



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR**

AGENCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA OKOLJE

Vojkova 1b, 1000 Ljubljana

T: 01 478 40 00

F: 01 478 40 52

E: gp.arso@gov.si

www.arso.gov.si

Številka: 35402-35/2014-110

Datum: 16. 5. 2016

Agencija Republike Slovenije za okolje izdaja na podlagi tretjega odstavka 14. člena Uredbe o organih v sestavi ministrstev (Uradni list RS, št. 35/15 in 62/15), šestega odstavka 36. člena Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10 in 106/10 – popr. in 57/12), drugega odstavka 61. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06-ZVO-1-UPB1, 49/06-ZMetD, 66/06-OdlUS, 33/07-ZPNačrt, 57/08-ZFO-1A, 70/08, 108/09, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15 in 30/16) in upoštevajoč sedmi odstavek 105. člena Zakona o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 – UPB, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B in 46/14) v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, nosilcu nameravanega posega DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje, ki ga zastopata Tomaž Vidic, predsednik uprave in Gašper Marc, član uprave, naslednje

## OKOLJEVARSTVENO SOGLASJE

- I. Nosilcu nameravanega posega, DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje, se izdaja okoljevarstveno soglasje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke.

Nameravani poseg je načrtovan na zemljiščih:

1. dograditev avtoceste A2 (predor Karavanke–Lesce) in ureditve na območju portala, vključno s pripadajočimi krajinskimi ureditvami ter ureditvami pripadajoče in prilagoditvami obstoječe prometne, energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

- v k.o. 2171 Dovje s parc. št. 484/2, 484/5, 484/7, 484/8, 484/9, 484/11, 484/12, 484/13, 484/14, 486/1, 487/2, 487/3, 487/4, 487/5, 487/6, 487/8, 487/10, 490/173, 1982/5, 2021/3, 2021/4, 2021/6, 2021/7, 2021/8, 2021/9, 2064/3, 2064/12, 2073/15, 2073/23, 2073/24;

- v k.o. 2172 Hrušica s parc. št. 207/52, 412/6, 430/6, 457/4, 457/5, 457/11, 457/12, 457/13, 457/16\*, 457/17, 457/18, 457/20\*, 457/35\*, 459/2, 459/6, 459/11, 207/53.

2. lokacije vnosa viškov zemeljskega izkopa v tla vključno s pripadajočimi krajinskimi ureditvami, ureditvami na dovoznih poteh do teh lokacij in prilagoditvami obstoječe, energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

a) Lokacija 1a:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 457/16\*, 457/19, 457/32, 462;

b) Lokacija 4:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 1532/129, 1565/3, 1572/1, 1573, 1575, 1576, 1577, 1578/1, 1578/2, 1579/1, 1579/2, 1579/3, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1586, 1918/2, 2024/7, 2024/8, 2024/22, 2024/23, 2024/24, 2024/25, 2024/26, 2024/27, 2064/7, 2064/8, 2064/11, 2064/12;

c) Lokacija 5:

- v k. o. 2170 Gozd s parc. št. 508/22, 655/3;

d) Lokacija A:

- v k. o. 2638 Podmežaklja s parc. št. 803/5, 804/1, 804/6, 809, 817/16, 866/12, 869/2, 869/3, 869/4, 867/8, 867/16;

e) Lokacija C:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 430/6, 457/16\*, 457/19, 457/30, 457/31;

f) Lokacija G:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 194/4, 194/5, 195/4, 195/8, 195/9, 195/10, 195/11, 196/9, 196/10, 202, 206/3, 206/4, 206/5, 430/5, 430/6, 458/2, 458/3, 458/4, 459/10, 459/11, 459/12, 459/2, 459/6, 459/8, 459/9, 465, 466/1;

g) Lokacija M:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 484/5, 486/1, 486/2, 487/2, 2021/3, 2064/12;

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 430/6.

3. območje rekonstruirane dovozne ceste do vodohrana Presušnik:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 487/1, 490/172, 490/174, 490/175, 539, 1982/1, 2067/1, 2067/2, 2067/3.

4. območje mostu M2 vključno z ureditvami pripadajoče in prilagoditvami obstoječe energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 253/1\*, 254/2, 419/5, 419/9\*, 429/2, 429/16, 429/25, 430/6, 431/1, 457/19, 462, 463.

5. območje nameravanega posega vključuje tudi novo (vzhodno) predorsko cev do meje z Republiko Avstrijo, ki pa nima parcelnih števil, je pa prikazana v prilogi tega okoljevarstvenega soglasja - Prikaz ožjega geografskega območja.

II. Okoljevarstveno soglasje se izdaja pod naslednjimi pogoji:

1. Pogoji za varstvo zraka in klimatskih razmer

1.1. Pogoji v času gradnje

- vse izhode iz gradbišč in iz lokacij vnosa v tla je treba urediti z rešetko, ustrezno opremljeno s filtri in lovilnikom olj, nad katero se podvozje, kolesa in keson vozil obvezno spirajo, preden se vozilo priključi z gradbiščne ceste na javno cestno omrežje;
- začasne lokacije za skladiščenje sipkega materiala morajo biti od stanovanjskih objektov oddaljene vsaj 100 m;
- potrebno je sprotno rekultiviranje dokončanih območij (gradbišče, okolica objektov);
- interne transportne poti na gradbiščih in na lokacijah vnosa v tla je treba redno vlažiti, kar je treba še posebej pogosto izvajati na lokacijah 1a, C in A;
- na gradbišču je treba omejiti hitrost vozil na največ 10 km/h;
- intenzivnost odlaganja je treba omejiti v obdobjih izrazito neugodnih razmer (izkopani material z nizko vlažnostjo, daljše obdobje brez padavin, izjemno visoke hitrosti vetrov);
- prevoz viškov izkopanega materiala in obratovanja gradbišča je treba omejiti na dnevno obdobje;
- za transportno pot do lokacije A se mora uporabiti varianta 1. Most M2 in transport po regionalnih cestah R1-205 in R2-452 mimo naselja Hrušica se lahko uporablja le v nujnih in intervencijskih primerih, medtem ko je prevoz

viškov izkopanega materiala do lokacij 1a, A in C treba voditi po lokalni cesti po desnem bregu Save;

- v primeru ugotovljenega povečanja onesnaženosti zraka z delci  $PM_{10}$  je treba urediti začasne gradbiščne varovalne ograje za omejitev povečane koncentracije delcev z gradbiščnih platojev in poti.

## 2. Pogoji za varstvo pred čezmernim hrupom

### 2.1. Pogoji v času gradnje

- hrupna gradbena dela na odprtih površinah lahko potekajo le v dnevnem času izjema je na portalnem območju in lokacijah vnosa v tla M in G, ki lahko obratujeta tudi v večernem in nočnem obdobju;
- gradbena dela s povečanimi impulznimi karakteristikami lahko potekajo le v dnevnem času;
- transport na gradbišče po javnem cestnem omrežju mimo stavb z varovanimi prostori lahko poteka le v dnevnem času, izjema je dovoz do lokacij G in M, do katerih je okolica transportnih poti brez stanovanjske pozidave.

### 2.2. Pogoji v času obratovanja

- na celotni odprti trasi novozgrajenega odseka avtoceste je treba preplastiti cesto z delno absorpcijsko prevleko SMA 11s, dodatno je treba namestiti dušilce zvoka na predorskih ventilatorjih.

## 3. Pogoji za varstvo pred vibracijami

### 3.1. Pogoji v času gradnje

- uporabljati je treba lažje vibracijske stroje za utrjevanje spodnjega ustroja in vibronabijača, ki obratujejo v frekvenčnem območju nad 35 Hz;
- zmanjšati je treba emisije vibracij zaradi obratovanja delovnih strojev;
- zmanjšati je treba vibracije zaradi transporta materiala;
- intenzivna gradbena dela, ki povzročajo vibracije večjega obsega, lahko potekajo le v dnevnem času;
- transport gradbenega materiala po dovoznih cestah mora potekati izključno v dnevnem obdobju, izjema je transport po gradbiščnem platoju pred predorom in transport do lokacij G in M, ki se lahko vrši tudi v večernem in nočnem času;
- obremenitve z vibracijami je treba zmanjšati v občutljivih obdobjih dneva.

## 4. Pogoji za varstvo kmetijskih zemljišč

### 4.1. Pogoji v času gradnje

- na območju izvajanja posegov je treba zagotoviti nemoten dostop do tistih kmetijskih zemljišč, ki zaradi nameravanega posega ne bodo neposredno prizadeta;
- izogibati se je treba nepotrebni vožnji preko kmetijskih zemljišč;
- začasne ali trajne lokacije viškov materiala ter manipulacijske površine gradbišča se morajo zagotoviti izven območja najboljših kmetijskih zemljišč;
- ves rodovitni del tal (rodovitno zemljo) iz območja lokacij vnosa v tla ter ostalih ureditev je treba odstraniti ter v prvi vrsti nameniti ponovni vgradnji v kmetijske površine;
- na površinah tistih načrtovanih lokacij vnosa v tla, katerih površine bodo namenjene kmetijski rabi, je treba vzpostaviti prvotno proizvodno sposobnost zemljišč;

- na začasno prizadetih kmetijskih zemljiščih, to je v robnih delih ureditev ter na območju ureditev komunalnih vodov, je treba po zaključku nameravanega posega vzpostaviti prvotno kmetijsko rabo ter zagotoviti prvotne proizvodne sposobnosti kmetijskih zemljišč (boniteto).

## 5. Pogoji za varstvo ekosistemov, rastlinstva, živalstva in habitatnih tipov

### 5.1. Pogoji v času gradnje

- v času gradbenih del ob in v reki Savi Dolinki je treba zagotoviti izvajanje vseh tehničnih ukrepov, da se ohranijo zoološke značilnosti naravne vrednote Sava Dolinka s pritoki. V času gradbenih del je treba zagotoviti, da v vodi ne bodo nastajale razmere neprekinjene kalnosti;
- v brežine reke Save Dolinke se lahko posega le tam, kjer je to potrebno zaradi poteka gradbenih del in tehnologije gradnje, in se jih utrjuje na mestih, kjer bodo poškodovane zaradi gradnje vmesnih opornikov. Ob stebrih se mora sanacija brežine izvesti v izrazito neporavnani obliki, ob brežini se morajo namestiti posamezne skale samice večjih dimenzij. Beton ne sme zalivati zunanjih razpok;
- dostopne poti in brežine se morajo takoj po gradnji sanirati;
- sanacija brežine se mora izvesti tako, da se vegetacija intenzivneje zasadi v zgornjih dveh tretjinah;
- za zasaditve z drevesno vegetacijo se morajo uporabljati predvsem različne avtohtone vrste vrb in topolov, mestoma pa tudi črna jelša (*Alnus glutinosa*) in veliki jesen (*Fraxinus excelsior*);
- na dovoznih poteh do lokacij vnosa se mora postaviti zapornica, da se prepreči nedovoljen dovoz različnega materiala in odpadkov, vnaša se lahko le material iz izkopov, odlaganje drugih odpadkov ni dopustno, za kar se mora urediti ustrezen nadzor;
- vsako leto pozno spomladi (konec maja), sredi poletja (junija, julija), pozno poleti (konec avgusta, začetek septembra) se mora pregledati celotno območje nameravanega posega. V primeru najdbe invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst se jih mora na vrsti primeren način odstraniti;
- sanacija (zasaditev) ogolelih površin se mora izvesti takoj po končanem odlaganju;
- ureditve na lokacijah 4 in 5 se lahko izvedejo na način, ki omogoča zvezen prehod za živali, brez preprek ali ograj;
- na lokacijah 4 in M se morajo preprečiti morebitni posegi v obrežno zarast Save Dolinke ali njeno strugo;
- morebitno odvodnjavanje v Savo Dolinko se mora urediti tako, da se v reko ne spirajo večje količine materiala;
- za zmanjšanje negativnega vpliva na ribe (potočna postrv, lipan, kapelj) je treba vse ureditve, ki zahtevajo posege v strugo reke Sava Dolinka, izvesti izven časa drstitve rib (drst traja od 1. 10. do 15. 5. naslednjega leta). Čas poseganja v strugo mora biti kratek;
- pred začetkom gradbenih del je treba izvesti pregled območja nameravanega posega, da se ugotovi, kje in katere invazivne tujerodne rastlinske vrste se na območju nameravanega posega nahajajo;
- v času rekonstrukcije gozdne ceste, med kontroliranim proženjem vidno nestabilnih delov, je treba prevzeti vse tehnične rešitve za preprečitev morebitnega poseganja v potok Presušnik (valjenje ali odlaganje materiala);

- sanacija lokacij vnosa v tla A in G se mora izvesti z uporabo obstoječe zemlje z lokacije vnosa v tla A oziroma G in rodovitno zemljo ali humusom, ki bo pripeljana od drugod. Slednja ne sme vsebovati semen plevelov ali delov korenin koreninskih plevelov: kostreba, srakonja, pesjak. Živica mora biti pridobljena na širšem območju državnega prostorskega načrta (DPN) ali sterilizirana za preprečitev vnosa invazivnih, tujerodnih rastlinskih vrst;

#### 5.2. Pogoji v času obratovanja

- zagotoviti je treba, da se na območju nameravanega posega ne bodo razrasle invazivne tujerodne rastline. Invazivne tujerodne rastline se morajo prvih pet let odstranjevati trikrat na leto, kasneje pa po potrebi;
- prvih pet let je treba zagotoviti izvajanje pregledov trikrat na leto (pozno spomladi (konec maja), sredi poletja (junij, julij), pozno poleti (konec avgusta, začetek septembra));
- v primeru pojava invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst jih je treba odstraniti na vrsti primeren način;
- po preteku prvih petih let obratovanja se morajo pregledi in odstranjevanja izvajati po potrebi;

#### 5.3. Pogoji v času opustitve ali odstranitve posega

- v primeru pojavljanja tujerodnih invazivnih vrst na območju lokacij vnosa v tla tudi po njihovi opustitvi, je treba v primeru njihovega pojavljanja vse tujerodne invazivne vrste nemudoma odstraniti in njihove ostanke zažgati.

### 6. Pogoji za varstvo tal in reliefa

#### 6.1. Pogoji v času gradnje

- nove vkopne brežine ob novem portalu predora morajo biti stabilnostno urejene (podporni objekti, ozelenitev), urejena mora biti odvodnja meteorne in zaledne vode;
- oporniki mostov M1, M2 in M3 morajo biti locirani na način, da so zavarovani pred erodiranjem visoke vode Save Dolinke, na tangiranem odseku morajo biti zavarovane tudi brežine Save Dolinke;
- nasipne brežine vseh lokacij vnosa v tla morajo biti izvedene z naklonom, določenim v načrtu lokacij vnosa v tla (glede na nasipni material) ter protierozijsko zavarovane, urejena mora biti odvodnja meteorne vode z nasipnega platoja in ob vznožju;
- na lokacijah vnosa viškov izkopanega materiala v tla 4 in 5 se mora zagotoviti zvezen prehod v raščen teren z zaokrožitvami na zgornjem robu in peti brežin;
- za zagotavljanje stabilnosti brežin se mora zagotoviti odvodnjavanje padavinskih vod na lokacijah vnosa viškov materiala v tla;
- vkopi na vzdrževalnih in dostopnih cestah se morajo izvesti v naklonu 1:2 in 2:3, odvisno od geološke sestave tal;
- most M1 se mora temeljiti globoko na uvrtnih AB pilotih dimenzije  $\phi 150$  cm v plasti gostega do zelo gostega peščenega proda (piloti v neposredni bližini struge morajo segati v globino 10 m, piloti za temeljenje krajnih opornikov morajo z nogo segati v globino 4–5 m);
- za potrebe temeljenja mostu M2 in M3 se mora v nadaljnji fazi projekta z vrtnami ugotoviti dejanska sestava tal, na podlagi katere se predvidi globoko ali plitvo temeljenje objekta;
- v primeru globokega temeljenja mostu M3 se mora temeljiti globoko na uvrtnih AB pilotih, dimenzije  $\phi 120$  cm (M2) oziroma  $\phi 130$  cm (M3), v plasti

gostega do zelo gostega peščenega proda (piloti za temeljenje krajnih opornikov morajo z nogo segati v globino 3–4 m);

- v primeru plitkega temeljenja mostu M2 in M3 je treba mostne opornike temeljiti najmanj 4,0 m globoko, da bo temelj izveden v plasti gostega peščenega proda;
- podporna konstrukcija PK-1 se mora izvesti tako, da se zaradi heterogenosti nasipa le-tega pod temelji v celoti odstrani in nadomesti s tamponom;
- podporna konstrukcija PK-2 ob AC mostu se mora temeljiti plitvo na pasovnih temeljih (dno pasovnega temelja se mora projektirati v globini približno 1,5 m);
- oporna konstrukcija OK-1 se mora temeljiti plitvo na pasovnih temeljih (dno temelja se mora projektirati v globini ca. 1,6 m);

#### 6.2. Pogoji v času obratovanja

- v primeru ugotovljenih posedkov in pojavov lokalne površinske erozije na lokacijah vnosa v tla, se jih mora po potrebi sanirati in utrditi tako, da se zagotovi stabilnost brežin;

#### 6.3. Pogoji v času odstranitve ali opustitve posega:

- v primeru nastajanja posedkov ali površinske erozije zaradi delovanja površinske vode na vseh dejansko izvedenih lokacijah vnosa viškov zemeljskega materiala v tla, je treba nastalo situacijo ustrezno sanirati in ponovno vzpostaviti stanje po izvedeni krajinski ureditvi.

### 7. Pogoji za varstvo površinskih voda in varstvo pred poplavno ogroženostjo

#### 7.1. Pogoji v času gradnje

- točenje goriva v gradbene stroje na območju gradbišča pred portalom 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 nameravanega posega se ne sme izvajati;
- izlivanje nevarnih in drugih tekočih odpadkov v tla ali v kanalizacijski sistem se ne sme izvajati;
- na območju gradbišča pred portalom je treba zagotoviti opremljeno mesto za skladiščenje nevarnih snovi z lovilno skledo;
- skladišče nevarnih snovi mora biti zaščiteno pred atmosferskimi vplivi;
- v primeru razlitja naftnih derivatov je treba onesnaženje takoj omejiti, kontaminirano zemljino odstraniti in deponirati;
- na območju gradbišča morajo biti dostopna ustrezna adsorpcijska sredstva za omejitve in zajem naftnih derivatov (ali drugih kemikalij);
- lovilec 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;
- pri gradnji viadukta M1 in mostu M3 med območjem pred portalom in avtocestno bazo ter mosta M2 je treba zagotoviti, da bodo dela, ki povzročajo kalnost (motnost) vode izvedena v obsegu in na način, da bodo zagotovljene sprejemljive razmere za vodne organizme;
- na lokaciji vnosa viškov izkopanega materiala v tla M je treba pred pričetkom vnašanja izkopanega materiala v tla urediti brežine in zavarovati strugo Save Dolinke pred morebitnim slučajnim zasipanjem pri vnašanju, razgrinjanju in kompaktiranju izkopanega materiala v tla;

- na lokaciji M se morajo gradbeni stroji v času, ko ne obratujejo, shranjevati izven razredov poplavne nevarnosti;
- zagotoviti se morajo vsi ukrepi za preprečevanje odtekanja kalne ter potencialno onesnažene padavinske vode z gradbišča pred portalom v Savo Dolinko;
- v času gradnje viadukta M1 in mostov M3, M2 je treba preprečiti onesnaženje vodotoka zaradi temeljenja pilotov ter betoniranja AB plošč;
- pred izgradnjo lokacije oziroma najkasneje istočasno kot z izgradnjo lokacije C, je treba obstoječi zaledni jarek prestaviti na skrajni zahodni del območja - tik ob uvozno-izvozno rampo na avtocesti (AC) in preko prepusta pod lokalno cesto v strugo Save;
- betonarna mora imeti urejen sistem recikliranja ostankov betona iz transportnih vozil in pranja betonarne;
- na lokaciji mostu M2 se mora izvesti kamnito zavarovanje do mostnih opornikov, na območju gorvodno in dolvodno od mostu pa do višine 2,4 m od nivelete dna. Izvesti se mora v času gradnje, in sicer iz kamna v betonu;
- na območju predvidenih mostov M3 in M1 je v času gradnje treba izvesti zavarovanje brežin za preprečitev poslabšanja obstoječe stabilnosti. Zavarovanje se mora izvesti iz kamna v betonu;
- kamnito zavarovanje se mora na lokaciji mostu M3 izvesti do mostnih opornikov, na območju gorvodno (ca. 10 m) in dolvodno (ca. 10 m) od mostu min višine 2,9 m, ki se na nadaljnji razdalji 10 m od mostu zaključijo. Kamnito zavarovanje se mora na lokaciji mostnih opornikov mostu M1 izvesti do višine 29 m na celotni širini mostu M1;
- na lokaciji viškov izkopenega materiala C je treba urediti novo traso zalednega jarka, ki se prične na mestu vtoka v prepust pod AC priključkom ter poteka tik ob zahodnem boku AC priključka v reko Savo:
  - oba obstoječa prepusta je treba zapolniti na način, da vstop vode vanju ne bo več mogoč;
  - predvideni zaledni jarek mora imeti trapezno obliko s širino dna 0,8 m ter naklon brežin 1:1. Brežine se morajo zavarovati s kamni velikosti 40 cm, ki se jih vtiska v teren;
  - globina zalednega jarka lahko variira zaradi obstoječega terena od 2 do 3 m;
  - na celotni dolžini prestavljenega jarka se morata predvideti dve stopnji s tolmuni;
- med zgornjima višinskima kotama lokacije 4 se mora oblikovati struga za odvod zalednih vod izpod hudourniškega vršaja:
  - struga mora imeti naklon stranic 1:1, višino min 1,3 m in širino dna 0,8 m;
  - brežine potoka se morajo obložiti s kamenjem velikosti 40 cm;
  - pod dovozom na lokaciji 4 mora imeti cevni prepust premer 1400 mm;
  - vtok in iztok se morata oblikovati z vtočno-iztočno glavo;
- na lokaciji viškov izkopenega materiala A se mora med gradnjo zaledni jarek v dolžini 120 m dodatno urediti - očistiti se mora zarasti ter zavarovati s kamni velikosti 30–40 cm vtiskanimi v teren.

## 7.2. Pogoji v času obratovanja

- lovilniki olj na novem odseku avtoceste ter ostalih novih prometnicah, kjer je predvidena njegova vgradnja, se morajo redno pregledovati, čistiti in v primeru poškodb takoj sanirati.

## 8. Pogoji za varstvo podzemnih voda

### 8.1. Pogoji v času gradnje

- dotekajočo podzemno vodo je treba zajeti tako, da njena kakovost ni spremenjena in je mogoča njena nadaljnja uporaba za javno oskrbo s pitno vodo in omogočanje vzdrževanja pitnega vira;
- vse odpadne in podzemne vode se morajo zajeti in v vodotesnih sistemih odvesti s predora;
- če se med gradnjo naleti na točkovne izvire z večjo izdatnostjo se mora preučiti smotrnost izvedbe zajetja na način, da bo možno zagotoviti ekološko čiste iztoke vodnih virov, ki se ne bodo onesnažili z imisijami v predoru;

Pogoji za ohranjanje kemijskega stanja podzemne vode:

#### A) Ukrepi ob morebitnem razlitju:

- ob morebitnem prodoru goriva, maziva ali drugih snovi, ki je z absorbcijo in izkopom ni bilo v celoti možno odstraniti, je treba ugotoviti, kakšna količina onesnaževala je bila izgubljena;
- hkrati je treba odvzeti vzorec tal in opraviti analizo onesnažene zemljine, tako da se zagotovi sledljivost dejanskega onesnaženja od izvora do izvira;

#### B) Izkopani material in transport:

- sestavo izkopanega materiala glede vsebnosti nevarnih snovi je treba redno spremljati;

#### C) Gradbena mehanizacija in cementarne:

- na območju gradbišča (v predoru) se sme uporabljati le brezhibna gradbena in druga strojna ter transportna oprema in naprave;
- vzdrževanje naprav in opreme, z izjemo pretakanja goriva, je v predoru prepovedano;
- pretakanje goriva v gradbeno mehanizacijo se mora izvajati le na utrjenih površinah z urejeno odvodnjo voda preko usedalnikov in lovilnikov olj, ki lahko zadržijo celotno količino pretakanega goriva za oskrbo delovnih strojev. V predoru je pretakanje goriva dovoljeno le na za to posebej urejenih prostorih, ki se morajo nahajati za vodnimi vrati;
- v času mirovanja (ne-obratovanje) mora biti gradbena mehanizacija parkirana na utrjeni površini izven predora;
- med predvrtavanjem na območjih z večjo verjetnostjo vdorov vode, se mora vsa gradbena mehanizacija, ki ni nujno potrebna pri procesu predvrtavanja, umakniti iz predora oziroma vsaj za vodna vrata;
- vode, ki vsebujejo cementno mleko (voda iz cementarn, pranje vozil z gradbišča), se morajo po umiritvi dekantirati;
- uporabljati se morajo biorazgradljiva maziva in olja;

#### D) Gradbeni material:

- v uporabi so lahko le gradbeni in izolacijski ter drugi materiali, ki zaradi svojih kemijskih lastnosti ne predstavljajo nevarnosti za tla in podzemne vode;
- pri uporabi brizganega betona se lahko uporabljajo le nealkalna pospešila;
- pri injektiranju je dovoljena uporaba snovi, ki nimajo vpliva na kakovost vode v vodonosniku;
- tesnila, tesnilne paste in protikorozijske zaščite ne smejo vsebovati PCB-jev;



- v okviru projekta za izvedbo mora biti izdelan projekt betona, v katerem bodo predvideni dodatki, ki ne povzročajo izluževanja snovi nevarnih za vodno okolje in zdravje ljudi;
  - uporaba pomožnih sredstev (olja za mazanje opažev, ipd.) mora biti predvidena na način, da ni možno spiranje teh sredstev v vodo;
  - dodatki za beton se ne smejo shranjevati v predoru ali kjerkoli, kjer bi lahko prišli v neposreden stik z vodo;
  - med gradnjo predora ne sme prihajati do izgub cementnega mleka ali injekcijske mase;
- E) Nevarne in druge snovi, ki lahko povzročijo onesnaženje:
- nevarni odpadki (uporabljeno olje, emulzije, vsebina dekanterjev, filtri lovilcev olj...) morajo biti shranjeni izven predora v posebnih kontejnerjih;
  - skladiščenje razstreliv v predoru je dovoljeno samo na način, da je onemogočena neposredna povezava s podzemno vodo;
  - ves čas gradnje mora biti na gradbišču prisotna oprema za nevtralizacijo;
  - po uporabi nevtralizacijskih sredstev se mora napojeno sredstvo nemudoma odstraniti, shraniti ga je treba v plastičnih sodih ter odpeljati na za to primerno lokacijo (center za ravnanje z nevarnimi odpadki);
- F) Odvodnja odpadnih in zalednih vod:
- za preprečevanje izgube odpadnih vod v vodonosnik morajo biti odvodni jarki utrjeni in zatesnjeni;
  - vodo pri morebitnih vdorih vode in mulja je treba kanalizirati in odvesti izven predora na način, da ne prihaja do iztekanja te vode v vodonosnik;
  - izvedba predora mora biti vodotesna, zagotovljeno mora biti dekantiranje iztekajoče vode in zadrževanje olj;
  - pri vgradnji prefabriciranih elementov (votli robniki, čistilni jaški, ...) je treba preveriti vodotesnost vseh stikov;
  - reden kemijski monitoring je potreben tudi na iztoku zalednih vod na obstoječi (zahodni) predorski cevi;
- G) Pogoji na vodnem viru:
- ob napredovanju gradnje predora od stacionaže 215 m naprej je treba preiti na poostren način kontrole kvalitete vode zaradi bližine vodnega vira na stacionaži 315 m v zahodni cevi;
  - ob napredovanju gradnje predora od stacionaže 2750 m naprej (od južnega portala) je potrebno iz uporabe izključiti zajetje v prečniku (stacionaža 3028), na vodnem viru v by-passu (stacionaža 2982) pa je treba preiti na poostren nadzor nad kvaliteto vode;
- H) Pogoji za zaščito ohranjanja količinskega stanja odvzema pitne vode iz vodnega vira:
- v času med izključitvijo vodnega vira v prečniku na stacionaži 3028 m in priključitvijo novega vodnega vira v vzhodni cevi mora biti, glede na potrebe vodooskrbe (predvsem konične porabe), zagotovljeno premoščanje z akumuliranjem vode iz obratujočega vodnega vira v by-passu.

## 8.2. Pogoji v času obratovanja

Pogoji za ohranjanje kemijskega stanja podzemne vode:

- treba je preveriti vodotesnost vseh stikov pri prefabriciranih elementih (votli robniki, čistilni jaški);
- v primeru nesreče z razlitjem se mora zasun avtomatsko zapreti glede na vrednost pH za spodnjim zbiralnim bazenom;

- zbiralnik odpadnih vod na portalu mora biti na izpustu opremljen z lovilnikom olj in peščenim filtrom, glavni zbiralni bazen pa z merilno opremo za avtomatsko kemijsko analizo vode;
- v primeru čiščenja predorov se ne smejo uporabljati nevarne snovi in organska topila;

Pogoji za ohranjanje količinskega stanja podzemne vode:

- na stacionaži 4+846,90 (2960) vzhodne cevi se mora izvesti novo zajetje podzemne vode, ki bo skupaj z obstoječimi zajetji (razen obstoječega zajetja v prečniku na stacionaži 3028 m) zagotavljalo enake ali višje skupne količine podzemne vode;
- potrebni so redni pregledi pojavov pronicanja podzemne vode skozi notranjo oblogo;
- omogočena mora biti kontrola jaškov in centralne drenaže;
- če pride zaradi gradnje cestnega predora in z njim povezanih ureditev in naprav do poškodovanja ali uničenja obstoječega zajetja Predor Karavanke, ki ga ni mogoče dopolniti ali nadomestiti z zajetji v novo izvedenem predoru, se mora zagotoviti nov vir za javno oskrbo s pitno vodo s tehnično ustreznimi objekti, ki morajo ustrezati standardom za zajem in distribucijo pitne vode.

### 8.3. Monitoring

- izvajati je treba monitoring podzemnih voda za zavarovanje dokazov, v skladu z določili Sporazuma o uskladitvi časovnega razporeda izvajanja monitoringa spremljanja stanja podzemnih vod in izmenjavi podatkov za projekt Avtocestni predor Karavanke med DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje in Autobahner- und Schnellstraßen – Finanzierungs - Aktiengesellschaft (AFSINAG, FN 92191a) A-1011 Wien, Rotenturmstraße 5–9 z dne 21. 4. 2016.

## 9. Pogoji za ravnanje z odpadki

### 9.1. Pogoji v času gradnje

- gradbeni odpadki, ki bodo nastali kot posledica rušenja objektov, morajo biti oddani zbiralcu gradbenih odpadkov ali izvajalcu obdelave teh odpadkov;
- v kolikor se v času izkopov in priprave lokacij vnosa viškov zemeljskega izkopa v tla naleti na nasutja odpadkov, jih je treba vključno z onesnaženo podlago odstraniti z gradbišča ločeno po številkah odpadkov in z njimi ravnati ločeno od zemeljskih izkopov;
- za urejanje terena in dokončno izvedbo reliefa ob manjkajočem delu avtoceste ter na območju lokacij vnosa viškov zemeljskega izkopa v tla, se mora prednostno uporabiti zemeljski izkop, ki je nastal kot posledica gradnje na tem gradbišču;
- zagotoviti je treba reden odvoz odpadkov z območja gradbišča, kar mora biti tudi ustrezno evidentirano;

### 9.2. Pogoji v času obratovanja

- nevarne odpadke, kot so mulji iz naprav za ločevanje olja in vode ter embalažo, ki vsebuje ostanke nevarnih snovi, je treba predajati pooblaščenim organizacijam za ravnanje z nevarnimi odpadki;
- nosilec nameravanega posega mora zagotoviti, da pred vnosom zemeljskih izkopov v tla predhodno pridobi okoljevarstveno dovoljenje za predelavo odpadkov po postopku R10.

## 10. Pogoji za varstvo kulturne dediščine

### 10.1. Pogoji v času gradnje

- gradbiščne poti in obvozi ne smejo potekati čez objekte in območja kulturne dediščine, vanje ne sme posegati infrastrukturno omrežje in premaknjene ureditve vodotokov ter namakalnih sistemov, ne smejo se izkoriščati za skladiščenje viškov materiala;
- pred začetkom del je treba območje obstoječe portalne zgradbe predora Karavanke (EŠD 30055 Hrušica – Portalna zgradba avtocestnega predora Karavanke) zaščititi z gradbenimi panoji, ki se jih po zaključku del odstrani;
- Spominsko obeležje – Spomenik talcem na Belem polju (EŠD 5305 Hrušica – Spomenik talcem na Belem polju), ki se nahaja ob trasi rekonstruirane gozdne ceste GC\_02387, je treba pred pričetkom del zaščititi z gradbenimi panoji, ki se jih po zaključku del odstrani.

## 11. Pogoji za varstvo krajine

### 11.1. Pogoji v času gradnje

#### Splošni ukrepi:

- sestavni del projekta za pridobitev dovoljenja za ureditev nameravanih posegov mora biti celovit načrt krajinske arhitekture s poudarkom na ureditvi vstopnega območja v predor in ureditvi lokacij vnosa v tla;
- krajinske ureditve lokacij vnosa v tla (oblikovanje reliefa in zasaditev) se morajo izvesti takoj po izvedbi nameravanega posega;

#### Oblikovanje reliefa:

- zagotoviti je treba usklajeno in fazno zapolnjevanje lokacij vnosa v tla z izkopanim materialom;

#### Oblikovanje zasaditev:

- med gradnjo se vegetacija lahko odstrani samo tam, kjer je to nujno potrebno;
- zasaditve morajo temeljiti na obstoječem krajinskem vzorcu, vrstni sestavi in v prostoru značilnih oblikah vegetacije (posamezni soliterji, živice, gozdni sestoj, posamezne skupine dreves, obvodna vegetacija, kmetijske površine);
- z zasaditvenimi postopki je treba pričeti že v času gradnje in zasaditve kasneje vzdrževati;

#### Pogoji za končne ureditve:

- nove ureditve morajo upoštevati značilne reliefne oblike prostora (ozka izravnana rečna dolina s terasami, rečne brežine s pasom grmovne in drevesne zarasti), krajinske vzorce (obrežna vegetacija, gozdna pobočja, travniške odprte površine) in vrstno sestavo avtohtone vegetacije;
- krajinske ureditve se morajo oblikovati tako, da se ohranjajo in/ali poudarjajo značilne ali pomembne vedute ter smeri v prostoru, da se zakrivajo nezaželeni pogledi, odkrivajo oziroma usmerjajo se pogledi, kjer se ti izkažejo za kvalitetne, predvsem v smeri objektov ali območij kulturne dediščine;
- lokacije vnosa v tla se lahko zapolnijo z izkopanim materialom v količini, ki še omogoča naravi in okolju prilagojeno oblikovanje reliefa, upoštevajoč obstoječo topografijo in okoliški teren;
- izbor vegetacije in oblikovanje zasaditev se morata prilagajati ekološkimi in vidnim značilnostim prostora ter obstoječim krajinskim vzorcem (obrežna vegetacija, gozdna pobočja, gozdni rob, travniške odprte površine, živice, posamezne skupine dreves);
- za zasaditve se morajo uporabljati avtohtone in pionirske vrste (hrast (*Quercus sp.*), beli gaber (*Carpinus betulus*), bukev (*Fagus sylvatica*), jelka

(*Abies sp.*), rdeči bor (*Pinus sylvestris*), rušje (*Pinus mugo*), za zasaditev obrežij se morajo uporabljati predvsem siva vrba (*Salix eleagnus*), bela vrba (*Salix alba*) in rdeča vrba (*Salix purpurea*), siva jelša (*Alnus incana*), črni topol (*Populus nigra*), črni gaber (*Ostrya carpinifolia*);

- na območju portala se morajo po končanih gradbenih in zemeljskih delih brežine sanirati v obstoječih naklonih, se zazeleniti ter zasaditi z avtohtono vegetacijo, tako da se ponovno vzpostavi gozdni rob;
- zasaditev se mora oblikovati v neformalnih skupinah pionirske in avtohtone vegetacije;
- pri vnosu viškov zemeljskega izkopa v tla na lokacijah C in 5 je le-te treba zapolniti v celoti, ostale lokacije se lahko zapolnijo le delno;

#### 11.2. Pogoji v času obratovanja

- izvesti je treba dodatne ali nadomestne zasaditve.

III. Z izdajo tega okoljevarstvenega soglasja je nosilcu nameravanega posega izdano tudi naravovarstveno soglasje.

IV. To okoljevarstveno soglasje preneha veljati, če nosilec nameravanega 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.

V. V tem postopku stroški niso nastali.

## Obrazložitev

Agencija Republike Slovenije za okolje, ki kot organ v sestavi Ministrstva za okolje in prostor opravlja naloge s področja varstva okolja (v nadaljevanju: naslovni organ), je dne 24. 12. 2014 prejela vlogo nosilca nameravanega posega DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje, ki ga zastopata Tomaž Vidic, predsednik uprave in Gašper Marc, član uprave (v nadaljevanju: nosilec nameravanega posega), za izdajo okoljevarstvenega soglasja za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke.

Nameravani poseg je bil prvotno načrtovan na zemljiščih s parc. št.:

1. dograditev avtoceste A2 (predor Karavanke–Lesce) in ureditve na območju portala, vključno s pripadajočimi krajinskimi ureditvami ter ureditvami pripadajoče in prilagoditvami obstoječe prometne, energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

- v k.o. 2171 Dovje s parc. št. 484/2, 484/5, 484/7, 484/8, 484/9, 484/11, 484/12, 484/13, 484/14, 486/1, 487/2, 487/3, 487/4, 487/5, 487/6, 487/8, 487/10, 490/173, 1982/5, 2021/3, 2021/4, 2021/6, 2021/7, 2021/8, 2021/9, 2064/3, 2064/12, 2073/15, 2073/23, 2073/24;

- v k.o. 2172 Hrušica s parc. št. 207/52, 412/6, 430/6, 457/4, 457/5, 457/7, 457/11, 457/12, 457/13, 457/16\*, 457/17, 457/18, 457/20\*, 457/35\*, 459/2, 459/6, 459/11, 207/53

2. lokacije vnosa viškov zemeljskega izkopa v tla vključno s pripadajočimi krajinskimi ureditvami, ureditvami na dovoznih poteh do teh lokacij in prilagoditvami obstoječe, energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

a) Lokacija 1a:

-v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 457/16\*, 457/19, 457/32, 462;

b) Lokacija 3a:

- v k. o. 2638 Podmežaklja s parc. št. 792/5, 792/16, 792/47, 792/50, 792/51, 792/52, 792/56, 792/57, 792/58, 792/59, 792/60, 792/61, 792/84, 792/85, 792/86, 792/87, 792/88, 792/89,

792/90, 792/91, 792/92, 792/93, 792/94, 792/95, 792/96, 792/97, 792/98, 792/99, 792/126, 792/127, 870/12, 870/14, 870/16, 870/22, 870/23, 870/24, 870/25, 870/27, 870/28, 870/29, 870/21;

- v k. o. 2175 Jesenice s parc. št. 2643/1;

c) Lokacija 4:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 1532/129, 1565/3, 1572/1, 1573, 1575, 1576, 1577, 1578/1, 1578/2, 1579/1, 1579/2, 1579/3, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1586, 1918/2, 1919/2, 2024/7, 2024/8, 2024/22, 2024/23, 2024/24, 2024/25, 2024/26, 2024/27, 2064/7, 2064/8, 2064/11, 2064/12;

d) Lokacija 5:

- v k. o. 2170 Gozd s parc. št. 508/22, 655/3;

e) Lokacija A:

- v k. o. 2638 Podmežaklja s parc. št. 803/5, 804/1, 804/6, 809, 817/16, 866/12, 869/2, 869/3, 869/4, 867/8, 867/16;

f) Lokacija C:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 430/6, 457/16\*, 457/19, 457/30, 457/31;

g) Lokacija G:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 193/45, 194/1, 194/4, 194/5, 195/4, 195/8, 195/9, 195/10, 195/11, 196/9, 202, 206/3, 206/4, 206/5, 430/5, 430/6, 458/2, 458/3, 458/4, 459/10, 459/11, 459/12, 459/2, 459/6, 459/8, 459/9, 465, 466/1, 430/7, 430/8, 458/5;

h) Lokacija M:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 484/5, 486/1, 486/2, 487/2, 2021/3, 2064/12;

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 430/6.

3. območje rekonstruirane dovozne ceste do vodohrana Presušnik:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 487/1, 490/172, 490/174, 490/175, 539, 1982/1, 2067/1, 2067/2, 2067/3. Območje nameravanega posega vključuje tudi novo (vzhodno) predorsko cev do meje z Republiko Avstrijo, ki pa nima parcelnih števil, je pa prikazana v grafičnem delu poročila o vplivih na okolje.

Parcelne številke zemljišč so povzete po predlogu državnega prostorskega načrta za dograditev avtocestnega predora Karavanke, na podlagi geodetskega načrta z datumom certifikata 17. 4. 2014. Nekatera zemljišča, kot npr. v k.o. 2172 Hrušica s parc. št. 457/16 - nova 457/74, 457/20 - nova 457/43, 457/35 - nova 457/42, 253/1 - nova 253/9, 253/10, 419/9 - nova 419/10, 419/11 ne obstajajo več in so označena z zvezdico.

Vlogi je bilo priloženo:

- Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale;
- Idejni projekt Dograditev AC predora Karavanke - trasa A2 Karavanke Obrežje 0601 meja A (predor) – Hrušica, 0 Vodilna mapa, ki ga je pod št. proj. 140056T oktobra 2014 izdelalo podjetje Elea iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana;
- Idejni projekt Dograditev AC predora Karavanke - trasa A2 Karavanke Obrežje 0601 meja A (predor) – Hrušica, ki ga je pod št. proj. 140056T oktobra 2014 izdelalo podjetje Elea iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana s pripadajočo vodilno mapo, načrti in elaborati.

Vloga je bila dne 18. 2. 2015, 10. 7. 2015, 18. 8. 2015, 14. 10. 2015, 11. 11. 2015 in 23. 12. 2015 dopolnjena:

- s Poročilom o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, dopolnitev po pozivu ARSO (sklic: 35402-35/2014-2), ki ga je pod št. 288/14-01 februarja 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale;
- z Idejnim projektom Dograditev AC predora Karavanke – predor A2 Karavanke Obrežje 0601 meja A (predor) – Hrušica, 0 Vodilna mapa, ki ga je pod št. proj. 140056T oktobra 2014 izdelalo podjetje Elea iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana;
- z Idejnim projektom Dograditev AC predora Karavanke – predor A2 Karavanke Obrežje 0601 meja A (predor) – Hrušica, ki ga je pod št. proj. 140056T oktobra 2014 izdelalo podjetje Elea iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana s pripadajočo vodilno mapo, načrti in elaborati;
- z Analizo tveganja za onesnaženje podzemne vode zaradi izgradnje nove cevi predora Karavanke, ki ga je pod št. ic 445/14 novembra 2014 izdelalo podjetje IRGO Consulting d.o.o.;
- s Hidrološko-hidravlično analizo s poplavnimi kartami za dograditev AC predora Karavanke, ki jo je pod št. elaborata 128/14b, št. projekta 140056T januarja 2015 izdelalo podjetje Hidrosvet d.o.o., Celje;
- z Odločbo št. 35409-326/2013/11 z dne 26. 9. 2013, ki jo je izdalo Ministrstvo za kmetijstvo in okolje, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana;
- z mnenjem Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave, Tobačna ulica 5, 1000 Ljubljana št. 2-II-446/2-O-14/TŠ z dne 17. 12. 2014;
- z dopolnjenim obrazcem vloge za pridobitev okoljevarstvenega soglasja z dne 18. 2. 2015;
- s pooblastilom za zastopanje z dne 12. 2. 2015;
- z dopolnjenim obrazcem vloge za pridobitev okoljevarstvenega soglasja z dne 10. 7. 2015;
- s Poročilom o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale;
- s Poročilom o vplivih na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke, Elaboratom vpliva na kakovost zraka in podnebne spremembe, ki ga je pod št. 2014-018b/OP decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor;
- s Poročilom o vplivih na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke, Elaboratom ocene obremenitve okolja s hrupom, ki ga je pod št. 2014-018b/OP decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor;
- s Poročilom o vplivih na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke, Elaboratom obremenitve okolja z vibracijami, ki ga je pod št. 2014-018b/OP decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor;
- s Poročilom o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-66 in zapisniku z ustne obravnave št. 35402-35/2014-67, ki ga je pod št. 288/14-01/2-DOP, oktobra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale;
- s Poročilom o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-76 in št. 35402-35/2014-80, ki ga je pod št. 288/14-01/3-DOP, novembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale in

- s Poročilom o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, ki ga je pod št. 288/14-01/4-DOP, decembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale.

Nosilec nameravanega posega je v dopolnitvi vloge z dne 10. 7. 2015 prosil za razširitev zahtevka za pridobitev okoljevarstvenega soglasja. Glavni spremembi sta vključitev novega mostu M2 v območje nameravanega posega ter izločitev lokacije vnosa viškov materiala 3a iz območja nameravanih posegov. Nosilec nameravanega posega je dopolnitvi vloge priložil nov obrazec vloge za izdajo okoljevarstvenega soglasja, iz katerega je razvidno, da je nameravani poseg načrtovan na zemljiščih:

1. dograditev avtoceste A2 (predor Karavanke–Lesce) in ureditve na območju portala, vključno s pripadajočimi krajinskimi ureditvami ter ureditvami pripadajoče in prilagoditvami obstoječe prometne, energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

- v k.o. 2171 Dovje s parc. št. 484/2, 484/5, 484/7, 484/8, 484/9, 484/11, 484/12, 484/13, 484/14, 486/1, 487/2, 487/3, 487/4, 487/5, 487/6, 487/8, 487/10, 490/173, 1982/5, 2021/3, 2021/4, 2021/6, 2021/7, 2021/8, 2021/9, 2064/3, 2064/12, 2073/15, 2073/23, 2073/24;

- v k.o. 2172 Hrušica s parc. št. 207/52, 412/6, 430/6, 457/4, 457/5, 457/11, 457/12, 457/13, 457/16\*, 457/17, 457/18, 457/20\*, 457/35\*, 459/2, 459/6, 459/11, 207/53.

2. lokacije vnosa viškov zemeljskega izkopa v tla vključno s pripadajočimi krajinskimi ureditvami, ureditvami na dovoznih poteh do teh lokacij in prilagoditvami obstoječe, energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

a) Lokacija 1a:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 457/16\*, 457/19, 457/32, 462;

b) Lokacija 4:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 1532/129, 1565/3, 1572/1, 1573, 1575, 1576, 1577, 1578/1, 1578/2, 1579/1, 1579/2, 1579/3, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1586, 1918/2, 2024/7, 2024/8, 2024/22, 2024/23, 2024/24, 2024/25, 2024/26, 2024/27, 2064/7, 2064/8, 2064/11, 2064/12;

c) Lokacija 5:

- v k. o. 2170 Gozd s parc. št. 508/22, 655/3;

d) Lokacija A:

- v k. o. 2638 Podmežaklja s parc. št. 803/5, 804/1, 804/6, 809, 817/16, 866/12, 869/2, 869/3, 869/4, 867/8, 867/16;

e) Lokacija C:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 430/6, 457/16\*, 457/19, 457/30, 457/31;

f) Lokacija G:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 194/4, 194/5, 195/4, 195/8, 195/9, 195/10, 195/11, 196/9, 196/10, 202, 206/3, 206/4, 206/5, 430/5, 430/6, 458/2, 458/3, 458/4, 459/10, 459/11, 459/12, 459/2, 459/6, 459/8, 459/9, 465, 466/1;

g) Lokacija M:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 484/5, 486/1, 486/2, 487/2, 2021/3, 2064/12;

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 430/6.

3. območje rekonstruirane dovozne ceste do vodohrana Presušnik:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 487/1, 490/172, 490/174, 490/175, 539, 1982/1, 2067/1, 2067/2, 2067/3.

4. območje mostu M2 vključno z ureditvami pripadajoče in prilagoditvami obstoječe energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 253/1\*, 254/2, 419/5, 419/9\*, 429/2, 429/16, 429/25, 430/6, 431/1, 457/19, 462, 463.

Območje nameravanega posega vključuje tudi novo (vzhodno) predorsko cev do meje z Republiko Avstrijo, ki pa nima parcelnih števil, je pa prikazana v grafičnem delu poročila o vplivih na okolje.

Dne 14. 1. 2015 je naslovni organ s strani Ministrstva za kmetijstvo in okolje, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana (sedaj Ministrstvo za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana, v nadaljevanju: MOP), prejel dopis številka 35409-34/2014/14 z dne 13. 1. 2015, s katerim je bil uradno obveščen, da je Republika Avstrija izrazila interes po sodelovanju v čezmejnem postopku presoje vplivov na okolje za Državni načrt za dograditev avtocestnega predora Karavanke.

Naslovni organ je dne 17. 4. 2015 z dopisom nosilca nameravanega posega št. 402-26/15-PTPP-PMM-022 z dne 17. 4. 2015 prejel prevod Poročila o vplivih na okolje v nemški jezik – Umweltverträglichkeitsbericht zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan »Karawanken – Autobahntunnel«. Zgoraj navedeni prevod poročila o vplivih na okolje je naslovni organ dne 21. 4. 2015 z dopisom št. 35402-35/2014-16 v pristojno reševanje odstopil MOP.

MOP je dne 30. 6. 2016 naslovnemu organu poslal mnenje, ki ga je pridobil s strani Republike Avstrije, v skladu z 59. členom Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06-ZVO-1-UPB1, 49/06-ZMetD, 66/06-OdiUS, 33/07-ZPNačrt, 57/08-ZFO-1A, 70/08, 108/09, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15 in 30/16, v nadaljevanju: ZVO-1) v okviru čezmejnega postopka presoje vplivov na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 08 ALLG-6/4881-2015 dne 16. 6. 2015 pripravil Urad Koroške deželne vlade, Oddelek 8, Kompetenčni center za okolje, vodo in varstvo narave, Pododdelek GB – geologija in varstvo tal, Flatschacher Straße, 9021 Klagenfurt. Navedeno mnenje Republike Avstrije je naslovni organ dne 13. 7. 2015 poslal v izjasnitev nosilcu nameravanega posega.

Dne 31. 7. 2015 je naslovni organ prejel izjasnitev št. 402-26/15-PTPP-PMM-038 z dne 30. 7. 2015 nosilca nameravanega posega do pripomb Republike Avstrije. Nosilec nameravanega posega je dne 11. 11. 2015 predložil na podlagi pripomb Republike Avstrije dopolnjeno poročilo o vplivih na okolje: Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke - dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-76 in št. 35402-35/2014-80, ki ga je pod št. 288/14-01/3-DOP, novembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale. Na podlagi tehničnih konzultacij, ki so dne 16. 12. 2015 potekale v Celovcu, in so bile namenjene usklajevanju z Republiko Avstrijo glede monitoringa zaradi zavarovanja dokazov zaradi morebitnih vplivov na podzemne vode, je nosilec nameravanega posega dne 22. 12. 2015 naslovnemu organu predložil dopolnjeno poročilo o vplivih na okolje - Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke - dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, ki ga je pod št. 288/14-01/4-DOP, decembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale. Na tehničnih konzultacijah je bil dogovorjen minimalni obseg monitoringa podzemne vode za zavarovanje dokazov, ki je vključen v zgoraj navedeno dopolnitev poročila o vplivih na okolje ter tudi v predmetno okoljevarstveno soglasje.

Prevod okoljevarstvenega soglasja v nemški jezik je bil s strani MOP dne 4. 4. 2016 posredovan BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND-UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT, Abteilung I/1, Anlagenbezogener, Umweltschutz & Umweltbewertung, Stubenbastei 5, 1010 Wien.

Nosilec nameravanega posega je po elektronski poti dne 26. 4. 2016 naslovnemu organu in ESPOO kontaktni točki – MOP posredoval Sporazum o uskladitvi časovnega razporeda izvajanja monitoringa spremljanja stanja podzemnih vod in izmenjavi podatkov za projekt Avtocestni predor Karavanke med DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje in Autobahner-



und Schnellstraßen – Finanzierungs - Aktiengesellschaft (AFSINAG, FN 92191a) A-1011 Wien, Rotenturmstraße 5–9 podpisan dne 21. 4. 2016.

Dne 26. 4. 2016 je MOP naslovnemu organu po elektronski poti sporočil, da je prejel potrditev s strani avstrijskega zveznega ministrstva pod pogojem, da se citira še zgoraj navedeni sporazum, ki določa časovno uskladitev monitoringa. MOP je naslovnemu organu predlagal vključitev sporazuma v okoljevarstveno soglasje in zaključitev postopka okoljevarstvenega soglasja.

Skladno z zgoraj navedenim je naslovni organ med pogoje tega okoljevarstvenega soglasja vključil pogoj II./8./8.3., alinea 1, ki določa, da je treba izvajati monitoring podzemnih voda za zavarovanje dokazov, v skladu z določili Sporazuma o uskladitvi časovnega zaporedja izvajanja monitoringa spremljanja stanja podzemnih vod in izmenjavi podatkov za projekt Avtocestni predor Karavanke med DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje in Autobahner- und Schnellstraßen – Finanzierungs - Aktiengesellschaft (AFSINAG, FN 92191a) A-1011 Wien, Rotenturmstraße 5–9 z dne 21. 4. 2016.

V kolikor se v postopku priprave državnega prostorskega načrta izvaja tudi postopek presoje vplivov na okolje, se v skladu s 36. členom Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 - popr., 57/12, v nadaljevanju: ZUPUDPP) varstveni nosilci urejanja prostora v mnenjih iz prvega odstavka tega člena opredelijo tudi do sprejemljivosti nameravanega posega. Varstveni nosilci urejanja prostora pošljejo ta mnenja koordinatorju in ministrstvu, pristojnemu za presojo vplivov na okolje, ki mora v roku 30 dni od prejema vseh mnenj odločiti o okoljevarstvenem soglasju.

V skladu z določbo 50. člena 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 posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14 in 57/15, v nadaljevanju: Uredba o posegih v okolje).

V skladu s točko F.5 Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, je presoja vplivov na okolje obvezna, kadar gre za gradnjo avtocest in hitrih cest, v skladu s točko E.1.6.2 pa je presoja vplivov na okolje obvezna, če gre za vnos odpadkov v tla, če gre za zemeljski izkop, mulj, blato iz čistilnih naprav ali umetno pripravljeno zemljino količine najmanj 250.000 m<sup>3</sup> na kmetijska zemljišča.

V obravnavanem primeru ima nosilec nameravanega posega namen zgraditi manjkajoči del avtoceste A2 v dolžini 620 m, ki z mostom M1 dolžine 150 m prečka Savo Dolinko ter urediti lokacijo vnosa v tla 4 z razpoložljivim volumnom za vnos viškov materiala brez humusa 258.000 m<sup>3</sup> na druga kmetijska zemljišča, zato je na podlagi posredovane dokumentacije naslovni organ ugotovil, da je za takšen poseg potrebno izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje.

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, pridobil naslednja mnenja:

- Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave, Območne enote Kranj, Planina 3, 4000 Kranj (v nadaljevanju: ZRSVN), št. 2-II-135/2-O-15/TŠ z dne 8. 4. 2015, št. 2-II-135/5-

O-15/TŠ z dne 1. 9. 2015, št. 2-II-135/7-O-15/TŠ z dne 29. 10. 2015 in št. 2-II-135/12-O-15/TŠ z dne 30. 11. 2015;

- Ministrstva za kulturo, Maistrova ulica 10, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: MK) št. 35002-4/2013/33 z dne 2. 4. 2015 in št. 35002-4/2013/61 z dne 27. 8. 2015;
- Zavoda za ribištvo Slovenije, Sp. Gameljne 61a, 1211 Ljubljana (v nadaljevanju: ZZRS) št. 4200-5/2013/7 z dne 16. 4. 2015 in št. 4200-5/2013/9 z dne 7. 9. 2015;
- Ministrstva za zdravje, Direktorata za javno zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana, ki ga je pripravil Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano, Center za okolje in zdravje, Oddelek za okolje in zdravje Maribor, Prvomajska ulica 1, 2000 Maribor (v nadaljevanju: MZ) št. 212b-09/1649-15/NP-350/7/15-13 z dne 7. 4. 2015 in št. 212b-09/1649-15/NP-350/7/15-13 z dne 28. 9. 2015;
- Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: MKGP, Direktorat za gozdarstvo) št. 3401-23/2013/11 z dne 7. 4. 2015 in št. 3401-23/2013/19 z dne 8. 9. 2015;
- Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorata za kmetijstvo, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: MKGP, Direktorat za kmetijstvo) št. 350-20/2013/20 z dne 8. 7. 2015 in št. 350-20/2013/24 z dne 9. 9. 2015 in
- Zavoda za gozdove Slovenije, Območne enote Bled, Ljubljanska c. 19, 4260 Bled (v nadaljevanju: ZGS) šifra 3407-33/2013 z dne 7. 4. 2015 in šifra 3407-33/2013 z dne 28. 8. 2015.

Naslovni organ je skladno s petim odstavkom 209. člena Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06-ZUP-UPB2, 105/06-ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10 in 82/13, v nadaljevanju: ZUP) za mnenje o dejstvih ugotovljenih v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja za nameravani poseg pridobil naslednja mnenja:

- Občine Jesenice, Cesta železarjev 6, 4270 Jesenice Kranj (v nadaljevanju: Občina Jesenice), št. 3500-6/2013 z dne 24. 4. 2015, št. 3500-6/2013 z dne 26. 5. 2015 in št. 3500-6/2013 z dne 26. 8. 2015;
- Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: DRSI), št. 37164-1/2010/178 (913) z dne 12. 5. 2015 in št. 37164-1/2010/180 (913) z dne 19. 8. 2015 in
- Ministrstva za infrastrukturo, Direktorata za infrastrukturo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana (v nadaljevanju: MZI), št. 350-63/2013/91-00721045 z dne 24. 8. 2015.

1.

Naslovni organ je dne 2. 4. 2015 prejel mnenje MK št. 35002-4/2013/33 z dne 2. 4. 2015. MK je po pregledu dostopnih gradiv in na podlagi gradiva za mnenje, ki ga je pripravil Zavod za varstvo kulturne dediščine, ugotovil, da gradivo vsebinsko ustrezno vključuje vsebine varstva kulturne dediščine, vendar pa je v mnenju podal tudi nekaj pripomb, ki jih je treba vključiti v poročilo o vplivih na okolje. Pripombe so se nanašale na: spremljanje stanja med gradnjo, navedbo smernic št. 35002-1/2013/1 z dne 28. 1. 2013 MK in dopolnitev ukrepov z ukrepom, ki se nanaša na ravnanje z arheološko ostalino ob njenem morebitnem odkritju.

MK je presodil, da je nameravani poseg na osnovi znanih podatkov in predvidenih ukrepov za varstvo kulturne dediščine ob upoštevanju zgoraj navedenih pripomb sprejemljiv.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil do mnenja MK št. 35002-4/2013/33 z dne 2. 4. 2015. Pripombe MK je vključil v dopolnjeno Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev

avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale.

Po prejemu izjasnitve št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015, s katero je nosilec nameravanega posega spremenil zahtevek za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je naslovni organ za mnenje o sprejemljivosti posega ponovno zaprosil MK.

MK v je mnenju št. 35002-4/2013/61 z dne 27. 8. 2015 ugotovil, da gradivo vsebinsko ustrezno vključuje vsebine varstva kulturne dediščine. Izločitev lokacije 3a nima vpliva na varstvo kulturne dediščine. Prenova mostu M2 delno posega na območje registrirane nepremične dediščine: Kranjska Gora – Trasa železniške proge Jesenice–Rateče, EŠD 24539. Območje, kjer se most M2 sreča s traso železniške proge, je že degradirano, z obnovo mostu se ne pričakuje, da bi se vpliv na varovane vrednote dediščine poslabšal.

MK v je mnenju presodil, da je nameravani poseg na osnovi znanih podatkov in predvidenih ukrepov za varstvo kulturne dediščine sprejemljiv.

2.

Dne 8. 4. 2015 je naslovni organ prejel mnenje ZGS šifra 3407-33/2013 z dne 7. 4. 2015, v katerem je ZGS ugotovil, da je nameravani poseg z vidika njegove pristojnosti sprejemljiv, zato je izdal pozitivno mnenje.

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015, s katero je nosilec nameravanega posega spremenil zahtevek za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je naslovni organ za mnenje o sprejemljivosti posega ponovno zaprosil ZGS.

Naslovni organ je dne 1. 9. 2015 prejel mnenje ZGS šifra 3407-33/2013 z dne 28. 8. 2015. ZGS je po pregledu predložene dokumentacije ugotovil, da je z vidika njegove pristojnosti nameravani poseg sprejemljiv, zato tudi ponovno izdaja pozitivno mnenje.

3.

Naslovni organ je dne 9. 4. 2015 prejel mnenje ZRSVN št. 2-II-135/2-O-15/TŠ z dne 8. 4. 2015. ZRSVN je v mnenju ocenil, da poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje, ki se nanaša na naravovarstvene vsebine, ni izdelano dovolj kakovostno, vplivi na naravo niso konkretizirani, zato izdaja pozitivnega mnenja o sprejemljivosti posega ni možna. ZRSVN je zato predlagal, da se v poročilu o vplivih na okolje vplive posega na naravovarstvene vsebine obravnava podrobneje in bolj pregledno, omilitvene ukrepe pa dopolni in konkretizira glede na posamezne sklope posega in predstavi glede na ugotovitve, ki jih je ZRSVN podal v zgoraj navedenem mnenju ter besedilo vsebinsko popravi.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil do mnenja ZRSVN št. 2-II-135/2-O-15/TŠ z dne 8. 4. 2015. Pripombe ZRSVN je vključil v dopolnjeno Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, v katerem so vključeni novi in dopolnjeni prvotni omilitveni ukrepi. Naslovni organ je v izrek tega okoljevarstvenega soglasja vključil nove pogoje in dopolnil prvotne pogoje iz osnutka okoljevarstvenega soglasja (pogoji II./5./5.1., alinea 1, 6, 7, 8 in 12).

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015, s katero je nosilec nameravanega posega spremenil zahtevek za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je naslovni organ za mnenje o sprejemljivosti posega ponovno zaprosil ZRSVN.

Dne 2. 9. 2015 je naslovni organ prejel mnenje ZRSVN št. 2-II-135/7-O-15/TŠ, v katerem je bilo navedeno, da so bile nekatere njegove ugotovitve iz mnenja št. 2-II-135/2-O-15/TŠ z dne 8. 4. 2015 v dopolnjenem poročilu o vplivih na okolje upoštevane, vendar pa je pred izdajo pozitivnega mnenja treba dopolniti še nekatere pomanjkljivosti.

ZRSVN je ocenil, da poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje, ki se nanaša na naravovarstvene vsebine, ni izdelano dovolj kakovostno, vplivi na naravo pa niso konkretizirani, ukrepi pa premalo natančni, zato izdaja pozitivnega mnenja o sprejemljivosti posega ni možna. ZRSVN je zato predlagal, da se v poročilu o vplivih na okolje vplive posega na naravovarstvene vsebine obravnava podrobneje in bolj pregledno, ukrepe pa dopolni in konkretizira glede na posamezne sklope nameravanega posega in predstavi glede na ugotovitve iz mnenja ZRSVN ter besedilo vsebinsko popravi.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-051 z dne 14. 10. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil do mnenja ZRSVN št. 2-II-135/7-O-15/TŠ z dne 1. 9. 2015. Pripombe ZRSVN je vključil v dopolnjeno Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-66 in zapisniku z ustne obravnave št. 35402-35/2014-67, ki ga je pod št. 288/14-01/2-DOP, oktobra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, v katerem so vključeni novi in dopolnjeni prvotni omilitveni ukrepi. Naslovni organ je v izreku tega okoljevarstvenega soglasja vključil nove pogoje in dopolnil prvotne pogoje iz osnutka okoljevarstvenega soglasja (pogoji II./5./5.1., alinea 1, 2, 7, 12, 13, 14, 15 in pogoji II./5./5.2., alinea 1).

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-051 z dne 14. 10. 2015, je naslovni organ za mnenje o sprejemljivosti posega ponovno zaprosil ZRSVN.

Naslovni organ je dne 30. 10. 2015 prejel mnenje ZRSVN št. 2-II-135/7-O-15/TŠ z dne 29. 10. 2015. ZRSVN je v mnenju ugotovil, da je bilo poročilo o vplivih na okolje večinoma ustrezno popravljeno in dopolnjeno ter izdelano dovolj kakovostno. Vendar je ZRSVN še vedno ugotovil neskladja med posameznimi poglavji v poročilu o vplivih na okolje, zato je v mnenju zaključil, da v primeru, da se neskladje v poročilu o vplivih na okolje popravi, ocenjuje, da je poročilo o vplivih na okolje z vidika varstva narave pripravljeno ustrezno in dovolj kakovostno. ZRSVN je v mnenju zaključil, da so vplivi izvedbe obravnavanega posega s stališča ohranjanja narave sprejemljivi ob upoštevanju v mnenju navedenih popravkov.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-061 z dne 11. 11. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil do mnenja ZRSVN št. 2-II-135/7-O-15/TŠ z dne 29. 10. 2015. Pripombe ZRSVN je vključil v dopolnjeno Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-76 in št. 35402-35/2014-80, ki ga je pod št. 288/14-01/3-DOP, novembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, v katerem so prvotni omilitveni ukrepi popravljeni. Naslovni organ je v izreku tega okoljevarstvenega soglasja popravil pogoj iz osnutka okoljevarstvenega soglasja (pogoji II./5./5.1., alinea 12).

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-061 z dne 11. 11. 2015, je naslovni organ za mnenje o sprejemljivosti posega ponovno zaprosil ZRSVN.

Dne 3. 12. 2015 je naslovni organ prejel mnenje ZRSVN št. 2-II-135/12-O-15/SR z dne 30. 11. 2015. V mnenju je ZRSVN ugotovil, da je bilo poročilo o vplivih na okolje z vidika varstva narave popravljeno, dopolnjeno in izdelano ustrezno ter dovolj kakovostno.

ZRSVN je v mnenju zaključil, da so vplivi izvedbe obravnavanega posega s stališča ohranjanja narave sprejemljivi.

4.

MKGP, Direktorat za gozdarstvo je v mnenju št. 3401-23/2013/11 z dne 7. 4. 2015, prejetem 13. 4. 2015 po pregledu predložene dokumentacije in mnenja ZGS ugotovil, da je nameravani poseg z vidika gozdarstva sprejemljiv, zato je izdal pozitivno mnenje.

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015, s katero je nosilec nameravanega posega spremenil zahtevek za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je naslovni organ za mnenje o sprejemljivosti nameravanega posega ponovno zaprosil MKGP, Direktorat za gozdarstvo.

MKGP, Direktorat za gozdarstvo je v mnenju št. 3401-23/2013/19 z dne 8. 9. 2015 navedel, da po pregledu predložene dokumentacije in mnenja ZGS ugotavlja, da je z vidika gozdarstva nameravani poseg sprejemljiv oziroma je sprejemljiva sprememba območja nameravanega posega, zato je tudi izdal pozitivno mnenje.

5.

Dne 15. 4. 2015 je naslovni organ prejel mnenje MZ št. 212b-09/1649-15/NP-350/7/15-13 z dne 7. 4. 2015. V mnenju je bilo navedeno, da se mora poročilo o vplivih na okolje dopolniti ter da bo nameravani poseg s stališča varovanja zdravja ljudi pred vplivi iz okolja sprejemljiv, v kolikor bo poročilo o vplivih na okolje ustrezno dopolnjeno.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil do mnenja MZ št. 212b-09/1649-15/NP-350/7/15-13 z dne 7. 4. 2015. Pripombe MZ je vključil v dopolnjeno Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale.

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015, s katero je nosilec nameravanega posega spremenil zahtevek za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je naslovni organ za mnenje o sprejemljivosti posega ponovno zaprosil MZ.

Dne 31. 8. 2015 je naslovni organ prejel mnenje MZ št. 212b-09/1649-15/NP-350/7/21-13 z dne 28. 9. 2015. MZ je v mnenju ugotovil, da je nameravani poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke s stališča varovanja zdravja ljudi pred vplivi iz okolja sprejemljiv.

6.

ZZRS je v mnenju št. 4200-5/2013/7 z dne 16. 4. 2015, ki ga je naslovni organ prejel dne 16. 4. 2015, ugotovil, da bodo nameravani posegi ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov, navedenih v poročilu o vplivih na okolje in osnutku okoljevarstvenega soglasja sprejemljivi. ZZRS je v mnenju zaključil, da nameravani posegi ne bodo bistveno vplivali na obstoječe stanje ribjih populacij. Prav tako je ugotovil, da je osnutek okoljevarstvenega soglasja in pogoji, pod katerimi se izdaja, ustrezen.

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015, s katero je nosilec nameravanega posega spremenil zahtevek za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je naslovni organ za mnenje o sprejemljivosti posega ponovno zaprosil ZZRS.

Naslovni organ je dne 7. 9. 2015 prejel mnenje ZZRS št. 4200-5/2013/9 z dne 7. 9. 2015. ZZRS je v mnenju ugotovil, da je v osnutku okoljevarstvenega soglasja prišlo do pomote in predlaga, da se v okoljevarstveno soglasje doda še pogoj glede ureditve struge. ZZRS je menil, da bodo predvideni posegi ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov navedenih v poročilu o vplivih na okolje in osnutku okoljevarstvenega soglasja sprejemljivi. Ugotovil je tudi, da nameravani posegi ne bodo bistveno vplivali na obstoječe stanje ribjih populacij. ZZRS je prav tako ugotovil, da je osnutek okoljevarstvenega soglasja s pogoji, pod katerimi se izdaja, ustrezen.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-051 z dne 14. 10. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil tudi do mnenja ZZRS št. 4200-5/2013/9 z dne 7. 9. 2015. Pripombe ZZRS je vključil v dopolnjeno Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-66 in zapisniku z ustne obravnave št. 35402-35/2014-67, ki ga je pod št. 288/14-01/2-DOP, oktobra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, v katerem je vključen nov omilitveni ukrep. Naslovni organ je popravil pogoj II./5./5.1., alinea 12 in dopolnil pogoj 5.1., alinea 2.

7.

Dne 29. 7. 2015 je naslovni organ prejel mnenje MKGP, Direktorata za kmetijstvo št. 350-20/2013/20 z dne 8. 7. 2015. MKGP, Direktorat za kmetijstvo, je v mnenju navedel, da je poročilo o vplivih na okolje z vidika kmetijskih zemljišč ustrezno. Opozoril je na pomanjkljivost v osnutku okoljevarstvenega soglasja. MKGP, Direktorat za kmetijstvo, je v mnenju zaključil, da je ob upoštevanju izdanih dokumentov in omilitvenih ukrepov gradnja predora Karavanke z vidika varstva kmetijskih zemljišč in ohranjanja le-teh v proizvodni funkciji sprejemljiva.

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015, s katero je nosilec nameravanega posega spremenil zahtevek za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je naslovni organ za mnenje o sprejemljivosti posega ponovno zaprosil MKGP, Direktorat za kmetijstvo.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-042 z dne 18. 8. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil do mnenja MKGP, Direktorata za kmetijstvo, št. 350-20/2013/20 z dne 8. 7. 2015. Nosilec nameravanega posega je predlagal, da se v osnutku okoljevarstvenega soglasja 5. alinea v točki 4. Pogoji za varstvo kmetijskih zemljišč/4.1. Pogoji v času gradnje preoblikujejo na način, da se omilitveni ukrep glasi: na površinah načrtovanih lokacij vnosa v tla, katerih površine so namenjene kmetijski rabi, je potrebno vzpostaviti prvotno proizvodno sposobnost zemljišč – zagotoviti ustrezno debelino rodovitne zemlje, na degradiranih območjih, ki so po namenski rabi kmetijske površine, pa je treba vzpostaviti proizvodno sposobnost zemljišča z bonitetno oceno najmanj kot izhaja iz stanja pred degradacijo.

Naslovni organ je zgoraj navedeni ukrep vključil med pogoje izreka tega okoljevarstvenega soglasja (pogoj II./4./4.1., alinea 5).

Naslovni organ je dne 16. 9. 2015 prejel mnenje MKGP, Direktorata za kmetijstvo št. 350-20/2013/24 z dne 9. 9. 2015, v katerem je bilo navedeno, da dopolnitev vloge za izdajo okoljevarstvenega soglasja predstavljajo: elaborat vplivov na kakovost zraka in podnebne spremembe, elaborat ocene obremenitve okolja s hrupom ter elaborat obremenitve okolja z vibracijami. MKGP, Direktorat za kmetijstvo, je v mnenju zaključil, da se dopolnitve ne nanašajo na področje pristojnosti ministrstva.

8.

Naslovni organ do poteka 21 dnevnega roka v zaprosilu za mnenje v skladu s prvim odstavkom 61. člena ZVO-1 ni prejel mnenja Agencije Republike Slovenije za okolje, Urada za upravljanje z vodami, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana (sedaj: Direkcija Republike Slovenije za vode). Se je pa Direkcija Republike Slovenije za vode, Hajdrihova ulica 28c, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Direkcija za vode) v Mnenju s področja upravljanja z vodami k predlogu Državnega prostorskega načrta za dograditev avtocestnega predora Karavanke št. 35001-146/2016-6 z dne 7. 4. 2016, ki ga je izdala na zaprosilo Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana, opredelila tudi do vsebine poročila o vplivih na okolje in sprejemljivosti posega. Direkcija za vode je v mnenju namreč ugotovila, da se v skladu s šestim odstavkom 36. člena ZUPUDPP varstveni nosilci urejanja prostora, v primeru, da se v postopku priprave načrta izvaja tudi postopek presoje vplivov na okolje, opredelijo tudi do sprejemljivosti nameravanega posega. Glede na dejstvo, da so bile smiselno upoštevane Posebne smernice s področja upravljanja z vodami za pripravo Državnega prostorskega načrta za dograditev predora Karavanke, št. 35001-410/2013, z dne 20. 9. 2013, je Direkcija za vode izdala pozitivno mnenje tudi k nameravanemu posegu.

9.

Dne 6. 5. 2015 je naslovni organ prejel mnenje Občine Jesenice št. 3500-6/2013 z dne 24. 4. 2015, v katerem so bile podane naslednje pripombe:

1. Gradnja novega mostu čez Savo ni ustrezna prometna rešitev

Predvideni novozgrajeni most čez Savo bi bil zgrajen in bi služil samo za potrebe gradnje druge predorske cevi, po izgradnji pa samo za krajši dostop z interventnimi vozili z območja platoja Karavanke do predora Karavanke. Novi most bi z neposrednim dostopom v ovinek regionalne ceste Hrušica–Kranjska Gora bistveno zmanjšal prometno varnost na tem odseku ceste.

Gradnja novega mostu čez Savo za dostop do deponij G, C in 1a bi pomenila poseg v območje vodotoka prvega reda (Reka Sava Dolinka) ter ekološko pomembno območje 26800 Sava Dolinka od Zelencev do Hrušice, s tem pa bi se z okoljskega vidika povečali negativni vplivi na okolje.

Občina Jesenice v mnenju navaja, da bi se gradnji novega mostu bilo mogoče izogniti z rekonstrukcijo obstoječega mostu (in bi vodil do zgoraj navedenih deponij), na občinski cesti, ki predstavlja tudi dostopno cesto do odlagališča komunalnih odpadkov Mala Mežakla, ki je deponija regionalnega pomena za odlaganje in obdelavo komunalnih odpadkov.

2. Dostopne poti do deponije št. 3a ne predstavljajo ustrezne prometne rešitve

Dostopne poti do deponije 3a (Kamolom Podmežakla) so neustrezne, saj bi vodenje transportnih poti skozi samo središče mesta Jesenice (po Cesti maršala Tita ter po Ulici heroja Verdnika), s prometnega vidika zmanjšalo prometno varnost vseh udeležencev v prometu, saj Ulica heroja Verdnika ni opremljena s pločnikom. Hkrati po njej poteka del trase Daljinske kolesarske povezave Rateče–Obrežje, ki ni zgrajena kot ločena prometna površina za kolesarje, ampak poteka po samem vozišču ceste. Povečan tovorni promet skozi središče Jesenic bi pomenil ponovno uničenje cestne infrastrukture. Tako bi nameravana transportna pot poslabšala prometne razmere v okolici nameravanega posega.

Nadalje bi tako načrtovana transportna pot z okoljskega vidika negativno vplivala na zelo veliko število ljudi, občanov občine Jesenice, tako na področju obremenitev hrupa in vibracij zaradi prometa kot tudi zaradi obremenitve okolja s prašnimi delci. Občina v mnenju opozarja, da je gostota prebivalstva v občini Jesenice ravno ob predvidenih transportnih poteh največja ter predlaga, da se transportne poti do deponije 3a vodijo pod obronki Mežakle in se tako izognejo naseljem v občini Jesenice.

3. Dostopne poti do preostalih deponij ne predstavljajo ustrezne prometne rešitve

Občina Jesenice meni, da se bodo z rešitvami predvidenih transportnih poti do novih deponij viškov materiala bistveno poslabšale prometne razmere v okolici nameravanega posega, ter v celotni Občini Jesenice.

Poslabšanju prometnih razmer bi se nedvomno lahko izognili ali jih vsaj pomembno zmanjšali, če bi načrtovalci upoštevali dane smernice Občine Jesenice:

- da se eno lokacijo deponije uredi na levem bregu Save dolvodno, in sicer tako, da se med mostom na Hrušici (na zahodu) in prodno pregrado Hrušica (na vzhodu) izvede na bregu reke Save nasip, ki bi služil za deponijo zemljin in gradbenega materiala, hkrati pa zmanjšal poplavno ogroženost območja na Plavškem travniku;

- da se deponija izkopanega materiala uredi na zemljiščih v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 291/1 in 293/1 ter v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 487/1. Na teh zemljiščih je treba odstraniti plodno zemljo, urediti deponijo ter po končani gradnji na zemljiščih ponovno vzpostaviti pogoje za dejavnosti, ki se izvajajo danes;

- če bi načrtovalci upoštevali oba predloga za vzpostavitev deponij viškov materiala, bi za tako skrajšane transportne poti uporabili obnovljeni most na Hrušici in rekonstruirano krožišče Hrušica.

#### 4. Oskrba območja gradnje druge predorske cevi ni ustrezno prometno rešena

Občina Jesenice ugotavlja, da v gradivu niso obravnavani vplivi transporta, ki bo potreben za dovoz materiala, ljudi, mehanizacije in drugega potrebnega za obratovanje gradbišča v času gradnje druge predorske cevi. Iz gradiva ni razvidno, kje so predvidene transportne poti za dostop do gradbišča, kakšen promet se bo na teh transportnih poteh odvijal in kakšni vplivi prometa iz tega izvirajo.

Ni jasno ali se bo promet vršil po avtocesti ali tudi po regionalni cesti skozi mesto Jesenice. Občina Jesenice pri tem opozarja, da v poletnih mesecih na avtocesti pred predorom Karavanke nastajajo zastoji, v primeru transporta do gradbišča po avtocesti pa bo promet še toliko bolj oviran. Občina Jesenice pa ne dovoli, da se prometni tokovi z avtoceste za potrebe dostopa do gradbišča ali zaradi prometnih zastojev, ki bi nastali zaradi gradnje same, nenadzorovano ali nepreverjeno, ter brez poprejšnjega soglasja občine preusmerijo na cestno omrežje skozi naselja v občini Jesenice.

Dne 28. 5. 2015 je naslovni organ s strani Občine Jesenice prejel mnenje št. 3500-6/2013 z dne 26. 5. 2015, ki je dopolnilno mnenje Občine Jesenice št. 3500-6/2013 z dne 24. 4. 2015.

Občina je gradivo za pridobitev mnenja dodatno pregledala in naknadno podala še pripombe glede na:

1. Manjkajoče ugotovitve glede obstoječega stanja okolja ter potrebnega monitoringa v času gradnje in v času obratovanja posega.
2. Vsebinske pomanjkljivosti in nejasnosti poročila o vplivih na okolje.

Naslovni organ je nosilcu nameravanega posega posredoval mnenje in dopolnilno mnenje občine Jesenice.

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015, s katero je nosilec nameravanega posega spremenil zahtevek za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je naslovni organ za mnenje o dejstvih ugotovljenih v postopku ponovno zaprosil Občino Jesenice.

V zvezi s pripombami občine Jesenice, da gradnja novega mostu čez Savo (M3) in priključevanje nanj, dostopne poti do preostalih deponij ter oskrba območja gradnje druge predorske cevi, ne predstavljajo ustreznih prometnih rešitev, naslovni organ odgovarja, da so ti posegi načrtovani skladno z veljavnimi predpisi. Kot izhaja iz mnenja DRSI (št. 3764-1/2010/178 8913 z dne 12. 5. 2015), se prometne razmere na cestah, ki so v pristojnosti DRSI, zaradi



nameravanega posega ne bodo poslabšale, ob upoštevanju predpisov o projektiranju in načrtovanju javnih cest.

Na pripombo Občine Jesenice, da dostopne poti do deponije št. 3a ne predstavljajo ustrezne prometne rešitve, naslovni organ odgovarja, da je nosilec nameravanega posega v dopolnitvi vloge z dne 10. 7. 2015 spremenil zahtevek za pridobitev okoljevarstvenega soglasja z izločitvijo lokacije vnosa viškov materiala 3a iz območja nameravanih posegov, zato ta ni več predmet presoje vplivov na okolje, in je tudi Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, ne obravnava več.

Glede pomanjkljivosti, ki jih je izpostavila Občina Jesenice in se nanašajo na ugotovitev o obstoječem stanju okolja, potrebnem monitoringu v času gradnje in v času obratovanja nameravanega posega ter vsebinskih pomanjkljivosti in nejasnosti poročila o vplivih na okolje, naslovni organ odgovarja, da je bilo tudi na podlagi nekaterih od teh pripomb dopolnjeno Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale.

Naslovni organ je dne 28. 8. 2015 prejel mnenje Občine Jesenice št. 3500-6/2013 z dne 26. 8. 2015. Občina Jesenice je v mnenju podala svoje ugotovitve. Ugotovitve občine Jesenice je naslovni organ posredoval nosilcu nameravanega posega v izjasnitev. Nosilec nameravanega posega se je do ugotovitev opredelil z dopisom št. 402-26/15-PTPP-PMM-051 z dne 14. 10. 2015.

Glede težav z dostopom do Policijske postaje Jesenice in pri povezavi Hrušice z občinskim središčem v primeru, da se za dostop do lokacij za začasno skladiščenje izkopanega materiala 1a in A uporablja varianta 1, na katera je v mnenju Jesenice št. 3500-6/2013 z dne 26. 8. 2015 opozorila Občina Jesenice, naslovni organ odgovarja, da sta Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana, in Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za infrastrukturo, Langusova 4, 1000 Ljubljana, dne 15. 6. 2015 pod št. 35008-2/2013/225 zavzela Stališča do pripomb in predlogov podanih v času javne razgrnitve in jih tudi sprejela 16. 6. 2016. Stališče k pripombi 24 je, da bo omenjena cesta tudi v fazi gradnje malo obremenjena. Njena kapaciteta je bistveno višja od predvidene obremenitve, zato se ne predvideva nobenih vplivov na zmožnost intervencije. Že v fazi izdelave DPN je bil dne 7. 10. 2014 organiziran usklajevalni sestanek z GARS Jesenice, MORS, MNZ Policijo, Agencijo za civilno letalstvo, ZD Jesenice NMP, koordinatorjem postopka DzPGS, naročnikom DARS d.d., inženirjem in projektanti, in sicer v zvezi z ureditvijo intervencijskih poti ter heliporta v območju pred portalom Karavanke (zabeležka št. 35008-2/2013/150-01011345 z dne 16. 10. 2014). V naslednjih fazah projektiranja bo treba rešitve interventnih dovoznih površin še natančneje uskladiti skupaj z vsemi pristojnimi interventnimi službami.

Na opozorilo Občine Jesenice, da je most na Hrušici (M2), preko katerega vodi cesta na deponijo komunalnih odpadkov dotrajan, zato je sanacijo mostu treba izvesti še pred začetkom del v predoru, naslovni organ odgovarja, da bo pripomba upoštevana pri nadaljnjem načrtovanju.

Na zahtevo Občine Jesenice, da se pred začetkom del v predoru izvede tudi krožišče na regionalni cesti Jesenice–Kranjska Gora, ker je obremenjenost cest, ki se trenutno križajo v obstoječem križišču že sedaj velika, zaradi gradnje pa bo še povečana, naslovni organ odgovarja, da promet zaradi predora ne bo potekal po regionalni cesti na območju predlaganega krožišča, temveč po desnem bregu Save Dolinke. Zaradi tega gradnja in

obratovanje nameravanega posega ne bosta imela vpliva na območje zahtevanega krožišča, zato območje ni predmet obravnave v poročilu o vplivih na okolje, niti v območju DPN.

10.

Naslovni organ je dne 15. 5. 2015 prejel mnenje DRSI št. 37164-1/2010/178 (913) z dne 12. 5. 2015. DRSI je v mnenju po pregledu dostopnega gradiva ugotovil, da se prometne razmere na cestah, ki so v pristojnosti DRSI, zaradi nameravanega posega ne bodo poslabšale, ob upoštevanju predpisov o projektiranju in načrtovanju javnih cest.

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015, s katero je nosilec nameravanega posega spremenil zahtevek za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je naslovni organ za mnenje o dejstvih ugotovljenih v postopku ponovno zaprosil DRSI.

Dne 21. 8. 2015 je naslovni organ prejel mnenje DRSI št. 37164-1/2010/180 (913) z dne 19. 8. 2015. DRSI je v mnenju ugotovil, da se prometne razmere na cestah, ki so v pristojnosti DRSI zaradi nameravanega posega ne bodo poslabšale, ob upoštevanju predpisov o projektiranju in načrtovanju javnih cest ter da glede na navedeno na načrtovani poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke z vidika ustreznosti prometnih ureditev nima pripomb.

DRSI je v mnenju tudi opozoril, da bi bilo zaradi ekonomičnosti porabe javnih sredstev primerno namesto izgradnje masivnega premostitvenega objekta čez Savo Dolinko do deponije G zgraditi začasni premostitveni objekt, ki je neprimerno cenejši. Na ožjem območju od Naselja Hrušica do vhodnega portala predora Karavanke sta že zgrajena dva premostitvena objekta čez Savo Dolinko. DRSI v mnenju tudi predlaga, da se obstoječi most na občinski cesti do deponij 1a ter C rekonstruira, kajti ta most je del skupnega projekta Občine Jesenice ter DRSI Hrušica–Javornik (št. NRP projekta 10-0162), ki vključuje preureditev križišča občinske ceste z regionalno cesto R2-452. DRSI je v mnenju tudi navedel, da je bila na območju Jesenic in Hrušice zgrajena državna kolesarska pot Jesenice–Kranjska Gora KD-D2 ter da bi bilo smiselno v DPN vključiti tudi parkirišče - vstopno točko do omenjene kolesarske poti.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-051 z dne 14. 10. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil tudi do mnenja DRSI št. 37164-1/2010/180 (913) z dne 19. 8. 2015.

Glede pripombe DRSI, da bi bilo namesto izgradnje masivnega premostitvenega objekta čez Savo Dolinko do deponije G bolj primerno zgraditi začasen premostitveni objekt, naslovni organ odgovarja, da je v Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, presojana zahtevnejša možnost izvedbe – gradnja premostitvenega objekta, saj osnutek Uredbe o državnem prostorskem načrtu dopušča obe možnosti glede začasnosti oziroma trajnosti objekta čez Savo Dolinko.

Glede pripombe DRSI, da se rekonstruira most na občinski cesti do deponij 1a in C ter vključitev parkirišča – vstopne točke do kolesarske poti, naslovni organ odgovarja, da sta bili obe pripombi po javni razgrnitvi na podlagi stališč do pripomb že upoštevani.

11.

Po prejemu dopolnitve vloge št. 402-26/15-PTPP-PMM-032 z dne 10. 7. 2015, s katero je nosilec nameravanega posega spremenil zahtevek za izdajo okoljevarstvenega soglasja, je naslovni organ za mnenje o dejstvih ugotovljenih v postopku ponovno zaprosil Ministrstvo za infrastrukturo, Langusova 4, 1535 Ljubljana (v nadaljevanju: MZI).

Naslovni organ je dne 25. 8. 2015 prejel mnenje MZI št. 350-63/2013/91-00721045 z dne 24. 8. 2015. MZI je v mnenju ugotovil, da so predvidene prometne ureditve ustrezne in da se prometne razmere na državnih cestah zaradi nameravanega posega, ob upoštevanju predpisov s področja načrtovanja in projektiranja cest, ne bodo poslabšale. Glede na navedeno z vidika ustreznosti prometnih ureditev nima pripomb.

V zgoraj navedenem mnenju je bil podan tudi predlog, da bi bilo v smislu ekonomičnosti porabe finančnih sredstev primerno namesto izgradnje masivnega premostitvenega objekta čez Savo Dolinko do deponije G zgraditi začasni premostitveni objekt, ki je neprimerno cenejši. Na ožjem območju od naselja Hrušica do vhodnega portala predora Karavanke sta namreč že zgrajena dva premostitvena objekta čez Savo Dolinko.

V mnenju je tudi predlagano, da se na območju deponije G predvidi parkirišče-vstopna točka do kolesarske poti Jesenice–Kranjska Gora KD-D2, ki poteka ob omenjeni deponiji.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-051 z dne 14. 10. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil tudi do mnenja MZI št. 350-63/2013/91-00721045 z dne 24. 8. 2015.

Odgovor naslovnega organa na pripombi MZI, je enak, kot na pripombo DRSI – naveden je na str. 26 tega okoljevarstvenega soglasja.

Po ugotovitvi, da je nosilec nameravanega posega posredoval popolno dokumentacijo, je bil skladno s 33. členom ZUPUDPP in 58. členom ZVO-1 javnosti zagotovljen vpogled v vlogo za pridobitev okoljevarstvenega soglasja, poročilo o vplivih na okolje in osnutek odločitve o okoljevarstvenem soglasju. Z javnim naznanilom številka 35008-2/2013/193-1011345 z dne 11. 3. 2015 je bila namreč javnost na spletnih straneh naslovnega organa in Ministrstva za okolje in prostor ter na sedežu Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana, Ministrstva za infrastrukturo, Direktorata za infrastrukturo, Langusova 4, 1000 Ljubljana, Občine Jesenice, Cesta železarjev 6, 4270 Jesenice, in Občine Kranjska Gora, Kolodvorska 1b, 4280 Kranjska Gora, 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 23. 3. 2015 do 21. 4. 2015.

V času javne razgrnitve je naslovni organ prejel številne pripombe v zvezi z nameravanim posegom in eno zahtevo za vstop v obravnavani upravni postopek (s strani Alpe Adria Green, Mednarodnega društva za varstvo okolja in narave, Cesta Franceta Prešerna 26, 4270 Jesenice). Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana, in Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za infrastrukturo, Langusova 4, 1000 Ljubljana, sta dne 15. 6. 2015 pod št. 35008-2/2013/225 zavzela Stališča do pripomb in predlogov podanih v času javne razgrnitve, ki je potekala v času od 23. 3. 2015 do 21. 4. 2015 in jih tudi sprejela ter jih 16. 6. 2016 posredovala naslovnemu organu.

Po koncu javne razgrnitve, dne 10. 7. 2015 je nosilec nameravanega posega vlogo dopolnil s Poročilom o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julij 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, v katerem je prišlo do spremembe območja nameravanega posega, na katerem bi nameravani poseg lahko povzročil obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi v času gradnje. Naslovni organ je lastnikom zemljišč, ki so po zgoraj navedeni dopolnitvi poročila o vplivih na okolje bili na novo vključeni v območje vpliva na zdravje in premoženje ljudi poslal vabila in jih v

skladu s prvim odstavkom 143. člena ZUP pozval, da sporočijo, ali želijo sodelovati v predmetnem upravnem postopku kot stranski udeleženec.

Naslovni organ je prejel skupno pet zahtev za vstop v obravnavani upravni postopek.

Naslovni organ je status stranskega udeleženca priznal naslednjim:

- Nevladni organizaciji Alpe Adria Green, Mednarodno društvo za varstvo okolja in narave, Cesta Franceta Prešerna 26, 4270 Jesenice (sklep št. 35400-134/2015-4 z dne 11. 6. 2015);
- podjetju Voda Julijana d.o.o, Loka 36, 4290 Tržič (sklep št. 35400-222/2015-5 z dne 3. 9. 2015);
- Občini Jesenice, Cesta železarjev 6, 4270 Jesenice (sklep št. 35400-221/2015-4 z dne 3. 9. 2015);
- podjetju Vernar Consulting d.o.o., Dolina 1, 4260 Bled (sklep št. 35400-220/2015-4 z dne 3. 9. 2015) in
- Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana (sklep št. 35400-237/2015-4 z dne 3. 9. 2015).

Stranski udeleženci so tekom javne razgrnitve, na ustni obravnavi ter na podlagi pozivov naslovnega organa (št. 35402-35/2014-77 z dne 23. 10. 2015 in št. 35402-35/2014-87 z dne 29. 12. 2015) v zvezi z nameravanim posegom podali med drugimi tudi naslednje pripombe:

1. Alpe Adria Green, Mednarodno društvo za varstvo okolja in narave, Cesta Franceta Prešerna 26, 4270 Jesenice (v nadaljevanje: AAG):

1.1. AAG meni, da bo gradnja druge cevi karavanškega predora imela neposredni vpliv na varnost, velike vplive na okolje in naravo ter zdravje ljudi. Nadalje podaja negativno mnenje predvsem glede odvoda požarnega dima, ki lahko vpliva na zdravje ljudi in tudi smrtno ogroža porabnike prostora. V primeru požara vzpostavijo vzdolžni princip prezračevanja in tako ljudi v zavetrni strani zadimijo in zadušijo. Tako prezračevan predor Karavanke namreč ne more odvesti dovolj velike količine dima ob večjem požaru in tudi žaluzije bodo že v dokaj kratkem času pričele popuščati in ne bodo zadovoljivo tesnile.

Glede negativnega mnenja AAG o odvodu požarnega dima naslovni organ odgovarja, da je iz dopisa AAG razvidno, da se pripombe nanašajo na sistem prezračevanja v obstoječi cevi in ne veljajo za prezračevanje, kot je predvideno v novi cevi. Sistem prezračevanja v obstoječi cevi je bil zaradi izboljšanja razmer v primeru požara nadgrajen v letih 2014 in 2015 in je že v obratovanju. Koncept in način izvedbe nadgradnje prezračevanja v obstoječi cevi predora Karavanke je po intenzivnih preizkusih potrdil tudi dr. Rune Brandt, kot izvedenec za varnost, aktiviran s strani Ministrstva za promet Republike Avstrije v postopku pridobivanja obratovalnega dovoljenja. Projektant sistema je bil angažiran s strani Autobahner- und Schnellstraßen – Finanzierungs - Aktiengesellschaft (ASFINAG). Omenjeni sistem 3K je bil s strani projektantov AFSINAG-a in švicarskega strokovnjaka na strani nosilca nameravanega posega obravnavan in ocenjen v predhodnih fazah, a ni bil prepoznan kot najugodnejši sistem. Prezračevalni sistem je zasnovan kot polprečni sistem s točkovnim odvodom dima nad mestom požara skozi odvodni kanal pod stropom predora. V primeru požara se nad mestom požara v odvodnem kanalu avtomatsko odpre odvodna loputa. S pomočjo odvodnih ventilatorjev na obeh portalih se celoten dim točkovno odvede skozi odprto odvodno loputo in odvodni kanal pod stropom do izpuhov na portalih.

Do odvoda dima skozi prometno cev, kjer se nahajajo udeleženci v prometu, v nobenem primeru ne more priti. Dovod svežega zraka v predor je predviden skozi portale. Ker v spuščnem stropu ni predvidenega dovodnega kanala za sveži zrak, je celoten razpoložljiv presek namenjen odvodnemu kanalu za odvod vseh potrebnih količin dima. Kapaciteta odvoda

dima je dodatno povečana s prečnimi povezavami odvodnih kanalov nove in obstoječe predorske cevi, tako da se v primeru požara v novi cevi uporabljajo tudi odvodni kanali in odvodni ventilatorji v obstoječi cevi.

1.2. Na konferenci v Ljubljani leta 2006 je dr. Rune Brandt iz švicarskega podjetja HBI zagovarjal kot najbolj primerno nadgradnjo za 8 km predor Karavanke sistem 2K reverzibilne ventilacije. Tako se dobi dovolj velika količina odvoda dima in vzpostavi ravnovesje med obema stranema ob požaru, že s tem se ne dovaja intenzivno svežega kisika na požar. Reverzibilna ventilacija omogoča odhod vseh udeležencev varno brez dima do obeh portalov.

V zvezi s to pripombo naslovni odgovarja, da je sistem prezračevanja za drugo cev zasnovan v sodelovanju z FVT (Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraft-maschinen und Thermodynamik GmbH) pri Tehniški univerzi Graz. Pri zasnovi prezračevanja so upoštevane zahteve Uredbe o tehničnih normativih in pogojih za projektiranje cestnih predorov v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 48/06, 54/09 in 109/10-ZCes-1), avstrijske smernice za prezračevanje predorov RVS 09.02.31 in priporočila PIARC (Svetovno cestno združenje - World Road Association).

1.3. AAG, glede na to, da je dr. Brandt postal recenzent projekta ventilacije in pozna oba sistema ventilacije, zanima, če je postal recenzent samo zato, da bi ga projektanti pridobili na svojo stran.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da to ni predmet izdaje okoljevarstvenega soglasja, zato se do te navedbe ne bo opredelil.

1.4. Postavlja se vprašanje, kdo je odgovoren in kdo je potrdil na slovenski strani izbor avstrijskega projekta odzračevanja dima iz predora Karavanke. Še posebej, če se ve, da že od otvoritve predora pred 25 leti ventilacija ne deluje in ne zadošča za odvod dima niti enega osebnega vozila, kar se je pokazalo tako ob nesreči kot ob vajah.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da to ni predmet izdaje okoljevarstvenega soglasja, zato se do te navedbe ne bo opredelil.

1.5. AAG meni, da bodo zaradi geološke sestave izvajalci del med gradnjo pri vrtanju naleteli tudi na vodne vire. Izvajalec del mora urediti ekološke čiste iztoke teh vodnih virov, ne pa jih speljati v predor, kjer se bodo onesnažili z emisijami v predoru. Nadalje da obstaja možnost, da bo gradnja druge cevi predora Karavanke vplivala na obstoječe vrtine vodnega vira Karavanke. Zaradi navedenega AAG zahteva, da se pred pričetkom gradnje zagotovi nemotena oskrba s pitno vodo, predvidi izgradnja novega zajetja in cevovoda, z nadomestnim vodnim virom. Nadomestni vodni vir mora biti pripravljen pred začetkom gradnje, drugače bo v primeru izpada sedanjega vodnega vira prebivalstvo živeče na tem področju zdravstveno ogroženo.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da je Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015, dopolnjeno z dodatnim ukrepom, in sicer če se med gradnjo naleti na točkovne izvire z večjo izdatnostjo, se mora preučiti smotrnost izvedbe zajetja na način, da bo možno zagotoviti ekološko čiste iztoke vodnih virov, ki se bodo onesnažili z emisijami v predoru. Navedeni ukrep je naslovni organ v izrek tega okoljevarstvenega soglasja določil kot pogoj II./8./8.1., alinea 3.

Nadalje naslovni organ pojasnjuje, da je zaradi obveznosti zagotavljanja nemotene oskrbe prebivalcev s pitno vodo za čas gradnje v času med izključitvijo vodnega vira v prečniku na stacionaži 3028 m in priključitvijo novega vodnega vira v vzhodni cevi glede na potrebe vodooskrbe (predvsem konične porabe), zagotovljeno premoščanje z akumuliranjem vode iz obratujočega vodnega vira v by-pasu, kot je določeno v pogoju v izreku tega okoljevarstvenega soglasja II./8./8.1., alinea 33).

1.6. Predvidena je betonarna na samem bregu Save Dolinke. Ker je betonarna lahko velik onesnaževalec Save Dolinke, AAG v času gradnje zahteva stalni monitoring Save Dolinke na predelih, kjer se bodo izvajala pomožna dela, ki so potrebna za gradnjo druge cevi predora Karavanke. Monitoring mora biti javno dostopen javnosti.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da je na levem bregu Save pred portalom predvidena mobilna betonarna. Direktni izpusti v Savo niso predvideni. Vodni krog betonarne je zaprt oziroma se v celoti reciklira, tako da odpadne vode zaradi obratovanja betonarne ne nastajajo. Nizvodno od poteka gradbenih del je predviden monitoring kakovosti Save Dolinke.

1.7. AAG ni nikjer zasledil, kje se bo čistila onesnažena voda iz predora v izgradnji, zato AAG zahteva dodatno razlago v zvezi s tem.

V zvezi s pripombo AAG naslovni organ odgovarja, da je Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015, v poglavju 2.2.1.2.1. Odvodnja v času gradnje predora dopolnjeno z bolj natančnim opisom odvodnje iz predora v času gradnje.

1.8. Pred pričetkom del se mora izvajalca obvezati s posebno pogodbo, v kateri bi bilo med drugim zapisano, da uredi okolico gradbišča in vso drugo infrastrukturo, ki jo bo uporabljal po zaključku del, v prvotno stanje.

Naslovni organ v zvezi s temi pripombami odgovarja, da je obveza nosilca nameravanega posega glede ureditve gradbišča in druge infrastrukture zapisana v 38. členu osnutka Uredbe o DPN, in sicer je določeno, da se po končanih gradbenih delih na območjih gradbišč, ki ostanejo zunaj prostorskih ureditev, načrtovanih s tem DPN, vzpostavi prvotno stanje in v 39. členu (druge obveznosti), ki določa, da so obveznosti nosilca nameravanega posega med drugim tudi ustrezna zaščita objektov in naprav med gradnjo, po zaključku gradnje pa odprava morebitnih poškodb na njih, narediti mora posnetek ničelnega stanja cest, ki se bodo med gradnjo uporabljale za prevozne poti na gradbišča in do lokacij viškov izkopa, in izvesti rekonstrukcije teh cest v skladu s predpisi, ki urejajo področje cest.

Nadalje je pomembno poudariti, da postopek v primerih prekomerne obremenitve javne ceste s tovornimi vozili določa 38. člen Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, v nadaljevanju: ZCes-1). V sklop projekta gradnje druge cevi predora Karavanke so, v skladu z 38. členom ZCes-1, v proces obnove vključene le tiste ceste, po katerih se bo vršil transport materiala oziroma kjer bo prihajalo do prekomerne obremenitve ceste zaradi izvajanja tega projekta. To pomeni, da se bo pred pričetkom del ugotovilo dejansko stanje ceste, t.i. nulto stanje, po koncu uporabe pa stanje ceste zaradi prekomerne uporabe ceste. Glede na ugotovljeno bo moral povzročitelj nositi sorazmeren del stroškov investicijskega vzdrževanja obravnavane ceste. Postopek je opredeljen v Pravilniku o metodologiji za določitev potrebnih ukrepov in delitev stroškov zaradi prekomerne prometne obremenitve javnih cest s tovornimi vozili (Uradni list RS, št. 7/12).

1.9. AAG meni, da je za čas gradnje treba zagotoviti varstvo pred hrupom in prahom, ter nemoten dostop za stanovanjske hiše, ki so bližje deponiji. Zaščititi je treba naselje ob deponiji (C in 1A). Nadalje da je negativne vplive gradnje (prah) treba čim bolj omiliti - gradbeni material je treba med izvedbo (močiti) pršiti in da se protihrupna ograja ob deponijah mora izvesti pred začetkom gradnje predora (2016).

V zvezi s temi pripombami naslovni organ odgovarja, da osnutek Uredbe o DPN v 38. členu med drugim določa, da se gradbišče zavaruje tako, da je zagotovljena varna in nemotena raba sosednjih objektov in zemljišč. Omilitveni ukrepi za zmanjšanje onesnaženosti zraka in obremenitve okolja s hrupom med gradnjo bodo podrobneje opredeljeni v 32. in 33. členu Uredbe o DPN, opredeljeni so tudi med pogoji tega okoljevarstvenega soglasja (pogoji II./1./1.1. Pogoji za varstvo zraka in klimatskih razmer v času gradnje in pogoji II./2./2.1. Pogoji za varstvo pred čezmernim hrupom v času gradnje). Na območju naselja Hrušica sta stanovanjski pozidavi najbližji območju vnosa materiala v tla lokacija C, ki je od najbližjih stavb oddaljena slabih 100 m in začasna lokacija 1a, ki leži v oddaljenosti 150 m. Dovoz viškov izkopanega in gradbenega materiala do teh dveh lokacij bo potekal po lokalni cesti po desnem bregu Save, transportna pot je od najbližjih stavb oddaljena več kot 90 m. Lokacija C se bo po oceni zapolnjevala slaba dva meseca, medtem ko bo začasna lokacija 1a v uporabi praktično ves čas gradnje (slaba 4 leta). Ob upoštevanju omilitvenih ukrepov iz osnutka Uredbe o DPN in pogojev iz izreka tega okoljevarstvenega soglasja vplivov med gradnjo ne bo. Med gradnjo je predviden tudi monitoring vplivov na kakovost zraka (meritve delcev PM<sub>10</sub>), na obremenitev s hrupom in na vibracije. V primeru ugotovljenih prekoračitev mejnih vrednosti onesnaževal v zraku oziroma hrupa je nosilec nameravanega posega dolžan izvesti dodatne omilitvene ukrepe (omejitve števila prevozov, izvedba začasnih gradbiščnih in protihrupnih ograj) in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti.

Nadalje naslovni organ v zvezi s pripombo glede postavitve protihrupnih ograj odgovarja, da je pripomba že upoštevana. V skladu s prvim odstavkom 17. člena ZVO-1 mora nosilec nameravanega posega izvesti ukrepe, potrebne za preprečevanje in zmanjšanje onesnaževanja, tako da njegove emisije v okolje ne presežajo predpisanih mejnih vrednosti. To posledično pomeni, da mora nosilec nameravanega posega zagotoviti, da med gradnjo pri najbližjih stavbah ne bodo presežene mejne koncentracije onesnaževal (predvsem prašnih delcev v zunanjem zraku). V Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015, je vključen sistem spremljanja stanja.

1.10. AAG zahteva, da se po sprostitvi prometa skozi obe predorski cevi hkrati izvedejo meritve hrupa na celotnem odseku avtoceste skozi občino Jesenice. V kolikor bo ugotovljeno, da ravni hrupa presegajo zakonsko predpisane, bo moral nosilec posega izvesti ukrepe, ki bodo ravni hrupa zmanjšali. AAG zato zahteva, da se pred pričetkom del nosilca nameravanega posega obveže s posebno pogodbo, v kateri bi bilo med drugim napisano, da mora po sprostitvi prometa skozi obe predorski cevi hkrati izvesti meritve hrupa na celotnem odseku avtoceste skozi občino Jesenice.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da bodo meritve obremenitve s hrupom v okolici celotnega odseka AC A1/0001 Karavanke Hrušica izvedene v skladu s Pravilnikom o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje v okviru rednega obratovalnega monitoringa hrupa (Uradni list RS, št. 105/08), ki ga je upravljavec AC dolžan zagotoviti vsakih 5 let, v okviru obratovalnega monitoringa hrupa pa bo ocenjena tudi obremenitev s hrupom na območju obravnavanega posega. V primeru prekoračitev bodo ukrepi izvedeni skladno z Operativnim programom varstva pred hrupom, ki

ga pripravi ministrstvo, pristojno za okolje, v sodelovanju z ministrstvom, pristojnim za promet, ministrstvom, pristojnim za zdravje, in upravo mestne občine, na območju katere je poselitveno območje.

1.11. AAG zahteva, da se lokacija deponije odkopanega materiala uredi na levem bregu Save dolvodno, in sicer tako, da se med mostom na Hrušici, preko katerega vodi cesta na deponijo komunalnih odpadkov (na zahodu) in prodno pregrado Hrušica (na vzhodu) izvede na bregu reke Save nasip, ki bi služil za deponijo v neposredni bližini gradbišča, hkrati pa bi zmanjšal poplavno ogroženost območja na Plavškem travniku. Kot deponija se uporabi tudi travnik nasproti izvoza z avtoceste (Maznekova jama).

Naslovni organ v zvezi s temi pripombami odgovarja, da območje Plavški travnik II v območje DPN ni vključena, ker ima občina za to območje sprejet občinski podrobni prostorski načrt (OPPN). Osnutek Uredbe o DPN v 40. členu določa, da je viške zemeljskega izkopa dopustno sprotno vgrajevati tudi na območjih drugih prostorskih ureditev in območjih, na katerih je skladno s prostorskim aktom ali izdano rudarsko pravico za izkoriščanje mineralnih surovin predvidena in določena končna sanacija pridobivalnega prostora, pod pogojem, da ima prevzemnik viškov materiala pridobljena ustrezna dovoljenja. V primeru časovnega sovpadanja gradnje je vgrajevanje materiala v protipoplavni nasip načelno možno, vendar bo morala občina oziroma nosilec nameravanega posega zagotoviti ustrezno dokumentacijo.

Nadalje naslovni organ pojasnjuje, da je bila Maznekova jama kot lokacija F v začetku priprave DPN v naboru možnih lokacij viškov izkopa. Pri predhodni okoljski presoji je bilo za to lokacijo ugotovljeno, da bi lahko imela bistven vpliv na posamezne sestavine okolja (kmetijska zemljišča, kulturna dediščina, varstvo pred hrupom), lokacija pa je tudi bistveno bližje naselju kot druge lokacije.

1.12. AAG meni, da kamnolom nad avtocesto ni primerna lokacija za odlaganje izkopanega materiala, ker bi se transport moral odvijati po ozkih lokalnih cestah in bi preveč obremenil okolico (stanovanjsko naselje) s hrupom in prahom, zato zahteva, da se ta lokacija opusti.

Lokacija 3a je opuščena, kar pomeni, da je pripomba AAG upoštevana.

1.13. AAG zahteva, da se morajo po zaključku gradnje deponije - začasne nemudoma ukiniti, stalne pa zatraviti in rekultivirati. To obvezo je treba vpisati v posebno pogodbo, v kateri bi bilo zapisano, da se morajo urediti začasna in stalna odlagališča in vsa druga infrastruktura, ki jo bo uporabljal po zaključku del tako, da se izvedeta rekultivacija in zatravitev.

Lokacije odlaganja viškov materiala bodo omejene na območje DPN. Za območje DPN je v celoti predvidena krajinska ureditev, pogoje pa določa uredba o DPN. Poleg tega uredba o DPN določa na območjih gradbišč tudi pogoje vzpostavitve v prvotno stanje. Nosilec nameravanega posega je dolžan spoštovati vsa določila Uredbe o DPN, zato ni izkazana potreba po sklepanju posebne pogodbe.

1.14. AAG zahteva, da se sestavi posebna pogodba - štiripartitni sporazum med DARS-om, izvajalcem del, občino Jesenice ter AAG, v kateri bi bile zapisane zaveze po končanih glavnih delih v predoru Karavanke s kazensko in odškodninsko odgovornostjo v primeru neizvedbe.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da to ni predmet tega upravnega postopka izdaje okoljevarstvenega soglasja.



1.15. AAG zahteva, da se mora pred izgradnjo druge predorske cevi obnoviti most na Hrušici (namesto gradnje novega), preko katerega vodi cesta na deponijo komunalnih odpadkov (deponija 1. reda), ker je dotrajan in promet s tovornimi vozili preko njega ni dovoljen. Občina Jesenice ima že izdelane projekte za sanacijo mostu. Preko tega mostu bi lahko ob izgradnji predora neposredno z regionalne ceste dostopali do deponij izkopanega materiala (C, G in 1a). Obnovljeni most bi po zaključku gradnje druge predorske cevi služil neposredno občanom občine Jesenice in uporabnikom deponije Mala Mežakla.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da je predlagana rešitev z nadomestno gradnjo mostu na Hrušici (most M2) in izgradnjo mostu M3. Predlog upošteva celovito/končno prometno situacijo obravnavanega območja, uporabnost rešitve za siceršnje uporabnike prostora, predvsem bistveno izboljšano dostopnost do Deponije Mala Mežakla ter načrtovanih razvojnih območij na desnem bregu Save. V DPN (in vlogi za izdajo okoljevarstvenega soglasja za dograditev avtocestnega predora Karavanke) se je kot dodatna prostorska ureditev vključila nadomestna gradnja mostu M2 vključno s prestavitvijo komunalnih vodov, ki sedaj potekajo preko obstoječega mostu M2.

1.16. AAG se ne strinja z gradnjo predvidenega mostu tik ob predoru Karavanke, z dostopom v ovinek regionalne ceste Jesenice–Kranjska Gora, ki bo po zaključku izgradnje predora izgubil svojo funkcijo dovozne poti in ne bo koristil nikomur, hkrati pa bo treba dolgoročno zagotoviti sredstva za njegovo vzdrževanje. AAG tudi navaja, da bi s to izgradnjo umestili tujek v že tako preobremenjeno naravo in okolje na tem področju, zato zahteva opustitev te namere.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da ne glede na izgradnjo mostu M2 stroka predlaga, da večina gradbiščnega prometa vendarle poteka preko mostu M3 in ob desnem bregu Save, saj se je na ta način mogoče izogniti večjemu obsegu prevoženih kilometrov, velikim vplivom na bivalno okolje in morebitnim prometnim konfliktom na regionalni cesti. Transportna pot preko mostu M2 in regionalne ceste bi torej služila le kot smiselna rezervna transportna pot ali za morebitno občasno vračanje praznih vozil.

1.17 AAG zahteva, da se mora pred začetkom del v predoru urediti tudi krožišče na regionalni (državni) cesti Jesenice–Kranjska Gora, saj bo obremenjenost cest, ki se trenutno križajo v obstoječem križišču zaradi gradnje izredno povečana, kar bo zelo zmanjšalo varnost vseh udeležencev v prometu na tem delu ceste, zaradi zmanjšanja pretočnosti prometa pa se bodo povečali tudi izpusti CO<sub>2</sub>, ter povečal hrup v bližini naselja Hrušica.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da pričakovane prometne razmere, ki bodo posledica gradnje in obratovanja načrtovane prostorske ureditve, ne opravičujejo gradnje krožnega krožišča, zato tega ni možno opredeliti kot predmet nameravanega posega. Na delu regionalne ceste, kjer se bo odvijal transport viškov zemeljskega izkopa na odseku južno od portala (do mostu M3) in do lokacije M, pa je načrtovana rekonstrukcija odseka regionalne ceste z izgradnjo pasu za leve zavijalce. Praktično ves transport viškov izkopanega in gradbenega materiala bo na območju naselja Hrušica potekal po lokalni cesti po desnem bregu Save, tako da bo regionalno cestno omrežje vzhodno od portalnega območja v času gradbenih del in transporta materiala do lokacij vnosa v tla neobremenjeno. Posledično se emisije hrupa in onesnaževal na državnem cestnem omrežju skozi naselje Hrušica ne bodo povečale.

1.18 AAG zahteva, da se mora na stroške državnega proračuna v celoti obnoviti občinsko cestno omrežje po katerem bo potekal transport materiala do stalnih in začasnih deponij materiala. S tem bosta zmanjšana prašenje in hrup v okolico.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da zahteva, da se na stroške državnega proračuna v celoti obnovi državno in občinsko cestno omrežje oziroma da se rekonstrukcija regionalne ceste vključi neposredno v projekt dograditve avtocestnega predora, nima zakonske osnove. Postopek v primeru prekomerne obremenitve javne ceste s tovornimi vozili (npr. kot posledica izvajanja večjih investicijskih projektov) določa 38. člen ZCes-1. Ta v drugem odstavku določa, da mora pri prekomerni prometni obremenitvi javne ceste iz prejšnjega odstavka povzročitelj nositi sorazmeren del stroškov investicijskega vzdrževanja javne ceste, katerega vzrok je povečana obremenitev s tovornimi vozili in pri povprečnem obsegu in strukturi cestnega prometa ne bi bilo potrebno. Četrti odstavek 38. člena ZCes-1 pa določa, da se prekomerna prometna obremenitev lahko začne izvajati po sklenitvi pogodbe med upravljavcem javne ceste in investitorjem objekta oziroma nosilcem rudarske ali vodne pravice, s katero so opredeljene vse medsebojne obveznosti v zvezi z rekonstrukcijo javne ceste po prenehanju obremenitve, kakor tudi obveznosti v zvezi s povečanim rednim vzdrževanjem ceste v času trajanja povečane obremenitve.

1.19 AAG je mnenja, da mora biti izvedba rekonstrukcije ceste skozi Jesenice izvedena že pred začetkom gradnje, saj cesta v takem stanju ne prenese dodatnih obremenitev prometa, prav tako pa jo bo treba obnoviti tudi po zaključku gradnje.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da zahteva po rekonstrukciji ceste skozi Jesenice, ki mora biti izvedena že pred začetkom gradnje, saj cesta ne prenese dodatnih obremenitev prometa in obnova po zaključku gradnje, na stroške državnega proračuna oziroma da se rekonstrukcija regionalne ceste vključi neposredno v projekt dograditve avtocestnega predora, nima zakonske osnove. Naslovni organ ponovno pojasnjuje, da transport za čas gradnje predora ni predviden skozi naselje Jesenice.

1.20 AAG zahteva, da se naj zahodno od avtocestne baze (na Platoju Karavanke, v delu, ki je predviden za zatravitev), uredi vstopna točka na Državno daljinsko kolesarsko povezavo s parkirnimi površinami in urejenim prostorom za počitek ter da je treba zagotoviti funkcionalnost kolesarske povezave tudi v času gradnje predora.

Naslovni organ v zvezi s tem odgovarja, da je bila predlagana lokacija vstopne točke preučena in ugotovljeno je bilo, da vstopne točke za kolesarje ni možno predvideti na območju med AC, AC bazo in Savo, ker to območje predstavlja rezervno površino, potrebno za delovanje AC baze. Vstopna točka za kolesarje pa se lahko uredi na severnem delu območja lokacije viškov izkopa in bo lahko dostopna preko mostu M3.

Glede kolesarske povezave pa naslovni organ odgovarja, da načrtovane prostorske ureditve ne posegajo na kolesarske poti. Kolesarska povezava bo normalno funkcionirala tudi v času gradnje.

Glede na vprašanje AAG z ustne obravnave, ki se je nanašalo na to, ali je naslovni organ dolžan, ker je razširil območje nameravanega posega, ponoviti za 30 dni javno razgrnitev in katero okoljevarstveno soglasje se na ustni obravnavi obravnava, prvotno ali razširjeno ter, če je to po ZUP glede obveščanja javnosti kot tudi Aarhuske konvencije, naslovni organ odgovarja, da je po koncu javne razgrnitve, dne 10. 7. 2015, nosilec nameravanega posega vlogo dopolnil s Poročilom o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julij 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, v katerem je prišlo do spremembe območja posega, na katerem bi nameravani poseg lahko povzročil obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi v času gradnje. Naslovni organ je

lastnikom zemljišč, ki so po zgoraj navedeni dopolnitvi poročila o vplivih na okolje bila na novo vključena v območje vpliva na zdravje in premoženje ljudi postal vabila in jih v skladu s prvim odstavkom 143. člena ZUP, ki določa, da organ pred začetkom ugotovitvenega postopka povabi k udeležbi v postopku osebe, za katere ugotovi, da imajo pravni interes za udeležbo v postopku, pozval, da sporočijo, ali želijo sodelovati v predmetnem upravnem postopku kot stranski udeleženec.

Prvi odstavek 133. člena ZUP določa, da lahko, ko je postopek uveden, stranka do izdaje odločbe na prvi stopnji razširi ali spremeni postavljeni zahtevek ne glede na to, ali ima razširjeni oziroma spremenjeni zahtevek isto pravno podlago ali ne, če se tak zahtevek opira na iste bistvene sestavine dejanskega stanja in, če je organ pristojen za njegovo reševanje. Drugi odstavek ZUP pa določa, da če je v postopku udeležena stranka z nasprotnim interesom, mora biti o spremembi zahtevka takoj obveščena.

V komentarju Zakona o varstvu okolja (Dušan Pichler s sod., Inštitut za javno upravo, Ljubljana 2010) je navedeno, da na podlagi pripomb javnosti, pridobljenih med javno razgrnitvijo naslovni organ sicer lahko zahteva dopolnitev poročila o vplivih na okolje, vendar bi bila v primeru naknadno dopolnjenega poročila o vplivih na okolje, razen če gre za dopolnitve, ki se povsem skladajo s pripombami javnosti, praviloma potrebna ponovna javna razgrnitev.

Naslovni organ odgovarja, da je bilo v predmetnem upravnem postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julij 2015, izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, dopolnjeno skladno s pripombami javnosti, zato v predmetnem upravnem postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja po mnenju naslovnega organa ni bila potrebna ponovna javna razgrnitev.

Naslovni organ je v zvezi z obveščanjem javnosti po razširitvi zahtevka ravnal v skladu z veljavno zakonodajo.

Dne 15. 10. 2015 je naslovni organ prejel odgovor AAG do izjasnitve nosilca nameravanega posega do pripomb v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja za dograditev predora Karavanke in razširitev postopka zahtevka za izdajo okoljevarstvenega soglasja z dne 14. 10. 2015. V odgovoru je ponovno vztrajal pri svojih zahtevah.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-061 z dne 11. 11. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil do mnenja AAG. Nekatere pripombe AAG je vključil v dopolnjeno Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-76 in št. 35402-35/2014-80, ki ga je pod št. 288/14-01/3-DOP, novembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale.

Naslovni organ je naknadno dne 23. 12. 2015 prejel izjasnitev nosilca nameravanega posega št. 402-26/15-PTPP-PMM-074 z dne 22. 12. 2015, v kateri pojasnjuje, katere pripombe AAG je upošteval in v katere dopolnitve poročila o vplivih na okolje so bile vključene. Izjasnitvi je priložil dopolnitev poročila o vplivih na okolje - Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, ki ga je pod št. 288/14-01/4-DOP, decembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale. V tej dokumentaciji so bile upoštrevane še naslednje pripombe AAG:

- Pripomba z meritvami hrupa je smiselno upoštevana na način, da se kot prve meritve hrupa upošteva redni obratovalni monitoring za leto 2014 (Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke –

- dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, ki ga je pod št. 288/14-01/4-DOP, decembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, poglavje 7.1.2).
- V poročilo o vplivih na okolje so bili dodani ukrepi iz analize tveganja glede zagotavljanja nemotene oskrbe s pitno vodo, poleg tega je bil dodan tudi razširjen monitoring podzemne vode (Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, ki ga je pod št. 288/14-01/4-DOP, decembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, poglavje 6.1.5.2.1 in 7.5.4).
  - Dodan je razširjen monitoring površinskih vod (Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, ki ga je pod št. 288/14-01/4-DOP, decembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, poglavje 7.5.2).
  - Ločeno je prikazan monitoring odpadnih vod (Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, ki ga je pod št. 288/14-01/4-DOP, decembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, poglavje 7.5.3).
  - Dodan je monitoring tal na lokaciji G (Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, ki ga je pod št. 288/14-01/4-DOP, decembra 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, poglavje 7.4).

Dne 8. 1. 2016 je naslovni organ prejel dopis AAG z dne 7. 1. 2016, v katerem je navedeno, da so na AAG po pregledu odgovorov in pojasnil s strani nosilca nameravanega posega, ki so zgolj vljudnostne narave ugotovili, da ne odstopajo od prvotnih stališč in zahtev, ki so jih podali kot stranski udeleženec v tem postopku.

2. Voda Julijana d.o.o. Loka 36, 4290 Tržič (v nadaljevanju: Voda Julijana d.o.o.):

Naslovni organ je dne 6. 11. 2015 prejel dopis stranske udeleženke Voda Julijana d.o.o.. V prilogi dopisa je stranska udeleženka poslala zemljiškoknjižne izpiske za nepremičnine, ki so v lasti družbe Voda Julijana, d.o.o.. Stranska udeleženka navaja, da se bo na omenjenih zemljiščih gradil objekt v velikosti 2000 m<sup>2</sup>.

Po pregledu zemljiškoknjižnih izpiskov, ki jih je poslala Voda Julijana d.o.o., naslovni organ ugotavlja, da se v območju, na katerem bi nameravani poseg lahko povzročil obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi v času gradnje (določenem v Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julij 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale), nahaja le zemljišče v k.o. 2172 Hrušica s parc. št. 419/10. Zaradi tega dejstva je naslovni organ vlagateljici Voda Julijana d.o.o. dne 3. 9. 2015 s sklepom št. 35400-222/2015-5 priznal status stranske udeleženke.

Ker se stranska udeleženka ni udeležila ustne obravnave (za svoj izostanek tudi ni podala nobenega opravičenega razloga) in ker ni podala točne informacije o lokaciji objekta, ki se bo gradil, niti ni navedla kako bo ta poseg vplival na njene pravice, se naslovni organ ni mogel opredeliti do vsebine tega dopisa.

3. Občina Jesenice, Cesta železarjev 6, 4270 Jesenice (v nadaljevanju: Občina Jesenice):

Naslovni organ je s strani Občine Jesenice skladno s petim odstavkom 209. člena ZUP pridobil mnenja o dejstvih ugotovljenih v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja za nameravani poseg št. 3500-6/2013 z dne 24. 4. 2015, št. 3500-6/2013 z dne 26. 5. 2015 in št. 3500-6/2013 z dne 26. 8. 2015. Do navedenih mnenj se je naslovni organ opredelil na str. 23–26 tega okoljevarstvenega soglasja.

Na ustni obravnavi, ki je potekala dne 1. 10. 2015, je Občina Jesenice podala pripombe, na nekatere je nosilec nameravanega posega podal pojasnila že na sami ustni obravnavi.

3.1 Od naslovnega organa občina Jesenice zahteva, da se mora pisno izjasniti, zakaj nova javna razgrnitev ni bila opravljena.

Naslovni organ se v zvezi s to zahtevo sklicuje na obrazložitev na str. 34–35 tega okoljevarstvenega soglasja.

3.2 V poročilu o vplivih na okolje se je treba opredeliti, zakaj dodatek za varovana območja ni bil narejen zaradi mnenja ZRSVN.

Naslovni organ v zvezi s to zahtevo odgovarja, da iz smernic ZRSVN ne izhaja, da je treba za nameravani poseg izvesti presojo sprejemljivosti izvedbe plana v naravo za varovana območja. Načrtovane ureditve v okviru nameravanega posega ne posegajo v nobeno varovano območje narave. Gradnja predora bo sicer potekala pod Natura 2000 območjema Karavanke (SI3000285) in Karavanke (SI5000030), vendar območje nad predorom ne sovpada z vplivnim območjem DPN, saj vplivov na površini v nikakršni obliki ne bo.

Naslovni organ dodaja, da neposredni in daljinski vpliv gradnje avtoceste ali hitre ceste po Prilogi 2 Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10, 3/11, v nadaljevanju Pravilnik) znaša 1000 metrov. V skladu z 20. členom Pravilnika se daljinski vpliv za posege, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, ugotavlja na območju, ki je dvakrat večje od območja daljinskega vpliva, opredeljenega v Prilogi 2, torej 2000 metrov. 20. člen Pravilnika pa dopušča tudi možnost, da se kot območje daljinskega vpliva opredeli drugačna razdalja, v kolikor to izhaja iz predhodnih ugotovitev na terenu, podrobnejših podatkov o izvedbi posega v naravo in iz drugih dejanskih okoliščin. V razdalji 2000 metrov od območja dograditve avtoceste se nahajata Natura 2000 območje Julijci (SI5000019) in zavarovano območje Triglavski narodni park (TNP). Izdelovalec poročila o vplivih na okolje je dokazal, da je razdalja daljinskega vpliva nameravanega posega na varovana območja manjša, kot jo določa Pravilnik, zato presoje sprejemljivosti na varovana območja za nameravani poseg ni treba izvesti, vlogi za izdajo okoljevarstvenega soglasja tudi ni bilo treba priložiti Dodatka za presojo sprejemljivosti na varovana območja. Naslovni organ je v upravnem postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja za nameravani poseg pridobil mnenje ZRSVN št. 2-II-135/12-O-15/SR z dne 30. 11. 2015, v katerem ZRSVN ugotavlja, da je bilo poročilo o vplivih na okolje z vidika varstva narave popravljeno, dopolnjeno in izdelano ustrezno ter dovolj kakovostno ter, da so vplivi izvedbe obravnavanega posega s stališča ohranjanja narave sprejemljivi.

3.3 Zakaj so zahteve iz Uredbe o vodovarstvenem območju del dodatnih zaščitnih ukrepov, glede na to, da je to veljavna zakonodaja, ki bi jo moral upoštevati že izdelovalec idejne zasnove, v poročilu o vplivih na okolje bi moral biti ta vpliv ocenjen - ali je idejna zasnova

uskklajena z veljavno zakonodajo. Veljavna zakonodaja ne more biti omilitveni ukrep. Poročilo o vplivih na okolje se mora v tem delu dopolniti.

Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke - dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-66 in zapisniku z ustne obravnave št. 35402-35/2014-67, št. 288/14-01/2-DOP, oktober 2015, je bilo dopolnjeno v skladu s pripombo Občine Jesenice.

V Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, št. 288/14-01/4-DOP, december 2015, je bilo dopolnjeno poglavje 6.1.5.2.1, ki se nanaša na podzemne vode, in sicer na način, da se ukrepi, ki izhajajo iz Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov na območju Občine Jesenice (Uradni list RS, št. 62/13 in 92/14) in niso upoštevani v IDP posega, določijo kot omilitveni ukrepi.

3.4 Odpadne vode bi morale biti v poročilu o vplivih na okolje bolj podrobno opredeljene. Poročilo o vplivih na okolje je treba dopolniti tudi s potrebnim monitoringom v času obratovanja.

Na pripombo Občine Jesenice, ki se nanaša na monitoring odpadnih vod, naslovni organ odgovarja, da je vsebina vključena v Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke - dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-66 in zapisniku z ustne obravnave št. 35402-35/2014-67, št. 288/14-01/2-DOP, oktober 2015, (dopolnili sta se poglavji 7.5 in 7.5.2).

3.5 Poglavje 5.2.3. poročila o vplivih na okolje je treba dopolniti tako, da bo iz njega razvidno, kakšne bodo ravni hrupa zaradi gradnje in obratovanja posega na fasadah najbolj izpostavljenih objektov za hrup, za celotno in za skupno obremenitev okolja s hrupom.

Pripomba je bila upoštevana, saj se je dopolnilo poglavje o hrupu s skupno obremenitvijo in celotno obremenitvijo v letu 2045 (Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, št. 288/14-01/4-DOP, december 2015, poglavje 5.2.3.2.2.).

Pripomba z meritvami hrupa je smiselno upoštevana na način, da se kot prve meritve hrupa upošteva redni obratovalni monitoring za leto 2014 (Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, št. 288/14-01/4-DOP, december 2015, poglavje 7.1.2).

3.6 V poročilu o vplivih na okolje se morajo dopolniti in vključiti poglavja za: monitoring površinskih voda, monitoring odpadnih voda, monitoring hrupa in monitoring kakovosti tal.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo odgovarja, da je monitoring v poročilu o vplivih na okolje opredeljen okvirno, v nadaljnjih fazah (PGD) pa je predvidena izdelava natančnega načrta monitoringa tako med gradnjo kot med obratovanjem (celosten načrt monitoringa).

3.7 Poročilo o vplivih na okolje je treba dopolniti za čas gradnje in obratovanja, da se monitoring izvaja na tujerodne invazivne rastlinske vrste in kako se ukrepa, če se ugotovi pojav le-teh.

Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke - dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-66 in zapisniku z ustne obravnave št. 35402-35/2014-67, št. 288/14-01/2-DOP, oktober 2015, je dopolnjeno v skladu s pripombo Občine Jesenice.

Naslovni organ je dne 16. 10. 2016 s strani Občine Jesenice prejel dopis št. 3500-6/2013 z dne 13. 10. 2015 – Odgovor na izjasnitev do pripomb v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja za dograditev predora Karavanke in razširitev zahtevka za izdajo okoljevarstvenega soglasja.

V izjasnitvi št. 402-26/15-PTPP-PMM-061 z dne 11. 11. 2015 se je nosilec nameravanega posega opredelil tudi do mnenja Občine Jesenice. Nekatere pripombe Občine Jesenice je vključil v dopolnjeno Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-76 in št. 35402-35/2014-80, št. 288/14-01/3-DOP, november 2015.

Naslovni organ je dne 23. 12. 2015 prejel izjasnitev nosilca nameravanega posega št. 402-26/15-PTPP-PMM-074 z dne 22. 12. 2015, v kateri nosilec nameravanega posega pojasnjuje, katere pripombe Občine Jesenice je upošteval in v katere dopolnitve poročila o vplivih na okolje so bile vključene. Izjasnitvi je priložil dopolnitev poročila o vplivih na okolje - Poročilo o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, št. 288/14-01/4-DOP, december 2015.

Naslovni organ je dne 11. 1. 2016 po elektronski poti prejel obvestilo Občine Jesenice, da je pregledala dopolnjeno poročilo o vplivih na okolje in izjavlja, da na navedene dokumente nima pripomb.

4. Vernar Consulting d.o.o., Dolina 1, 4260 Bled (v nadaljevanju: Vernar Consulting d.o.o.):

Vernar Consulting d.o.o. se dne 1. 10. 2016 ni udeležil ustne obravnave, prav tako za izostanek ni podal opravičila. Naslovni organ je ugotovil, da lahko ustno obravnavo opravi brez navzočnosti stranskega udeleženca Vernar Consulting d.o.o..

5. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana v nadaljevanju: DRSI):

Naslovni organ je s strani DRSI skladno s petim odstavkom 209. člena ZUP pridobil mnenji o dejstvih ugotovljenih v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja za nameravani poseg št. 37164-1/2010/178 (913) z dne 12. 5. 2015 in št. 37164-1/2010/180 (913) z dne 19. 8. 2015. Do navedenih mnenj se je naslovni organ opredelil na str. 26 tega okoljevarstvenega soglasja.

Na ustni obravnavi, ki je potekala dne 1. 10. 2015, je DRSI podal pripombe, na nekatere je nosilec nameravanega posega podal pojasnila že na sami ustni obravnavi.

Naslovni organ je dne 1. 10. 2015 izvedel ustno obravnavo, na katero so bili vabljeni nosilec nameravanega posega in stranski udeleženci, z namenom, da so se izjasnili o vseh dejstvih in okoliščinah, ki so pomembne za odločanje, ter da so se nosilec nameravanega posega in stranski udeleženci izjavili o vseh zahtevkih in navedbah.

Naslovni organ je dne 7. 3. 2016 s strani Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: koordinator) prejel poziv za odločitev o okoljevarstvenem soglasju št. 35008-2/2013/262-010011345 z dne 4. 3.

2016. Iz citiranega dokumenta izhaja, da je koordinator dne 4. 3. 2016 pozval varstvene nosilce urejanja prostora, da se v mnenjih, ki jih morajo posredovati tako koordinatorju (koordinator pa jih pošlje naslovnemu organu), opredelijo do sprejemljivosti nameravanega posega. Iz citiranega dokumenta nadalje izhaja poziv naslovnemu organu, da naj v skladu s 36. členom ZUPUDPP v roku 30 dni od prejema mnenj varstvenih nosilcev urejanja prostora odloči o okoljevarstvenem soglasju.

Naslovni organ je skladno z zgoraj navedenim pozivom koordinatorja nosilcem urejanja prostora prejel naslednja mnenja:

- Mnenje k predlogu državnega prostorskega načrta za dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod šifro 3407-33/2013 dne 24. 3. 2016 izdal Zavod za gozdove Slovenije, Območna enota Bled, Ljubljanska c. 19, 4260 Bled;
- Državni prostorski načrt za Dograditev avtocestnega predora Karavanke, predlog – A: Preveritev o upoštevanju naravovarstvenih smernic in B: Mnenje v zvezi s presojo sprejemljivosti nameravanega plana, ki ga je pod št. 2-III-107/2-O-16/TŠ, SR dne 4. 4. 2016 izdal Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, Območna enota Kranj, Planina 3, 4000 Kranj;
- Drugo mnenje, ki ga je pod št. 4200-5/2013/12 dne 5. 4. 2016 izdal Zavod za ribištvo Slovenije, Sp. Gameljne 61a, 1211 Ljubljana;
- Mnenje k predlogu državnega prostorskega načrta za dograditev predora Karavanke ter mnenje o sprejemljivosti vplivov plana, ki ga je pod št. 35002-4/2013/67 dne 4. 4. 2016 izdalo Ministrstvo za kulturo, Maistrova ulica 10, 1000 Ljubljana;
- Mnenje o sprejemljivosti vplivov izvedbe predloga Državnega prostorskega načrta za dograditev AC predora Karavanke, ki ga je pod št. 350-7/2013-27 dne 4. 4. 2016 izdalo Ministrstvo za zdravje, Direktorat za javno zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana s priložno strokovnim mnenjem na predlog Državnega prostorskega načrta za dograditev AC predora Karavanke, ki ga je pod št. 212b-09/1649-15/NP-350/7/25/13 dne 4. 4. 2016 pripravil Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano, Center za okolje in zdravje, Oddelek za okolje in zdravje Maribor, Prvomajska ulica 1, 2000 Maribor;
- Mnenje s področja upravljanja z vodami, ki ga je pod št. 35001-146/2016-6 dne 7. 4. 2016, izdala Direkcija Republike Slovenije za vode, Hajdrihova 28c, 1000 Ljubljana (prej Agencija Republike Slovenije za okolje, Urad za upravljanje z vodami);
- Mnenje k predlogu Državnega prostorskega načrta za dograditev avtocestnega predora Karavanke – področje gozdarstva in lovstva, ki ga je pod št. 3401-23/2013/25 dne 25. 3. 2016 izdalo Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za gozdarstvo, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana;
- Drugo mnenje, ki ga je pod št. 350-20/2013/26 dne 18. 3. 2016 izdalo Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana;
- Mnenje k predlogu državnega prostorskega načrta za dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 350-153/2013-16-DGZR dne 24. 3. 2016 izdalo Ministrstvo za obrambo, Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje, Vojkova cesta 61, 1000 Ljubljana;
- Pozitivno mnenje št. 610706, ki ga je dne 4. 4. 2016 izdalo Elektro Gorenjska, podjetje za distribucijo električne energije d.d., Ulica Mirka Vadnova 3a, 4000 Kranj;
- Državni prostorski načrt za dograditev avtocestnega predora Karavanke – mnenje, ki ga je pod št. S16-084/R-MP/RKP dne 24. 3. 2016 izdalo podjetje Plinovodi d.o.o., Cesta Ljubljanske brigade 11b, 1001 Ljubljana;



- Mnenje na državni prostorski načrt za dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 350-62/2012/91 dne 23. 3. 2016 izdalo Ministrstvo za javno upravo, Direktorat za stvarno premoženje, Tržaška cesta 21, 1000 Ljubljana;
- Državni prostorski načrt za dograditev avtocestnega predora Karavanke – mnenje, ki ga je pod št. 350-86/2013-12 dne 18. 3. 2016 izdalo Ministrstvo za obrambo, Direktorat za logistiko, sektor za gospodarjenje z nepremičninami, Vojkova cesta 61, 1000 Ljubljana;
- Mnenje k predlogu državnega prostorskega načrta za dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 350-3/2016-44 dne 12. 4. 2016 izdalo Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za energijo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana;
- Mnenje k predlogu državnega prostorskega načrta, ki ga je pod št. 350-63/2013/128-00721212 dne 21. 4. 2016 pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana z Mnenjem k DPN za dograditev avtocestnega predora Karavanke s projektnimi pogoji, ki ga je pod št. 37165-109/2016/2 dne 18. 4. 2016 pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana in
- Mnenje, ki ga je pod št. 350-2/2016/71-1818 dne 4. 5. 2016 pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Sektor za železnice, Kopitarjeva ulica 5, 2102 Maribor.

Iz mnenja Ministrstva za kulturo, Maistrova ulica 10, 1000 Ljubljana št. 35002-4/2013/67 z dne 4. 4. 2016 izhaja, da je treba pred izdajo dovoljenja za gradnjo na pristojni območni enoti Zavoda za varstvo kulturne dediščine pridobiti kulturnovarstveno soglasje.

V mnenju št. 4200-5/2013/12 z dne 5. 4. 2016 je Zavod za ribištvo Slovenije, Sp. Gameljne 61a, 1211 Ljubljana, med drugim predpisal pogoj, da se morajo gradbena dela, ki lahko vplivajo na kakovost vode (kaljenje) in vodni režim, izvajati v času izven drstne dobe rib (med 16. 5. in 31. 10. tekočega leta), ter v koordinaciji s pristojno ribiško družino Jesenice. Naslovni organ je v izreku tega okoljevarstvenega soglasja določil pogoj II./5./5.1., alinea 12.

Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana, je v Mnenju k DPN za dograditev avtocestnega predora Karavanke št. 37165-109/2016/2 dne 18. 4. 2016 izdalo projektne pogoje, ki jih je naslovni organ z dopisom št. 35402-35/2014-107 poslal nosilcu nameravanega posega v izjasnitev.

Nosilec nameravanega posega je naslovnemu organu odgovoril z dopisom št. 402-26/16-PTPP-PMM-020 z dne 10. 5. 2016, v katerem je navedel, da se projektni pogoji nanašajo predvsem na izpolnjevanje zahtev veljavnih predpisov pa tudi na podrobnejše pogoje za fazo izdelave PGD oziroma PZI dokumentacije in predvsem na poziv DRSI, da se vse rešitve z DRSI predhodno uskladijo, torej še pred oddajo vloge za izdajo njihovega soglasja na PGD in se ne nanašajo na vsebine, ki so predmet poročila o vplivih na okolje.

Križišče ceste R1-201/0205 Kraje–Hrušica, R1-201/0204 Dovje–Mojstrana–Kraje in RT-908/1383 Mojstrana–Vrata, ni bilo predmet ureditev državnega prostorskega načrta, zato tudi ni bilo predmet presoje vplivov na okolje.

DRSI se je do nameravanega posega že opredelil v mnenju št. 37164-1/2010/180 (913) z dne 19. 8. 2015, in sicer je ugotovil, da se prometne razmere na cestah, ki so v pristojnosti DRSI zaradi nameravanega posega ne bodo poslabšale, ob upoštevanju predpisov o projektiranju in načrtovanju javnih cest ter da na načrtovani poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke z vidika ustreznosti prometnih ureditev nima pripomb.

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

### Opis obstoječega stanja

Državni prostorski načrt za dograditev predora Karavanke je umeščen v severozahodni del Slovenije v območje že obstoječega predora s pripadajoči infrastrukturo. Ureditve v okviru nameravanega posega se nahajajo v občinah Jesenice in Kranjska Gora, in sicer v dolinskem delu Jesenic (lokacija vnosa v tla A) do Gozda Martuljka (lokacije vnosa v tla 5).

Območje nameravanega posega je v Zgornjesavski dolini, ki je alpska dolina. Prostorsko ga primarno opredeljuje reka Sava Dolinka. Okoliški relief gradijo dolinska nasutja, morenske kope, pobočni grušč in labilnejša melišča. Na ravnem dolinskem dnu se menjajo travniki z logovi in vrbovji. Na globljih tleh se pojavlja gozd, travniki, njive pa le izjemoma na prisojnih legah in izven poplavnih območij. Zaradi ostrih vremenskih razmer so kmetijske površine večinoma ekstenzivne. Celoletna povprečna temperatura na obravnavanem območju se giblje med 8,5–9,0°C, temperatura najhladnejšega meseca januarja je okoli -1 do -2°C, temperatura meseca julija pa med 18 in 19°C. Na območju Hrušice celoletno povprečje padavin dosega vrednost ca. 1750 l/m<sup>2</sup>. Število dni s padavinami se giblje med 136–148 dni na leto, s težiščem v jesenskih mesecih.

Na širšem območju predvidenih ureditev se pojavljajo rendzine ter mestoma rjave rendzine in plitva evtrična rjava tla. Poselitev je omejena predvsem na razširitve doline in prisojne lege. Območje nameravanega posega se nahaja na najboljših in drugih kmetijskih zemljiščih, območjih za eksploatacijo, gozdnih zemljiščih, nerodovitnih zemljiščih, območjih prometnih površin, vodah, posebnih območjih, območjih proizvodnih dejavnosti, območjih stanovanj in območjih zelenih površin.

### Opis nameravanega posega

Predor Karavanke povezuje avtocesto A2 v Republiki Sloveniji z avtocesto A11 v Republiki Avstriji. Predor na tem koridorju predstavlja ozko grlo, saj je zgrajen kot eno cevni dvopasovni predor, v katerem poteka promet dvosmerno. V skladu z direktivo Evropskega parlamenta in Sveta št. 2004/54/ES o minimalnih varnostnih zahtevah za predore na vseevropskem cestnem omrežju je potrebno v sodelovanju z Republiko Avstrijo čim prej zagotoviti polni avtocestni profil med A2 in A11.

S ciljem zagotavljanja boljše pretočnosti ter večje prometne varnosti namerava nosilec nameravanega posega zgraditi drugo predorsko cev ter manjkajočo polovico avtoceste A2 do mejnega prehoda Karavanke z vsemi potrebnimi spremljajočimi ureditvami.

#### 1. Nameravane ureditve obsegajo:

- gradnjo manjkajočega dela avtoceste A2 v dolžini 620 m, ki z mostom M1 dolžine 150 m prečka Savo Dolinko;
- gradnjo vzhodne predorske cevi v dolžini 3530 m in portalnega območja predora, vključno z rekonstrukcijo gozdne ceste GC\_02387 do vodohrana Presušnik;
- ureditev šestih lokacij za trajni vnos viškov materiala v tla s skupno kapaciteto 476.870 m<sup>3</sup> (4, 5, A, C, G, M) in ene začasne lokacije s kapaciteto 130.000 m<sup>3</sup> (1a);
- ureditev transportnih poti do lokacij vnosa v tla, vključno z mostom M3, ki premošča Savo Dolinko in povezuje regionalno cesto R1-201/0205 in dostopno pot do lokacije za vnos v tla G.
- gradnjo mostu M2, ki prečka Savo Dolinko in bo nadomestil obstoječi most.

Presoja vplivov na okolje je izvedena za prostorske ureditve, ki so obravnavane v osnutku državnega prostorskega načrta za dograditev avtocestnega predora Karavanke, kljub temu, da za vse po Uredbi o posegih v okolje ni treba izvesti presoje vplivov na okolje, ker brez teh posegov osnovni poseg to je dograditev avtocestnega (v nadaljevanju: AC) predora in dograditev AC odseka ne funkcionirata.

Dograjena avtocesta se bo navezovala na obstoječo avtocesto A2. Avtocesta A2 na območju predora Karavanke je del evropske poti E61 in s tem vseevropskega cestnega omrežja. Nova predorska cev bo potekala poleg obstoječe cevi. Predor Karavanke je skupne dolžine 7864 m, od tega je 3750 m v Sloveniji.

## 2. Avtocestni odsek izven predora s podpornimi konstrukcijami

Dograditev obstoječe avtoceste A2 bo izvedena od portala predora do platoja cestninske postaje Hrušica v dolžini približno 620 m. Speljana bo ob obstoječem delu AC vzdolž Save Dolinke. Med km 8.0+87 in 8.2+57 bo prečkala Savo Dolinko z mostom (viaduktom) M1 v dolžini 150 metrov. Od platoja cestninske postaje bo potekala v vzponu in višinsko sledila robu obstoječega smernega vozišča. Preko predvidenega mostu čez Savo Dolinko bo usmerjena v koridor obstoječe izvozne ceste iz obstoječe galerije, ki trenutno služi za izvoz zimske službe. V začetnem delu od platoja cestninske postaje do mosta čez Savo Dolinko je predvidena dograditev obstoječega nasipa. Predvideva se faznost gradnje manjkajočega odseka AC zaradi omogočanja nemotenih dostopov reševalnih služb ter zimske službe. Voziščna konstrukcija bo izvedena v asfaltni izvedbi.

Na trasi AC in na dostopnih poteh za vzdrževalce sta predvideni dve podporni in ena oporna konstrukcija: podporna konstrukcija PK-1 (na osi OS-A, od stacionaže km 8+260 do km 8+437, dolžine 174 m), PK-2 (na osi OS-A od stacionaže km 8+037 do km 8+105, dolžine 69 m) in oporna konstrukcija OK-1 (ob izvozu zimske službe na osi OS-B od stacionaže km 0+039 do km 0+097, dolžine 68 m). PK-1 bo izdelana iz armirane zemljine, PK-2 pa bo armirano betonski zid višine od 2 do 9 m.

## Odvodnja

Odvodnja padavinskih odpadnih voda iz AC (zunaj območja predora) je v celoti zasnovana kot kontrolirana odvodnja. Vse padavinske odpadne vode iz cestišča se pred izpustom v okolje očistijo s koalescentnimi lovilci mineralnih olj. Med AC profilom A1 (v km 7,9+37) in A4 (v km 8,0+87) je predvidena odvodnja z jarki. Padavinska voda se iz utrjenih površin AC steka preko brežin v jarke in nato preko sistema jarkov v umirjevalni element (usedalnik), iz katerega je urejen iztok v lovilec olj s koalescentnim filtrom. Iz predvidenega čistilnega objekta bo urejen iztok v obstoječ prepust (pod glavno cesto) in nadalje v reko Savo Dolinko. Na odseku med AC profilom A4 (v km 8,0+87) in A12 (v km 8,4+87) je predvidena izgradnja kanalskega sistema za odvodnjo padavinskih odpadnih voda iz AC. Predviden kanalski sistem sestavljata dva kanalska niza MK-1 in MK-2, ki imata skupni iztok v predviden tipski čistilni objekt - lovilec olj s koalescentnim filtrom. Čistilni objekt je predviden v AC profilu A11. Iztok iz čistilnega objekta je predviden v obstoječ jarek, ki poteka v smeri vzhod – zahod ob peti AC nasipa.

## 3. Avtocestni predor

Nova predorska cev bo potekala vzporedno z obstoječo cevjo v dolžini približno 3.530 m od portala do meje z Republiko Avstrijo. Predvidena skupna širina vozišča je 7,70 metrov. Vertikalna višina svetlega profila znaša 4,70 m. Zaradi vzdrževanja in nujnih primerov sta na vsaki strani vozišča predvidena hodnika. Najmanjša širina hodnikov je 1,15 m, svetla višina pa 2,5 m. V vsem predoru so predvidene 3 vrste niš, ki se nahajajo na predpisanih varnostnih

razdaljah. Načrtujejo se niše za klic v sili na razdalji vsakih 125 m, hidrantne niše ter revizijske niše za zaledno vodo. V predoru je predvideno betonsko vozišče.

Vzhodna cev predora Karavank se bo z električno energijo napajala iz 20 kV distribucijskega omrežja Elektro Gorenjske. Za to napajanje, ki bo služilo kot osnovno napajanje predora z električno energijo, so že izvedeni trije priključki, ki z električno energijo napajajo tudi obstoječo predorsko cev. Za rezervno napajanje z električno energijo, ki bo zagotavljalo električno energijo za naprave, ki zagotavljajo požarno varnost, bo služilo napajanje iz avstrijske strani iz 20kV sistema napajanja. Za to povezavo bo položen novi 20 kV kabel skozi novo cev predora. Za napajanje vseh naprav v predoru bodo poleg transformatorske postaje na južnem portalu zgrajene še transformatorska postaja na severnem portalu v Avstriji, ter osem transformatorskih postaj 20/0,4 kV v predorski cevi, ki bodo napajale predvsem ventilatorje vzdolžnega sistema prezračevanja.

Za zagotavljanje požarne vode je predvidena nadgradnja obstoječega hidrantnega omrežja s hidranti tudi v drugi cevi predora Karavanke. Na razpolago mora biti količina vode, ki ustreza gašenju iz dveh hidrantov po 20 l/s, v trajanju 90 minut (108 m<sup>3</sup> efektivno).

#### Odvodnja v času gradnje predora

Izkop predorskih cevi bo potekal od spodaj navzgor, kar pomeni, da bo vsa voda gravitirala proti portalnemu območju. Med izgradnjo bosta prisotni hribinska in tehnološka voda, ki bo uporabljena pri vrtnanju vrtin za vgradnjo sider, sulic, cevnege ščita in hribinska voda. V teh primerih je potrebno izdelati bazene iz brizganega betona in s potopnimi črpalkami črpati vodo v glavni odvodnjevalni kanal.

Hribinska voda bo v času gradnje dotekala v predor po celotni dolžini. Vodo se bo zbiralo in vodilo s pomočjo kaptaž (polcevi ali večjih kosov čepaste folije), pritrjenih na ostenje predora v stranske mulde iz brizganega betona. Stranske mulde bodo gravitacijsko odvajale vodo na portal in odtod kontrolirano ali pa s prostim izpustom v naravo. Na trasi že izkopane predorske cevi morajo biti izdelani vmesni kanali z usedalniki za zbiranje hribinske vode, ki se pojavlja na že izkopanem delu predora, ter prečrpava po ceveh iz predora. Ves sistem odvodnih jarkov in jaškov v predoru je potrebno sproti zagotavljati z napredovanjem izkopa in ustrezno vzdrževati.

Tehnološka voda se bo nahajala izključno na mestih delovišč, bodisi na kaloti, stopnici ali v talnem oboku. Tu je možen še manjši prispevek hribinske vode. Odvajanje vode z delovišča se bo izvedlo na naslednji način:

- na čelu se pred vrtno garnituro izkoplje prečni kanal. V boku kalote se izoblikuje mulda iz brizganega betona, ki mora biti urejena tako, da se voda lovi v jašek v kaloti,
- v jašek se postavi potopna črpalka, ki se preko gibljive cevi spoji s cevovodom iz kovinskih ali alkatnih cevi, ki so montirane na boku kalote oziroma stopnice in se odvede iz predora,
- pred predorom se izkoplje in z brizganim betonom zaščiti usedalni bazen, v katerem se izvede primarno ločevanje trdnih delcev,
- delno očiščena voda se prečrpava oziroma gravitacijsko odteka v troprekatni usedalni bazen opremljen z lovilec olj in nevtralizacijsko napravo,
- tehnološke rešitve čiščenja vod v smislu kosmičenja in drugih postopkov se dorečejo v fazi izvedbe,
- očiščena voda se v večini ponovno uporabi v tehnološkem procesu za potrebe vrtnanja, injiciranja, spiranja, samo manjši delež, predvsem v primeru večjih dotokov hribinske vode se odvaja naprej. Za odvajanje te vode so predvidene tri variante:

1. Iz sistema čiščenja odpadnih vod se prečiščene vode vodi po začasnem cevovodu do obstoječega zbiralnika odpadnih vod, ki je zahodno od obstoječe predorske cevi. Od tu se vode stekajo v drenažne vode obstoječe predorske cevi in dalje v reko Savo Dolinko.
2. Iz sistema čiščenja odpadnih vod se prečiščeno odpadno vodo ponika ob sistemu čiščenja odpadnih vod.
3. Iz sistema čiščenja odpadnih vod se prečiščene vode vodi do zbiralnika odpadne vode in nato po kanalizacijskem sistemu po vzhodni strani območja do mostu M3 ter preko mostu do priključka na javno kanalizacijo, ki se steka na Centralno čistilno napravo (CČN) Jesenice. Tako zbiralnik odpadne vode kot kanalizacija se prednostno izvedeta in sta del končne ureditve.

Voda, ki jo bo treba odvajati iz predora, bo tehnološka voda, ki bo uporabljena pri vrtnanju vrtin za vgradnjo sider, sulic, cevnega ščita in hribinska voda. V teh primerih je potrebno izdelati bazene iz brizganega betona in s potopnimi črpalkami črpati vodo v glavni odvodnjevalni kanal.

#### Odvodnja med obratovanjem predora

Na stacionaži ca. 3030 m je pričakovati vodonosnik v močno razpokani triasni coni. V ta namen je predvidena na tem mestu izvedba podzemne vodarne, tu je predviden še uvozni rov z možnostjo obračanja lažjih tovornih vozil in kaverna z bazenom in armaturno celico za zbiranje drenirane vode.

Sistem odvajanja pitne vode iz zajetja v obstoječi predorski cevi je dotrajan, zato povzroča neposredno škodo konstrukciji predora in posredno tudi zaledni hribini. Namen je, da se obstoječ sistem odvodnje ukine in preusmeri v novo cev. Obstoječe stanje poteka javnega vodovoda je, da ob reki Savi v območju servisne poti poteka javni vodovod Peričnik DN 400 in rezervni vod Mlaka DN 150. Iz predora poteka ena cev LTŽ 250 mm preko viadukta pod imenom »Karavanška voda«. Ta se takoj za viaduktom prečno zalomi (tu se nahaja jašek s praznotokom v reko Savo) in poteka ob servisni cesti v dolžini ca. 750 m, kjer se priključi zgoraj omenjenima vodoma. V novi vzhodni predorski cevi se vodovoda iz obeh zajemov združita in potujeta vsak po svoji cevi na isti trasi do portala in čez novo grajeni avtocestni viadukt. Z izvedbo novega viadukta vzporedno obstoječemu je potrebno vse tri vode premakniti. Oba javna vodovoda se premakneta nekoliko proti Savi v dolžini enega voda ca. 190 m. Za potrebe vmesnega obdobja med gradnjo viadukta in preklpom na nov vod v predoru se Karavanška voda - obstoječa cev preuredi na način, da se ta odcepi že na viaduktu in poteka vzporedno s Peričnikom in Mlako, kjer se po ca. 190 m priključi obstoječemu poteku karavanške vode. Za Karavanško vodo - nova cev 2 x DN 250 se predvidi rešitev, da se od zgoraj omenjenega terminalnega jaška predvidi priklop na staro karavanško vodo DN 250 ali na Peričnik DN 400.

Odvodnjavanje hribinskih voda bo izvedeno z narezanimi, trdimi PVC cevmi na vsaki strani predora. Vsakih 60 m se predvidi čistilne niše, vgrajene v notranjo oblogo. Hribinske vode na portalu se odvedejo preko obstoječega sistema v odcepni jašek, ki s prelivom del vode preusmeri v obstoječe črpališče za potrebe vodohrana Presušnik, del vod pa odvaja direktno v Savo Dolinko.

Odvodnjavanje cestišča je predvideno z zarezanimi in votlimi betonskimi robniki, ki so položeni na obeh robovih cestišča. Na vsakih 60 m so predvideni oljni lovilci, ki imajo integriran odtok v zbirno cev. Cestiščna voda se odvaja v zbiralnik odpadnih vod kapacitete vsaj 100 m<sup>3</sup>. Zbiralnik odpadnih vod je predviden na portalu. V času normalnega obratovanja se padavinske vode s cestišča predora in platoja zbirajo v prvem (zgornjem) zbiralniku kapacitete vsaj 100 m<sup>3</sup>. V zgornjem zadrževalniku se zadrži prvi val cestiščne vode iz predora in platoja. Spodnji zbiralnik

je predviden kot usedalnik, volumna maksimalno 6,50 m<sup>3</sup>. V zgornjem zbiralniku bo nameščen merilnik nivoja. Ko voda v bazenu doseže nivo koristne kapacitete ca. 100 m<sup>3</sup>, vodo pregleda kemijski tehnolog ali pa se bo izvedla senzorika, ki bo omogočala avtomatsko kemijsko analizo vode. V slučaju, da je voda onesnažena z raznimi polutanti (olja, naftni derivati, nevarne tekočine lažje od vode), se bo vodo izčrpalo in odpeljalo na primerno lokacijo. Če pa bo čista, se jo bo kontrolirano preko zasuna spustilo v spodnji bazen ter nato spet preko spodnjega zasuna spustilo na koalescenčni lovilec olj in preko peščenega filtra v naravo. Do preliva v zbiralniku pride šele, ko je ta poln - pri ca. 100 m<sup>3</sup>. Koalescenčni lovilec olj pod spodnjim zbiralnikom se uporabi pri izpustu vode iz zbiralnika in to samo vode, ki se zbira v bazenu normalno v času padavin in ne v slučaju nesreče ali pranja predora. Dotok vode na lovilec olj se kontrolirano izpušča preko varnostnega zasuna, nameščenega v revizijskem jašku za spodnjim zbiralnikom. V primeru, da so v cestiščni vodi derivati lažji od vode, se zberejo v lovilcu olj. Izločeno olje se nabira na površju, očiščena voda pa preko koalescenčnega filtra izteka na peščeni filter ter nato v okolje. Ob izlitju večje količine derivatov, lažjih od vode, se ti zadržijo v zgornjem in spodnjem zbiralniku. Iztok ni možen, ker je zasun za zadnjim zbiralnikom vedno zaprt. Za dodatno čiščenje je predviden še peščeni filter, ki dodatno očisti vodo pred izpustom v naravo.

V primeru čiščenja predora ali nesreče z izlitjem, se bo voda stekala v zgornji zadrževalnik, kjer se tekočine umirijo, drobni delci pa usedejo. Ta tekočina se bo po končanem pranju predora odvedla preko talnega izpusta z zasunom na motorni pogon v kanalizacijo, ki je povezana preko mostu čez Savo na kanalizacijski priključek na platoju Karavanke-Jug. Priključek fekalne kanalizacije se izteka na čistilno napravo občine Jesenice v upravljanju Jeko-in d.o.o.. Po končanem pranju se bo ponovno vzpostavilo stanje normalnega obratovanja.

#### Ureditev oskrbe s pitno vodo

Z vodnimi viri v predoru se s pitno vodo oskrbuje tako del območja občine Jesenice kot Kranjske Gore. V okviru izgradnje nove predorske cevi je predvidena tudi izvedba zajetja za pitno vodo.

Zajetje bo locirano na stacionaži 2973,3 (km 4+846,90) in se bo nahajalo v t.i. slepem prečniku, ki bo usmerjen proti vzhodu. Zajetje bo služilo za zajem pitne vode iz schlernskih dolomitov, dodatno pa bo vloga zajema vode tudi zniževanje hidrostatskih tlakov na predorsko cev. Svetli premer prečnika bo 7,5 m, njegova dolžina pa bo 11 m. Zajetje bo v prečniku locirano na način, ki omogoča pohodni dostop z vseh strani. Dostop je pomemben za potrebe vzdrževanja posameznih kaptažnih vrtin, ki bodo izdelane iz prečnika. Iz rezervoarja zajetja sta predvidena dva odvoda vode ter preliv za odvečno vodo. Preliv in en odzem (nižji izpust) sta vezana na drenažni sistem predora, drugi odzem je povezan na cevovod za pitno vodo. V času med izključitvijo vodnega vira v prečniku na stacionaži 3028 m in priključitvijo novega vodnega vira v vzhodni cevi bo glede na potrebe vodooskrbe (predvsem konične porabé) zagotovljena neprekinjena oziroma nemotena oskrba s pitno vodo z akumuliranjem vode iz obratujočega vodnega vira v by-passu.

#### 4. Portal

Z izgradnjo druge predorske cevi se načrtuje tudi izgradnja portalne zgradbe, ki je namenjena vgradnji električne, strojne, telekomunikacijske in ostale opreme, potrebne za delovanje predora. Objekt mora izpolnjevati vse prometno tehnične zahteve in omogočiti dostopnost do opreme med vzdrževanjem in med obratovanjem. Obstoječi objekt je sestavljen iz naslednjih sklopov: galerija, ventilatorska postaja, odzračevalni dimnik in prostori za električno opremo in krmiljenje. Portalna zgradba je bila v prvi fazi gradnje izvedena le delno. Novi portalni objekt bo

deloval z obstoječo portalno zgradbo kot celota, zato se bodo v obstoječem objektu izvedle določene predelave. Portalno zgradbo sestavljajo tri prostorske enote, in sicer ventilatorska postaja, pogonska postaja in galerija. Enote se med seboj združijo v monoliten armirano betonski objekt, ki se na mestu obstoječih objektov povezuje z dilatacijami, ki omogočajo neodvisen odziv nove in stare konstrukcije med potresno obremenitvijo.

Objekt bo priključen na javno vodovodno omrežje, na obstoječo fekalno kanalizacijo ter na interno električno omrežje.

Predvidene ureditve v okviru državnega prostorskega načrta (v nadaljevanju: DPN) obsegajo tudi ureditve pred portalom predora. Za potrebe obstoječe predorske cevi je bil izveden plato, vkopne brežine nad portalom in servisne ceste. Navedene ureditve so predmet obdelave tudi v projektu izvedbe druge predorske cevi, pri čemer se bo izvedlo izboljšanje sedanjega stanja ter optimizacijo obstoječih ureditev. Načrtovane ureditve v okviru DPN predvidevajo izvedbo izvozne ceste za zimsko službo iz nove predorske cevi in del prehoda za reševalno službo med obema smernima voziščema. Tik ob trasi obstoječe in bodoče AC se nahajajo objekti ACB Hrušica.

Ureditve predora v okviru DPN obsegajo tudi načrtovanje reševalnih poti preko regionalne ceste in avtoceste. Načrtuje se ohranitev obstoječih reševalnih površin, pri čemer se upošteva dejstvo, da bo izvedba nove predorske cevi omogočila optimizacijo sedanjih rešitev glede reševalnih površin. Pred portalno zgradbo je površina heliport za pristajanje in vzletanja helikopterja. Slednji se bo uporabljal v primeru nesreč in v primeru vaj. V primeru nesreč ga bodo koristile službe, ki opravljajo helikopterske prevoze (gasilci, policija, reševalci, gorski reševalci, SV). Pristajanje na heliport je predvideno iz SZ strani proti JV, v nasprotni smeri najpogostejšega vetra na obravnavani lokaciji.

#### Vodohran Presušnik

Med ureditve na portalu predora spadajo tudi ureditve vodohrana Presušnik. Njegova prostornina ne zadošča zahtevam novejših smernic za zagotavljanje požarne vode. Ker bo slovenski del hidrantnega omrežja napajan z avstrijskega vodohrana, ostaja slovenski vodohran kot rezerva ter z nalogo, da zagotavlja vodo na portalnem hidrantu za potrebe pranja predora. Za dostop do vodohrana Presušnik se bo rekonstruirala gozdna cesta, ki je trenutno v slabem stanju.

#### 5. Premostitve Save Dolinke

V okviru DPN se načrtuje izgradnja treh mostov preko Save Dolinke:

- prvi most z oznako M1 predstavlja novi viadukt čez Savo Dolinko na manjkajočem AC odseku;
- most M2 premošča reko Savo Dolinko na deviaciji lokalne ceste med regionalno cesto Kraje–Hrušica in začasno lokacijo vnosa viškov izkopanega materiala št. 1a. Most se bo uporabljal kot rezerva, drugače pa se ne uporablja v sklopu transportnih poti;
- most M3 se načrtuje preko Save Dolinke med regionalno cesto Kranjska Gora–Jesenice in avtocestno bazo.

Vse tri mostne konstrukcije so dimenzionirane in konstruirane na način, da ne posegajo v svetli profil Save Dolinke ter da se najnižja kota mostne konstrukcije nahaja vsaj 50 cm nad gladino vode s povratno dobo 100 let.

Viadukt M1 se nahaja na avtocesti A2 - pred predorom Karavanke. Premošča reko Savo Dolinko, in še tri ceste: dostop do lokacije vnosa v tla G, regionalno cesto Jesenice–Kranjska gora in cesto za dostop do heliporta. Most je zasnovan kot pol-integralna AB prednapeta konstrukcija, skupne statične dolžine 154 m. Sestavlja jo sedem razponov.

Most 2 premošča reko Savo Dolinko na deviaciji lokalne ceste LC 152161 med regionalno cesto Kraje–Hrušica (R1-201/0205) in začasno lokacijo vnosa viškov izkopanega materiala št. 1a. Most je zasnovan kot integralna armiranobetonska konstrukcija brez ležišč in dilatacij.

Most M3 je predviden severo-zahodno od AC baze, kjer premošča reko Savo Dolinko z enim poljem svetle dolžine 32 m. Most povezuje regionalno cesto R1-201/0205 (Kraje–Hrušica) z obstoječo nekategorizirano cesto oziroma dostopno potjo do AC baze in lokacije vnosa v tla G. Konstrukcijo mostu sestavljajo sovprežna prekladna plošča, steni krajnih opornikov s krilnimi zidovi in piloti, brez vmesnih podpornikov.

Osnutek Uredbe o DPN zaradi vključitve mostu M2 v območje DPN, dopušča tudi možnost izvedbe začasnega mostu M3. Začasni most se bo po koncu gradnje in prenehanju njegove uporabe trajno odstranil. V tem primeru je predvidena trajna odstranitev začasnega mostu s sanacijo brežin tako, da se povrnejo v prvotno stanje pred nameravanim posegom.

6. Aktivnosti, ki bodo posledica nameravanega posega:

Nad portalom poteka obstoječi javni vodovod DN 150, ki se zaključi na vodohranu Presušnik. Obstoječo cev se bo zaradi dotrajanosti zamenjalo. Vzporedno z obstoječo cevjo je predvidena nova cev DN 150 v dolžini ca. 170 m. Obstoječe hidrantno omrežje, ki se napaja delno preko vodohrana Presušnik in delno iz izcednih vod iz predorske cevi, bo zaradi neprimerne lokacije zamenjano z novim. Na območju gradnje avtocestnega mostu čez Savo Dolinko (M1) se nahajajo javni vodovodi Peričnik DN 400, Mlaka 150 in Karavanke LTŽ 250, ki bodo prestavljeni v dolžini ca. 800 m. Na območju gradnje mostu M2 bo potrebno prestaviti gospodarsko javno infrastrukturo iz obstoječega mostu na novega. Na območju gradnje mostu M3 med območjem pred portalom in AC bazo je potrebna prestavitev tlačnega voda tako, da poteka izven območja konstrukcije mostu (prehodne plošče in krila). Dolžina prestavitve znaša ca. 70 m.

Posledica izgradnje nove predorske cevi bo izkop viškov materiala. Za trajen vnos v tla je predvidenih šest lokacij, za začasen pa ena.

Skupno bo zaradi gradnje predorske cevi in ureditve odprtega dela trase nastalo ca. 440.873 m<sup>3</sup> zemeljskega izkopa v raščinem stanju.

Od tega se pričakuje:

- 7.053 m<sup>3</sup> humusa,
- 120.303 m<sup>3</sup> uporabnega materiala (možna vgraditev v nasipe za prometnice in druge objekte podvržene obtežbam),
- 62.000 m<sup>3</sup> pogojno uporabnega materiala (ker material predstavlja odpadek, potrebuje predhodno obdelavo, z dodatnimi ukrepi ob vgradnji je možna vgradnja v nosilne nasipe),
- 258.570 m<sup>3</sup> neuporabnega materiala.

Ocenjena količina viškov materiala, ki ga je treba trajno vnesti, je v raščinem stanju 258.570 m<sup>3</sup>. Za izračun količin volumna materiala za transport ali začasno skladiščenje je potrebno upoštevati koeficient začasnega povečanja volumna materiala,  $k=1,4$ . Za trajen vnos viška v tla je količine potrebno reducirati s faktorjem kompaktiranja,  $k=1,25$ . Volumen materiala za trajen vnos v tla tako znaša 287.600 m<sup>3</sup>. Razpoložljivi volumen lokacij vnosa viškov materiala brez humusa (brez začasne lokacije 1a) skupaj znaša 476.870 m<sup>3</sup>.

Za trajen vnos v tla je predvidenih šest lokacij, za skladiščenje odpadkov na samem gradbišču pa ena. Lokacije vnosa v tla so predvidene v dolinskem delu Zgornjesavske doline med Jesenicami in Gozdom Martuljkom. V Elaboratu ureditve gradbišč je obravnavanih 8 lokacij. Na podlagi stališč do pripomb z javne razgrnitve jih je bilo izbranih 7, ki si v smeri zahod - vzhod sledijo:



Lokacija 5 se nahaja na južnem pobočju hriba nad regionalno cesto Kranjska Gora–Mojstrana–Dovje. Idejne zasnove deponije 5 predvidevajo vnos materiala v plasteh v etažah s sprotnim utrjevanjem in oblikovanjem brežin etaž v naklonu ~2:3. Material se vgrajuje od najnižje kote obstoječega razgibanega terena na ca. 715 mnm. do najvišje točke na višini ca. 735 mnm.. Razpoložljivi volumen lokacije vnosa viškov materiala brez humusa: 5.100 m<sup>3</sup>.

Lokacija 4 se nahaja 1,5 km vzhodno od Mojstrane, med desnim bregom Save Dolinke ter severnem pobočjem Mežakle na 630 m mnm. Območje obsega površine opuščene nelegalnega kamnoloma. Dejavnost izkoriščanja mineralnih surovin se ne opravlja več. Idejne zasnove lokacije 4 predvidevajo vnos materiala v plasteh v etaže s sprotnim utrjevanjem in oblikovanjem brežin etaž v naklonu ~2:3. Material se vgrajuje od kote obstoječega platoja na 611 mnm. do najvišje točke na višini ca. 635 mnm.. Razpoložljivi volumen lokacije vnosa viškov materiala brez humusa: 258.000 m<sup>3</sup>.

Lokacija M se nahaja pod obstoječim avtocestnim mostom čez Savo Dolinko na njenem levem bregu. Pred gradnjo se bodo odstranili gradbeni odpadki. Na ustrezno pripravljen in utrjen planum se material vgrajuje, razprostira in planira, v ustreznem prečnem nagibu. Idejne zasnove lokacije M predvidevajo vnos materiala v plasteh v etažah s sprotnim utrjevanjem in oblikovanjem brežin etaž v naklonu 2:1. Razpoložljivi volumen lokacije vnosa viškov materiala brez humusa: 85.000 m<sup>3</sup>.

Lokacija G se nahaja med AC na severni strani in kolesarsko stezo na južni strani pri cestninski postaji Hrušica. Pred gradnjo se odstrani vrhnja plast trave in humusa ter se shrani ločeno od ostalih morebitnih materialov, glede na faznost del lahko na sami lokaciji. Na ustrezno pripravljen in utrjen planum se material vgrajuje, razprostira in planira, v ustreznem prečnem nagibu. Idejne zasnove lokacije G predvidevajo vnos materiala v plasteh v etažo s sprotnim utrjevanjem in oblikovanjem brežin etaž v naklonu 2:1. Razpoložljivi volumen lokacije vnosa viškov materiala brez humusa: 96.760 m<sup>3</sup>.

Lokacija C je južno od naselja Hrušica in predstavlja območje znotraj zanke med dostopno cesto do ACB in uvoza-izvoza na AC. Površina je bila preoblikovana pri gradnji AC, teren je poraščen s travo. Pred gradnjo je potrebno odstraniti vrhno plast trave in humusa ter ga shraniti ločeno od ostalih morebitnih materialov, glede na faznost del lahko na sami lokaciji. Na ustrezno pripravljen in utrjen planum se material vgrajuje, razprostira in planira, v ustreznem prečnem nagibu. Idejne zasnove predvidevajo vnos materiala v plasteh v etažo s sprotnim utrjevanjem in oblikovanjem obodnih brežin etaže v naklonu 2:1. Razpoložljivi volumen lokacije vnosa viškov materiala brez humusa: 28.400 m<sup>3</sup>.

Lokacija 1a - začasna lokacija je vzhodno od lokacije C in je omejena z AC na zahodu in jugu, z lokalno cesto na vzhodu ter cesto v AC bazo na severu. Območje obsega površine separacije kamenega agregata in površine za skladiščenja agregatov. Območje je predvideno za začasno lokacijo. Zapolnjevanje lokacije in odvoz materiala na druge lokacije, v predelavo ali ponovno vgradnjo bo odvisen od dinamike del, vrste izkopanega materiala (uporaben, neuporaben) in razpoložljivosti ostalih lokacij vnosa iz nabora oziroma vrste del za katero bo posamezna vrsta materiala uporabljena.

Lokacija A se nahaja na naravno ohranjenem, ravninskem delu prostora med AC in robom Podmežakle in predstavlja območje kmetijskih površin. Na skrajnem zahodnem koncu lokacije je nameščenih nekaj novejših objektov komunalne infrastrukture. Zasnova lokacije predvideva

vnos materiala v plasteh v etažo s sprotnim utrjevanjem in oblikovanjem obodnih brežin etaže v naklonu 2:1. Razpoložljivi volumen lokacije vnosa viškov materiala brez humusa: 3.700 m<sup>3</sup>.

Zapolnjevanje vseh lokacij vnosa v tla bo odvisno od dinamike del, vrste izkopanega materiala (neuporaben, uporaben) in razpoložljivosti ostalih predvidenih lokacij vnosa viškov odkopnega materiala. Za vse nameravane vnose v tla je treba pridobiti okoljevarstveno dovoljenje za predelavo odpadkov po postopku R10.

Transport materiala bo potekal po javnem cestnem omrežju ter po začasnih gradbiščnih poteh in gradbiščnih priključkih. Transportne poti bodo povezovalle gradbišče na območju portala predora in posamezne lokacije vnosa viškov materiala. Uporabljena bo obstoječa prometna infrastruktura, dodatno pa so na nekaterih odsekih predvidene še rekonstrukcije delov obstoječih cest (R1-201/0205 Kraje–Hrušica) ter novogradnja.

Gradnja predora bo trajala dobra 4 leta. Tako za transport po javnem cestnem omrežju kot za gradbiščne ceste je značilno, da je na nekaterih transportnih poteh v relativno kratkem obdobju predviden transport velikih količin materiala, kar bo v tem obdobju glede na letno povprečje bistveno povečalo promet težkih tovornih vozil.

Transporti gradbenega in viškov izkopanega materiala se bodo praviloma odvijali samo v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer in med delavniki, izjema sta le gradbišču najbližji lokaciji M in G, ki sta v okolici neposeljeni in do katerih bo dovoz materiala lahko potekal tudi v večernem in nočnem času ter med vikendi. Transportne poti so določene tako, da se kar najbolj izogibajo poteku skozi naselja ter večinoma izkoriščajo obstoječe državne in lokalne ceste.

V primeru vnosa viškov zemeljskega izkopa v tla na lokacijah C in 5 je le-te treba zapolniti v celoti, ostale lokacije se lahko zapolnijo le delno.

Po končanem vnosu bodo vse lokacije sanirane. Na lokacijah 4 in 5 bodo zasaditve izvedene z avtohtono drevesno vegetacijo, na lokacijah A, C, G in M pa s travniško-zeliščno mešanico. Na lokacijah vnosa viškov materiala v tla je potrebna tudi prestavitev določenih vodov oziroma njihova zaščita.

Lokacija 4:

- potrebno je prestaviti vodovod tako, da je odmik spodnjega dela nasipov odloženega materiala najmanj 15 m od osi vodovoda. Dolžina prestavitve bo znašala ca. 260 m.

Lokacija C:

- vodovod DN 400 in DN 150 je potrebno prestaviti na južno stran izvoza Hrušica. Dolžina prestavitve je ca. 1000 m,

- obstoječo kanalizacijo se prestavi na južno stran izvoza Hrušica v dolžini ca. 350 m,

- obstoječ 20 kV kablovod je potrebno prestaviti na južno stran izvoza Hrušica. Prestavitve je ca. 300 m, in

- telekomunikacijska kanalizacija se prestavi tako, da se na zahodni strani mostu povzpne na niveleto ceste in nato priključi na obstoječo traso, ki poteka po mostni konstrukciji.

Lokacija 1a:

- potrebna je zaščita javnega vodovodnega omrežja

- potrebna je prestavitev 20 kV kablovoda v dolžini ca. 240 m.

Lokacija A:

- dostop posega v vplivno območje elektrokabelske kanalizacije (EKK) in v vplivno območje telekomunikacijskega voda, zato se vode prestavi ali zaščiti. Dolžina zaščite oziroma prestativte znaša 50 m.

Zaradi transporta viškov materiala, ki bodo nastali pri izkopu za gradnjo predorske cevi, so opredeljene transportne poti, ki bodo povezovale gradbišče na območju portala in predora z lokacijami vnosa viškov materiala v tla. Večinoma bo uporabljena obstoječa prometna infrastruktura. V kolikor to ni mogoče, so predvideni gradbeni posegi (rekonstrukcija in novogradnja).

Rekonstruirane bodo:

- regionalna cesta R1-201/0205 Kraje–Hrušica (za dostop do lokacije M),
- dostopna cesta na območju lokacije 5 in
- lokalna pot JP-690682 (za dostop do lokacije 4).

Dostop do lokacije 4 bo potekal po obstoječem mostu M4, ki se nahaja na regionalni cesti R3-908 in premošča Savo Dolinko. Most je bil v preteklosti saniran. Izvedena je bila tudi statična presoja mostu, ki ocenjuje, da ponovna sanacija, kljub predvidenemu tovornemu prometu, ni potrebna.

Za dostop do lokacije G je predvidena ureditev dostopne ceste z območja pred portalom do lokacije vnosa v tla G. Dostopna cesta OS-1 se na eni strani priključuje na regionalno cesto R1-201, na drugi pa na dostopno pod do lokacije G (OS-2). Dolžina predvidene poti OS-1 znaša 54 m. Za prehod Save Dolinke je predviden most M3. Most ostane tudi po končani izgradnji za potrebe vzdrževanja AC. Dostopna cesta OS-2 zajema prestatitev obstoječe ne kategorizirane ceste v dolžini 272,81 m. V km 0+101 se z desne strani nanjo priključi cesta OS-1. V km 0+185 prihaja do križanja s kolesarsko potjo, kjer se predvidi višinska prilagoditev križišča.

Za dostop do lokacij 1a, C in A se izvede priključke v dolžini 20 m (za 1a) oziroma 10 m (C in A).

Po izgradnji novega predora je načrtovana preusmeritev celotnega prometa v novo cev, medtem ko se bo obstoječo cev saniralo. Po sanaciji bo po obeh ceveh vzpostavljen enosmerni promet.

Predviden je trajni vnos dela viškov izkopenega materiala na lokacijah 4, 5, A, C, G in M v skupni razpoložljivosti 476.870 m<sup>3</sup>. Lokacije 4, 5 in M predstavljajo nesanimirane razgaljene površine, ki so nastale kot posledica nelegalnih površinskih kopov. Z vnašanjem viškov odkopnega materiala v tla se bo vzpostavil teren, ki se bo po oblikovnih značilnostih približal prvotnemu reliefu. Z ustrezno krajinsko ureditvijo se bo izvedla tudi stabilnostna sanacija brez in opuščenih površinskih kopov, s čimer se bo izboljšala stabilnost terena. Po zaključenem vnašanju izkopenega materiala se bo na vseh lokacijah izvedla ureditev brez in z zatratitvijo in zasaditvijo avtohtone drevnine. S tem bo deloma vzpostavljeno prvotno stanje, ponovna vzpostavitev razgaljenih površin v opuščene kope pa bi bila nesmiselna.

Lokacije A, C in G so v dejanski rabi opredeljene kot travniške površine. Pred vnašanjem materiala je predvidena odstranitev vrhnjega sloja tal (živice in mrtvice), ki se bo po zaključenem odlaganju ponovno razgrnila, na površini se bodo vzpostavila kmetijska zemljišča. Na površinah se bo vzpostavilo prvotno stanje s krajinsko sanacijo in izboljšanjem tal. Takoj po rekultivaciji bodo zemljišča manj kakovostna, postopno pa se bo kakovost izboljšala.

Vzpostavitev v prvotno stanje bi pomenila odstranitev zgornjega sloja tal, odvoz nasutega materiala na drugo lokacijo in ponovno rekultivacijo površine v kmetijske površine slabše kakovosti.

#### Območje vpliva nameravanega posega

Območje posega, na katerem bi nameravani poseg lahko povzročil obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi, je določeno v Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga je pod št. 288/14-01 decembra 2014, dopolnitev julija 2015 izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, poglavje 8 Območje na katerem poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi, grafično pa v prilogah G 7.1.1, G 7.1.2, G 7.2 in zajema zemljišča s parc. št.:

I. Zemljišča, ki predstavljajo območje vpliva na zdravje in premoženje ljudi v času gradnje:

1. območje dograditve avtoceste A2 (predor Karavanke–Lesce) in ureditve na območju portala, vključno s pripadajočimi krajinskimi ureditvami ter ureditvami pripadajoče in prilagoditvami obstoječe prometne, energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

- v k.o. 2171 Dovje s parc. št. 484/2, 484/5, 484/7, 484/8, 484/9, 484/11, 484/12, 484/13, 484/14, 486/1, 487/2, 487/3, 487/4, 487/5, 487/6, 487/8, 487/10, 490/173, 1982/5, 2021/3, 2021/4, 2021/6, 2021/7, 2021/8, 2021/9, 2064/3, 2064/12, 2073/15, 2073/23, 2073/24;

- v k.o. 2172 Hrušica s parc. št. 207/52, 412/6, 430/6, 457/4, 457/5, 457/11, 457/12, 457/13, 457/16\*, 457/17, 457/18, 457/20\*, 457/35\*, 459/2, 459/6, 459/11, 207/53.

2. območje lokacij vnosa viškov zemeljskega izkopa v tla vključno s pripadajočimi krajinskimi ureditvami, ureditvami na dovoznih poteh do teh lokacij in prilagoditvami obstoječe, energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

a) Lokacija 1a:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 457/16\*, 457/19, 457/32, 462;

b) Lokacija 4:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 1532/129, 1565/3, 1572/1, 1573, 1575, 1576, 1577, 1578/1, 1578/2, 1579/1, 1579/2, 1579/3, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1586, 1918/2, 2024/7, 2024/8, 2024/22, 2024/23, 2024/24, 2024/25, 2024/26, 2024/27, 2064/7, 2064/8, 2064/11, 2064/12;

c) Lokacija 5:

- v k. o. 2170 Gozd s parc. št. 508/22, 655/3;

d) Lokacija A:

- v k. o. 2638 Podmežaklja s parc. št. 803/5, 804/1, 804/6, 809, 817/16, 866/12, 869/2, 869/3, 869/4, 867/8, 867/16;

e) Lokacija C:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 430/6, 457/16\*, 457/19, 457/30, 457/31;

f) Lokacija G:

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 194/4, 194/5, 195/4, 195/8, 195/9, 195/10, 195/11, 196/9, 196/10, 202, 206/3, 206/4, 206/5, 430/5, 430/6, 458/2, 458/3, 458/4, 459/10, 459/11, 459/12, 459/2, 459/6, 459/8, 459/9, 465, 466/1;

g) Lokacija M:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 484/5, 486/1, 486/2, 487/2, 2021/3, 2064/12;

- v k. o. 2172 Hrušica s parc. št. 430/6.

3. območje rekonstruirane dovozne ceste do vodohrana Presušnik:

- v k. o. 2171 Dovje s parc. št. 487/1, 490/172, 490/174, 490/175, 539, 1982/1, 2067/1, 2067/2, 2067/3.

4. območje mostu M2 vključno z ureditvami pripadajoče in prilagoditvami obstoječe energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

– v k. o. 2172 Hrušica s parc. št.: 253/1, 254/2, 419/5, 419/9, 429/2, 429/16, 429/25, 430/6, 431/1, 457/19, 462, 463

Območje nameravanega posega vključuje tudi novo (vzhodno) predorsko cev do meje z Republiko Avstrijo, ki pa nima parcelnih števil.

II. Zemljišča, ki predstavljajo območje vpliva na zdravje in premoženje ljudi v času obratovanja:

1. območje dograditve avtoceste A2 (predor Karavanke–Lesce) in ureditve na območju portala, vključno s pripadajočimi krajinskimi ureditvami ter ureditvami pripadajoče in prilagoditvami obstoječe prometne, energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij:

- v k.o. 2171 Dovje s parc. št. 484/2, 484/5, 484/7, 484/8, 484/9, 484/11, 484/12, 484/13, 484/14, 486/1, 487/2, 487/3, 487/4, 487/5, 487/6, 487/8, 487/10, 490/173, 1982/5, 2021/3, 2021/4, 2021/6, 2021/7, 2021/8, 2021/9, 2064/3, 2064/12, 2073/15, 2073/23, 2073/24;

- v k.o. 2172 Hrušica s parc. št. 207/52, 412/6, 430/6, 457/4, 457/5, 457/11, 457/12, 457/13, 457/16\*, 457/17, 457/18, 457/20\*, 457/35\*, 459/2, 459/6, 459/11, 207/53 in 457/19.

#### I. Odločitev

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

- Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, št. 288/14-01, december 2014,

- Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, dopolnitev po pozivu ARSO (sklic: 35402-35/2014-2), št. 288/14-01, februar 2015,

- Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, št. 288/14-01, december 2014, dopolnitev julij 2015,

- Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-66 in zapisniku z ustne obravnave št. 35402-35/2014-67, št. 288/14-01/2-DOP, oktober 2015,

- Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev po pozivu ARSO št. 35402-35/2014-76 in št. 35402-35/2014-80, št. 288/14-01/3-DOP, november 2015, in

- Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za dograditev avtocestnega predora Karavanke – dopolnitev na podlagi tehničnih konzultacij, št. 288/14-01/4-DOP, december 2015, ki jih je izdelalo podjetje IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, ter vsi omilitveni ukrepi, predvideni v zakonskih in podzakonskih predpisih.

## II. Pogoji

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

### A) Varstvo zraka in klimatskih razmer

#### A1) Obstoječe stanje okolja

Širše območje Gorenjske regije je v skladu z Uredbo o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 9/11 in 8/15) razvrščeno v območje onesnaženosti zraka SI 3, ki sodi v II. stopnjo onesnaženosti zraka, na katerem je raven onesnaženosti enega ali več onesnaževal (delci  $PM_{10}$  in ozon) višja od predpisane mejne vrednosti in nižja od vsote mejne vrednosti in vrednosti sprejemljivega preseganja.

Nov poseg v okolje ali rekonstrukcija na območju I. ali II. stopnje onesnaženosti ne sme povzročiti povečanja onesnaženosti zraka. Če zrak ni čezmerno onesnažen, je treba z ukrepi za ohranjanje kakovosti zraka zagotoviti, da koncentracije onesnaževal ne presežejo predpisanih mejnih vrednosti in da se obstoječa kakovost zraka ne poslabša.

Viri onesnaževanja zraka na širšem območju nameravanega posega so cestni promet, kurišča in proizvodni procesi. Stalna povečana onesnaženost zraka je prisotna ob pomembnejših prometnicah in ob industrijskih obratih, v času kurilne sezone pa je povečana koncentracija onesnaževal, ki so posledica obratovanja kurilnih naprav. Cestni promet ima pomemben delež pri skupnih emisijah dušikovih oksidov, ogljikovega monoksida in hlapnih organskih spojin. Kurilne naprave za pridobivanje tehnološke in ogrevalne toplote pomembno prispevajo k emisijam dušikovih oksidov.

Na ožjem območju obravnave ni stalnega merilnega mesta za onesnaženost zraka, najbližja merilna postaja je v Kranju. Po podatkih te postaje je na širšem območju Gorenjske v obstoječem stanju občasno prekomerna le onesnaženost zraka z ozonom, na območjih gostejših poselitev pa se predvsem v zimskem obdobju pojavlja povečana onesnaženost zraka z delci  $PM_{10}$ . Na območju Jesenic so bile imisijske meritve onesnaženosti zraka izvedene v letu 2008. Izmerjene koncentracije delcev  $PM_{10}$  so dosegale  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , koncentracije  $\text{NO}_2$  pa  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Koncentracije  $PM_{10}$  so na območju Jesenic relativno visoke, vendar povprečne letne vrednosti in dopustno število preseganj mejne dnevne vrednosti v času meritev niso bile prekoračene.

Podatki o skupni emisiji onesnaževal na območju Upravne enote Jesenice so povzeti po oceni o onesnaženosti zraka v Sloveniji v obdobju 2005–2009. Po teh podatkih so bile na območju Upravne enote Jesenice v letu 2006 emisije onesnaževal naslednje: 126 t  $\text{SO}_2$ , 561 t  $\text{NO}_x$ , 560 t hlapnih organskih spojin in 105 t delcev  $PM_{10}$ .

Od industrijskih virov na kakovost zraka pomembno vplivajo železarna Acroni d.o.o., Albomay d.o.o. (aluminijske zlitine) ter v manjši meri še Hidria Rotomatika d.o.o. in Enos - Energetika d.o.o. (Trgovina na debelo s trdimi, tekočimi in plinastimi gorivi).

Na ožjem območju nameravanega posega so glavni viri emisij onesnaževal v zrak avtocesta A2 na odsekih MP Karavanke–Hrušica–Lipce, v manjši meri regionalna cesta R1-201/0205 Kraje–

Hrušica in R3-452/0368 Hrušica–Javornik, delno tudi lokalni promet. V letu 2012 je bil na prvem odseku AC dnevni pretok 8.155 vozil, od tega je bilo 1.158 vozil z maso nad 3,5 t in 1.095 vozil z maso nad 7 t. Na odseku med Hrušico in Lipcami je bila gostota prometa večja in je dosegla 13.300 vozil/dan, od tega 1.390 vozil z maso nad 3,5 t.

Pri določitvi emisije onesnaževal je bil upoštevan promet po avtocesti A2, saj izvedba nameravanega posega ne bo bistveno vplivala na prometne razmere na širšem območju. Upoštevana sta bila prva dva odseka (0001 in 0002), vključno z AC priključkom Jesenice zahod (A2/0101), pri izračunu pa je ločeno upoštevan levi in desni pas vozišča. Podatki o emisiji onesnaževal zaradi prometa po AC v letu 2012 so bile ocenjeni po smernici The Handbook Emission Factors for Road Transport (HBEFA) 3.2. Emisija dušikovih oksidov v letu 2012 je bila 34,8 ton, emisija hlapnih organskih spojin 1,2 ton, emisija delcev 760 kg ter emisija SO<sub>2</sub> 60 kg.

Onesnaženost zraka z dušikovim dioksidom in delci PM<sub>10</sub> zaradi prometa po obravnavanem AC odseku je bila ocenjena po smernici Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen RLU-S-12 na podlagi podatkov o gostoti in strukturi prometa, režimu in hitrosti vožnje ter podatkov o povprečni letni hitrosti vetra (1,5 m/s). Ocenjeni sta bila skupna in neposredna (dodatna) onesnaženost zraka. Za ozadje je bila privzeta srednja onesnaženost zraka, ki znaša na letni ravni 15 µg/m<sup>3</sup> za NO<sub>2</sub>, in 25 µg/m<sup>3</sup> za PM<sub>10</sub>. Pri takšni koncentraciji ozadja je v povprečju pričakovana mejna urna koncentracija dušikovega dioksida presežena 1 krat na leto, mejna dnevna koncentracija delcev PM<sub>10</sub> pa do 30 krat na leto.

Srednje letne koncentracije dušikovega dioksida NO<sub>2</sub> in delcev PM<sub>10</sub> ter ocenjeno število preseganj mejne urne vrednosti dušikovega dioksida in mejne dnevne vrednosti delcev v letu 2012, predstavljene v Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, št. 288/14-01 december 2014, dopolnitev julij 2015, prikazujejo, da je neposredna onesnaženost zraka zaradi prometa majhna in da letne mejne vrednosti obravnavanih onesnaževal niso presežene. Onesnaženost zraka v neposredni bližini ceste dosega do 6 % mejne letne vrednosti NO<sub>2</sub> in 3 % mejne letne vrednosti delcev PM<sub>10</sub>.

Na podnebne spremembe pomembno vplivajo emisije toplogrednih plinov. Na ožjem obravnavanem območju je glavni vir toplogrednih plinov promet po avtocestnem in regionalnem cestnem omrežju, delno lokalni promet, proizvodni viri (območje naselja Jesenice), kurilne naprave in kmetijska dejavnost. Skupna emisija toplogrednih plinov (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O), izražena kot ekvivalent CO<sub>2</sub>, je bila v letu 2012 12.238 ton.

Širše območje Gorenjske sodi v klimatskem smislu v območje s tipičnimi alpskimi klimatskimi potezami, kar se najbolj manifestira prav v letnem temperaturnem režimu z značilno relativno veliko letno temperaturno amplitudo. Letni režim padavin pozna dva viška: primarnega v juliju, ki je posledica konvektivnih padavin in sekundarnega v oktobru, ki je posledica pogostejših frontalnih padavin.

#### *A2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji*

Ocenjene so emisije in dodatna onesnaženost zraka z delci PM<sub>10</sub> zaradi gradnje AC predora Karavanke. Podatki o organizaciji gradbišča so povzeti po IDP – Dograditev AC predora Karavanke, Elaborat ureditve gradbišča s prometno ureditvijo v času gradnje (v nadaljevanju Elaborat ureditve gradbišča), ki ga je pod št. 140056T/UGR novembra 2014 izdelalo podjetje Elea iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana, v okviru katerega so opredeljene osnovne karakteristike posameznih gradbišč (količine viškov izkopanega in vgradnega materiala, površina gradbišča, gradbiščni platoji, lokacije vnosa v tla, transportne in gradbiščne poti),

predvideni čas gradnje, ocenjena pa je tudi gostota prometa na dovoznih transportnih in gradbiščnih poteh ter število potrebnih gradbenih strojev in mehanizacije na gradbišču.

Emisija delcev PM<sub>10</sub> med gradnjo je bila ocenjena na podlagi podatkov o organizaciji gradbišča in gostoti prevozov na asfaltiranih gradbiščnih cestah in neasfaltiranih internih poteh po gradbišču. Pri izračunu dodatne onesnaženosti zraka med gradnjo so bile upoštevane neposredne emisije zaradi del na gradbišču ter emisije zaradi resuspenzije prašnih delcev z neasfaltiranih in asfaltiranih gradbiščnih poti. Emisijski faktorji so bili povzeti po naslednjih smernicah Air pollutant emission inventory guidebook (EMEP), Emission Factor Documentation, AP-42 (EPA) in BUWAL.

Za gradbišča je bil, v skladu s smernico EMEP, upoštevan povprečni emisijski faktor za delce PM<sub>10</sub> 0.0812 kg/m<sup>2</sup>/leto. Emisija je bila izračunana kot zmnožek površine odprtega gradbišča in povprečnega emisijskega faktorja, pri čemer je bil za oceno povprečne dnevne in povprečne letne emisije bil upoštevan čas gradnje in število dni, ko bo gradbišče obratovalo. Emisije delcev z odprtega gradbišča se, ob ustreznem upoštevanjem omilitvenih ukrepov (sprotno vlaženje območja gradbišča in redno utrjevanje podlage), lahko zmanjšajo za 50 % in več.

Na portalnem gradbišču bo locirana mobilna betonarna, na portalu pred predorom bo nameščena prezračevalna naprava za vpihovanje zraka v predorsko cev. Našteti napravi sta potencialna vira emisij prahu in posledično emisij delcev PM<sub>10</sub>. Podatkov o emisiji delcev PM<sub>10</sub> na teh napravah ni na voljo, a so ocenjene na podlagi referenčnih podatkov o meritvah imisijskih razmer v okolici gradbišč primerljivih posegov. Na območju betonarne bo glavni vir onesnaževanja izpuh, ki je praviloma opremljen s filtri, ter priprava in skladiščenje ter transport surovin. Za betonarno pravih podatkov o emisijah delcev PM<sub>10</sub> ni, saj se v okviru monitoringa emisij praviloma določajo le skupne frakcije prahu. Po referenčni dokumentaciji so emisije iz izpuhov betonarne majhne in praviloma ne presegajo 0,1 kg/uro oziroma 2,4 kg/dan.

Dovod svežega zraka med gradnjo predorske cevi bo urejen z vpihovanjem svežega zraka po fleksibilni cevi v čelo predora in difuznim odvajanjem viška zraka skozi ustje predora. Na primerljivih posegih se uporabljajo osni ventilatorji kapacitete 180 kW in z učinkom do 100 m<sup>3</sup>/h. Podatkov o emisijah delcev PM<sub>10</sub> zaradi prezračevanja predorov ni na voljo. Glede na to, da gre v primerjavi z velikostjo in globino predorske cevi za sorazmerno malo količino vpihanega zraka, tudi izpuh iz portala predora ne bo velik. Na podlagi izvedenih referenčnih meritev kakovosti zraka z delci PM<sub>10</sub> na območju ob predorskem ventilatorju povečanega vpliva na onesnaženost zraka z delci PM<sub>10</sub> ni pričakovati. Pri izračunu so bile upoštevane emisije 20 g/h oziroma 0,5 kg/dan.

Emisije snovi v zrak (npr. prahu) bodo na območjih gradbišč in lokacij vnosa v tla v splošnem nastajale zaradi premikov in utrjevanja zemeljskih in sipkih materialov ter obratovanja začasnih gradbiščnih naprav (betonarna, ventilator), emisije na gradbiščnih in transportnih poteh pa zaradi prevoza tovornih vozil in gradbene mehanizacije po prašni cestni površini. Emisije prahu bodo največje z neutrjenih gradbiščnih transportnih poti, na dovoznih cestah pa se emisije z oddaljenostjo od gradbišča manjšajo.

Skupna površina gradbišča z glavnimi gradbiščnimi platoji in lokacij vnosa v tla bo približno 15 ha, od tega 3,7 ha gradbišča AC in 11,3 ha lokacij vnosa v tla. Največje emisije prašnih delcev so pričakovane z območja gradbišč, lokacij vnosa v tla in gradbiščnih poti, kjer lahko te v primeru neupoštevanja protiprašnih ukrepov pri bližnji pozidavi povzročajo prekomerno obremenitev okolja. Za potrebe gradnje bo po oceni urejenih približno 3,5 km gradbiščnih poti, odvoz materiala na lokacije vnosa v tla pa bo potekal po 28 km transportnih poteh po asfaltiranem javnem prometnem omrežju. Gostota prometa na gradbiščnih poteh je odvisna od



dinamike gradnje, zato so povprečne letne obremenitve gradbiščnih in transportnih cest nekoliko nižje od obremenitev med intenzivnimi gradbenimi deli, ko bo na območju gradbišča večja pogostost prevozov.

Ker ožje območje gradbišča ni poseljeno, bodo emisije delcev  $PM_{10}$  najbolj moteče predvsem ob transportnih poteh do lokacij vnosa viškov izkopanega materiala v tla ter do začasne lokacije 1a, ki bo služila za začasno skladiščenje gradbiščnega materiala. Prašni delci se bodo ob neustreznem prevozu sipkih materialov in neučinkovitem čiščenju tovornih vozil na območju navezav gradbišča na javno cestno omrežje v zrak sproščali tudi z vozniških površin dovoznih javnih cest.

Povprečne dnevne emisije delcev  $PM_{10}$  z gradbiščnih platojev pri hkratnem obratovanju celotnega gradbišča in lokacij vnosa v tla bodo pri normalnem obratovanju dosegale do 0,9 kg/uro, na letni ravni z upoštevanjem časa obratovanja posameznih gradbišč in odlaganja viškov izkopanega materiala pa 0,6 kg/h. Zaradi velikega števila prevozov odvečnega materiala na lokacije vnosa v tla bodo občutne emisije iz transportnih poti, ki bi ob neupoštevanju omilitvenih ukrepov emitirale glede na dnevno povprečje do 2,9 kg/uro, na letni ravni pa 1,4 kg/uro. Emisija z gradbiščnih cest na glavnem gradbiščnem platoju in na lokacijah vnosa v tla bo največja in bo na dnevni ravni dosegala do 3,9 kg/h, letno povprečje pa bo do 2,5 kg/h. Ocenjena povprečna dnevna emisija delcev  $PM_{10}$  z gradbišča in transportnih poti bo pri neupoštevanju ukrepov 7,7 kg/uro, povprečna letna pa 4,5 kg/uro.

Z omilitvenimi ukrepi se bosta zmanjšala predvsem količina in gostota melja na gradbiščnih poteh in dovoznih cestah. Pri upoštevanju protiprašnih ukrepov je ocenjena skupna dnevna emisija delcev  $PM_{10}$  2,0 kg/uro, povprečna letna emisija pa 1,2 kg/uro. Emisije delcev  $PM_{10}$  zaradi gradbenih del, odlaganja odvečnega materiala in transporta zaradi dograditve AC predora Karavanke bodo znatne. Tudi z upoštevanjem omilitvenih ukrepov bodo največje emisije delcev  $PM_{10}$  z neutrjenih gradbiščnih cest (dnevno povprečje bo dosegalo 0,9 kg/h, letno povprečje 0,6 kg/h), iz dovoznih cest pa emisija dosegala 0,7 kg/h v času intenzivnega odvažanja materiala, na letni ravni pa do 0,3 kg/h.

V elaboratu ureditve gradbišča je bila računsko ocenjena dodatna srednja letna in najvišja dnevna koncentracija delcev  $PM_{10}$  v okolici območja nameravanega posega zaradi obratovanja gradbišča, lokacij vnosa v tla, začasnih gradbiščnih naprav ter transportnih in gradbiščnih poti. Modelni izračun je bil izveden na podlagi ocenjenih povprečnih dnevniških emisij za posamezne vire onesnaževanja v času maksimalnega obratovanja gradbišča in transportnih poti. Pri oceni so bile upoštrevane emisije z odprtega gradbišča in lokacij vnosa v tla, začasnih gradbiščnih naprav (betonarna, ventilatorji), z gradbiščnih in dovoznih cest ter internih transportnih poti po gradbiščih. Skupno je bilo obravnavanih 6 scenarijev prevoza viškov izkopanega materiala do lokacij 1a, 4, 5, C in A (2 varianti), pri čemer je vsak od obravnavanih scenarijev vključeval obratovanje glavnega gradbiščnega platoja pred predorsko cevjo, začasnih gradbiščnih naprav (betonarna in ventilator) ter obratovanje lokacij G, M in dovoz gradbenega materiala iz začasne lokacije 1a.

Največjo onesnaženost zraka z delci  $PM_{10}$  med gradnjo je pričakovati v neposredni okolici gradbišč in lokacij vnosa viškov izkopanega materiala v tla, kjer pa ni nobene stanovanjske stavbe - onesnaženost zraka z delci  $PM_{10}$  pri najbližjih stavbah po oceni naslovnega organa ne bo povečana. V širšem vplivnem območju ležita v pasu med 25 in 50 m dva stanovanjska objekta ob lokaciji A, v 100 m pasu pa leži 7 stanovanjskih objektov v okolici lokacije A in en stanovanjski objekt v okolici lokacije C.

Večjo onesnaženost zraka z delci  $PM_{10}$  pri stanovanjskih stavbah je pričakovati ob transportnih poteh od gradbišča predora do lokacij vnosa viškov izkopanega materiala, saj nekatere transportne poti potekajo skozi gosto pozidana območja. Največ stavb leži ob transportni poti do lokacije 5, ob kateri v 10 m pasu leži 15, v pasu do 100 m pa 75 stanovanjskih stavb. Ob ostalih transportnih cestah je gostota pozidave velika ob cesti do lokacije A pri varianti 2, ob kateri v 10 m pasu ležijo 4, v 100 m pasu pa 86 stavb, ob ostalih transportnih poteh v neposredni bližini cest ni stanovanjskih stavb.

Na območju naselja Hrušica bodo dnevne koncentracije delcev  $PM_{10}$  brez upoštevanja omilitvenih ukrepov dosegale do  $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , poprečne letne koncentracije pa do največ  $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Z upoštevanjem omilitvenih ukrepov (prekrivanje tovora s ponjavami, čiščenje vozila pred vključevanjem na javno cestno omrežje) se najvišje dnevne koncentracije delcev  $PM_{10}$  zmanjšajo na  $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , povprečne letne koncentracije pa na  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Najvišjo povprečno letno koncentracijo ob transportni poti do lokacije 4 je pričakovati pri stavbi Dovje 4 in bo brez upoštevanja omilitvenih ukrepov dosegala do  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , z omilitvenimi ukrepi pa do  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Stavba leži ob priključku regionalne ceste RT-608/1383 Mojstrana–Vrata na R1-201/0205 ter je od regionalne ceste R1-201 oddaljena 11 m, od lokacije 4 pa 105 m. Do te lokacije bo transport potekal skupno 411 dni. Na celoletni ravni je povečan vpliv pričakovati tudi pri stavbah v naselju Hrušica, ki ležijo v bližini začasne lokacije 1a, ki bo obratovala skupno praktično 3 leta in pol. Na tem območju bo povprečna letna koncentracija delcev  $PM_{10}$  dosegala do  $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

V času povečanega ozadja koncentracije delcev  $PM_{10}$ , do katerega prihaja predvsem v kurilni sezoni, bo lahko skupna koncentracija delcev  $PM_{10}$  med gradnjo pri najbolj izpostavljenih stavbah občasno presegala mejno dnevno koncentracijo, zato je na vseh območjih, kjer transport poteka v neposredni bližini stanovanjskih stavb (Hrušica, Dovje, Spodnji Plavž), potrebno redno in učinkovito izvajanje omilitvenih ukrepov, dodatno pa je na teh območjih potrebno v času intenzivnih gradbenih del z meritvami spremljati kakovost zraka.

V Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, št. 288/14-01 december 2014, dopolnitev julij 2015, je ocenjeno tudi povečanje emisij onesnaževal zraka in toplogrednih plinov iz neposrednih emisij (izpušni plini) zaradi dodatnega prevoza viškov izkopanega materiala na lokacije trajnega vnosa in zaradi dovoza gradbenega materiala na gradbišče. Za izhodišče je bilo privzeto širše cestno omrežje na območju Jesenic in Kranjske Gore v skupni dolžini 39 km. Emisije onesnaževal med gradnjo so bile določene za skupno 26 km dovoznih cest do vseh lokacij vnosa viškov izkopanega materiala, pri izračunu pa sta pri vsaki lokaciji bila upoštevana količina odloženega materiala in trajanje vnosa.

Za oceno skupnih prometnih obremenitev cestnega omrežja med gradnjo so bili upoštevani osnovni prometni podatki za leto 2019 po Prometnem modelu občine Jesenice (Lineal d.o.o., junij 2012) in predvideno dodatno število prevozov tovornih vozil zaradi gradnje.

Gradnja nove predorske cevi bo trajala dobra 4 leta. Tako za transport po javnem cestnem omrežju kot za gradbiščne ceste je značilno, da je na nekaterih odsekih relativno kratko časovno obdobje predviden transport velikih količin materiala, kar pomeni velike razlike med maksimalnimi dnevnimi in povprečnimi letnimi obremenitvami prometnic s težkimi tovornimi vozili z maso nad 7,5 ton. Največja dodatna gostota transporta bo do lokacij 5, C in A, kjer bodo maksimalne obremenitve tudi do 223 prevozov/dan, vendar bo prevoz do teh lokacij potekal v krajšem obdobju: 45 dni do lokacije C ter 8 oziroma 6 dni do lokacij 5 in A.

Zaradi obratovanja gradbišča se bodo glede na izhodiščno stanje emisije toplogrednih plinov (ekvivalent CO<sub>2</sub>) povečale do 1,6 %, emisije onesnaževal v zrak pa približno za 1,9 %. Povečanje emisije onesnaževal na državnem in lokalnem omrežju bo sorazmerno majhno in ne bo bistveno vplivalo na kakovost zraka na območjih poselitve v širši okolici nameravanega posega. Izjema bodo emisije delcev PM<sub>10</sub> zaradi resuspenzije delcev s tal, ki bodo bistveno večje kot brez gradnje.

Neposreden in daljinski vpliv gradnje AC predora Karavanke na kakovost zraka bo zmeren do velik. Glede na to, da je obstoječa onesnaženost zraka z delci PM<sub>10</sub> v obdobju kurilne sezone velika, bo skupna onesnaženost zraka pri stavbah v neposredni bližini transportnih poti občasno prekomerna. Vpliv gradnje je ocenjen kot velik, ob dosledni izvedbi protiprašnih ukrepov pa bo vpliv zmeren in v okviru zakonsko predpisanih mejnih vrednosti.

Vpliv na kakovost zraka med gradnjo AC predora Karavanke je brez omilitvenih ukrepov ocenjen kot velik, z upoštevanjem omilitvenih ukrepov pa kot zmeren.

Vpliv na kakovost zraka pri najbližjih stavbah in naseljih med dograditvijo AC predora Karavanke ter transportom gradbenega materiala bo največji, ko bosta intenzivna gradnja in z njo povezan transport do lokacij vnosa viškov izkopanega materiala v tla potekala v sušnih obdobjih in pri močnih vetrovih. 17. člen ZVO-1 določa, da mora povzročitelj onesnaževanja izvesti ukrepe, potrebne za preprečevanje in zmanjšanje onesnaževanja, tako da njegove emisije v okolje ne presegajo predpisanih mejnih vrednosti. Nosilec nameravanega posega mora zagotoviti, da med gradnjo pri najbližjih stavbah ne bodo presežene mejne koncentracije onesnaževal (predvsem prašnih delcev) v zunanjem zraku.

Gradbišče AC predora Karavanke bo, glede na površino in količino vgrajenega materiala, poseg, za katerega v celoti velja Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, v nadaljevanju: Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč). Skladno s to uredbo mora nosilec nameravanega posega zagotoviti izdelavo elaborata preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišč (elaborat) in ga priložiti projektu za izvedbo.

Zavezanec za izvajanje z elaboratom predpisanih ukrepov je izvajalec gradbenih del, ki mora biti pred začetkom gradnje seznanjen z vsebino tega elaborata (elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišč). Izvajalec mora tudi opozoriti nosilca nameravanega posega, da vnese v elaborat vse spremembe in dopolnitve, ki nastajajo med gradnjo v zvezi z ukrepi za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev iz gradbišča.

Upoštevati je treba zahteve, ki jih določa Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč. Te ukrepe je treba vključiti v načrt ureditve gradbišča, ki ga pripravi nosilec nameravanega posega in ga priloži projektu za izvedbo. Izvajanje ukrepov med gradnjo je obvezno, za kar odgovarja izvajalec del, nadzoruje pa ga nadzornik gradnje.

Pri odvozu izkopanega materiala na lokacije vnosa v tla je treba upoštevati tudi Pravilnik o nalaganju in pritrjevanju tovora v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 70/11).

Posredno je zmanjševanje vpliva prometa na onesnaževanje zraka, ki velja tudi za gradbišča, urejeno tudi v Zakonu o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 82/13) - 5. in 74. člen, in sicer:

- z uporabo vozila se ne sme onesnažiti okolja,
- tovor in naprave, ki so namenjeni za prevoz, nalaganje, razlaganje ali pritrditev tovora, morajo biti na in v vozilu naložene, pritrjene in razložene tako, da ne onesnažujejo okolja,

- ob ustavljanju vozil, prevoznih sredstev in delovnih naprav za več kot tri minute ali pri parkiranju, mora voznik takoj ugasniti motor.

Pogoj II./1./1.1., alineja 1 velja za vse lokacije vnosa kot za dostop do glavnega gradbiščnega platoja.

Zaradi obstoječe povečane onesnaženosti zraka z delci  $PM_{10}$  v času kurilne sezone je treba omejiti čas prevoza na dovoznih cestah na dnevno obdobje, izjema je gradnja predorske cevi ter obratovanje lokacij G in M, ki ležita na neposeljenem območju (pogoj II./1./1.1., alineja 7).

Za lokacijo A je določeno, da se mora promet odvijati po varianti 1 (skozi industrijsko cono), medtem ko so ostale transportne poti primerne. V času gradnje se lahko most M2 in transport po regionalnih cestah R1-205 in R2-452 mimo naselja Hrušica uporablja le v nujnih in intervencijskih primerih, medtem ko je prevoz viškov izkopanega materiala do lokacij 1a, A in C treba voditi po lokalni cesti po desnem bregu Save (pogoj II./1./1.1., alineja 8). V primeru ugotovljenih preseganj mejnih vrednosti onesnaževal je določena postavitvev začasnih polnih gradbiščnih ograj, ki bodo preprečevale širjenje prašnih delcev iz odkritih površin gradbišča (pogoj II./1./1.1., alineja 9).

Izvajanje ukrepov za zmanjševanje emisije delcev mora zagotoviti izvajalec, nadzornik spremlja skladnost izvajanja ukrepov z načrtom ureditve gradbišča. V primeru neskladja nadzornik izdela predlog za odpravo neskladja in o tem obvesti nosilca nameravanega posega, v primeru ugotovljenega neupoštevanja predloga pa inšpektorja. V primeru ugotovljenih prekoračitev mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan izvesti dodatne omilitvene ukrepe (postavitev dodatnih gradbiščnih ograj in ponjav, rednejše vlaženje in čiščenje vozniških površin) in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti.

Naslovni organ je z namenom preprečevanja emisij prahu v izreku tega okoljevarstvenega soglasja določil dodatne omilitvene ukrepe v času gradnje, in sicer omejitve hitrosti vozil na gradbišču na največ 10 km/h (pogoj II./1./1.1., alineja 5).

#### *B) Pogoji za varstvo pred čezmernim hrupom*

##### *B1) Obstoječe stanje okolja*

Mejne in kritične ravni 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 mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju) glede na območja varstva pred hrupom in glede na vir hrupa. Območja varstva pred hrupom so določena na podlagi namenske rabe prostora v veljavnih prostorskih aktih pristojnih občin. Območja varstva pred hrupom za občino Jesenice so opredeljena v 55. členu in 82. členu Odloka o Občinskem prostorskem načrtu Občine Jesenice (Uradni list RS, št. 110/2013, v nadaljevanju: Odlok o OPN Občine Jesenice), za občino Kranjska Gora pa v 13. členu Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območje Občine Kranjska Gora (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 25/13, v nadaljevanju: Odlok o PUP Občine Kranjska Gora).

Dograditev AC predora Karavanke bo potekala po nepozidanih kmetijskih in gozdnih površinah. V skladu s 55. členom Odloka o OPN Občine Jesenice in 13. členom Odloka o PUP Občine Kranjska Gora so vse stanovanjske površine in površine za centralno dejavnost na širšem območju nameravanega posega razvrščene v III., kmetijske in gozdne površine ter proizvodna območja pa v IV. območje varstva pred hrupom. V vplivnem območju nameravanega posega ni uradno potrjenih II. območij varstva pred hrupom. Na območju Občine Jesenice je v I. območje varstva pred hrupom razvrščeno območje J2/CD1 (bolnišnica), ki pa leži izven vplivnega območja nameravanega posega.

Stanovanjske in zelene površine na širšem območju nameravanega posega so razvrščene v III., kmetijske in gozdne površine ter proizvodna območja pa v IV. območje varstva pred hrupom. V vplivnem območju nameravanega posega ni uradno potrjenih II. območij varstva pred hrupom. V skladu s 4. členom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju ležijo v naselju Hrušica površine, ki so v OPN občine Jesenice opredeljene kot čiste stanovanjske površine (SS). Te površine se obravnavajo kot potencialna II. območja varstva pred hrupom, za njihovo dokončno uveljavitev pa mora občina izvesti postopek potrditve pred pristojnim ministrstvom.

Obremenitev okolja s hrupom med gradnjo se bo na območjih ob gradbišču in ob transportnih poteh za potrebe gradbišča glede na obstoječe stanje povečala. Nosilec nameravanega posega mora zagotoviti, da hrup gradbišča ne presega mejnih vrednosti kazalcev hrupa za naprave in obrate, ki so določene v Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, da zaradi obratovanja delovnih strojev in naprav niso presežene tudi mejne konične vrednosti, oziroma zagotoviti, da so izvedeni ukrepi za zagotovitev ustreznih pogojev v bivalnih prostorih.

Med obratovanjem se bo obremenitev okolja s hrupom v okolici območja nameravanega posega zaradi povečanega prometa delno povečala. Obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa se vrednoti glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa za infrastrukturne vire (ceste, železnice, večja letališča), celotna obremenitev s hrupom pa v primeru, kadar je posledica obratovanja več cest ali cest in železnice, glede na kritične ravni.

Nameravani poseg na AC je predviden na območju med km 0.0 in km 4.325 skozi slovenski del predora do območja Cestninske postaje Hrušica. Na območju nameravanega posega v okolici AC ni stavb z varovanimi prostori, prve stavbe v naselju Hrušica ležijo v stacionaži AC km 4.8 vzhodno od območja nameravanega posega.

Na obravnavanem območju je prevladujoči vir hrupa avtocesta A2 Hrušica–Lipce–Vrba, v manjši meri regionalni cesti R1-201/0205 Kraje–Hrušica in R3-452/0368 Hrušica–Javornik, na vzhodnem območju je dodaten vir hrupa železniška proga št. 20 Ljubljana–Jesenice. Vpliv proizvodnih in kmetijskih virov hrupa je lokalno omejen.

Obstoječa obremenitev okolja s hrupom na območju nameravanega posega je povzeta po podatkih obratovalnega monitoringa hrupa za ceste v upravljanju DARS d.d. in DRSC, ki sta bila izdelana v letih 2013 in 2014 na podlagi prometnih obremenitev cestnega omrežja v letu 2011, ter po podatkih strokovne podlage za zmanjšanje obremenitve s hrupom ob glavnih železniških progah na območju Slovenije, ki temelji na podlagi prometnih obremenitev prog v letu 2008.

Obratovalni monitoring hrupa za omrežje cest v upravljanju DRSI d.d. je bil izdelan za celotno omrežje avtocest in hitrih cest, obratovalni monitoringi DRSC pa vključujejo na obravnavanem območju le obremenitev v okolici regionalne ceste R3-452/0368 Hrušica–Javornik, medtem ko podatkov o obremenitvi okolja ob regionalni cesti R1-201 Jesenice–Kranjska Gora ni. Železniška proga je pomemben vir hrupa v osrednjem in vzhodnem delu Jesenic, na območju nameravanega posega pa nima pomembnejšega vpliva.

Prometni podatki za AC omrežje so povzeti po podatkih štetja prometa za leto 2011. Podatki o strukturi prometa po vrstah vozil (vsa vozila, lahka osebna vozila z maso do 3,5 t in število težkih vozil z maso nad 3,5 t) in dnevna struktura vozil dan/večer/noč je povzeta po števci št. 673–MT Karavanke. Avtocesta A2/0001 MP Karavanke–Hrušica je bila v letu 2011 obremenjena z 7.600 vozili/dan, AC odsek 0002 Hrušica–Lipce pa je bil obremenjen s 13.600 vozili/dan.

Rezultati obratovalnega monitoringa hrupa za ceste v upravljanju DARS d.d. v letu 2011 kažejo na naslednje:

- v neposredni bližini nameravanega posega (AC in predor) ni stavb z varovanimi prostori, pri katerih bi bile presežene mejne vrednosti kazalcev hrupa v okolju,
- najbližje stavbe, pri katerih obremenitev s hrupom zaradi prometa po AC presega mejne vrednosti, ležijo na območju zaselka Spodnji Plavž, to območje pa leži ca. 2,5 km vzhodno od območja nameravanega posega.

Po podatkih obratovalnega monitoringa hrupa je bilo na območju občine Jesenice ob AC odseku A2/0001,0002,0003 predor Karavanke–Hrušica–Lipce–Vrba v letu 2011 s hrupom prometa po AC glede na mejne vrednosti hrupa preobremenjenih skupno 19 stavb z varovanimi prostori (305 stalno in 34 začasno prijavljenih prebivalcev), glede na kritične vrednosti hrupa pa je preobremenjena ena stavba (93 stalno in 1 začasno prijavljen prebivalec). Nobena od preobremenjenih stavb ne leži na območju nameravanega posega.

### *B2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji*

Med gradnjo se bo obremenitev s hrupom povečala v okolici gradbišč zaradi gradbenih del in obratovanja gradbene mehanizacije ter tudi na območjih ob transportnih poteh do začasnih in trajnih odlagališč izkopanega materiala. Transport za potrebe gradnje bo potekal po obstoječi cestni mreži in po območju gradbišča. Gradnja bo potekala po območju, kjer je obremenitev s hrupom predvsem posledica prometa po AC. Gradbena dela, ki bodo vplivala na obremenitev s hrupom z območju gradbišča in v njegovi okolici, bodo:

- pripravljalna zemeljska dela (izkop, odvažanje in deponiranje materiala),
- gradnja premostitvenih objektov (viadukt, mostovi),
- izgradnja predora,
- dovažanje gradbenega materiala na območje trase in objektov,
- obratovanje delovnih naprav na gradbiščih večjih objektov,
- delovanje gradbenih in transportnih sredstev na območju gradbišč.

Predviden rok dograditve AC predora Karavanke je dobra 4 leta, odprti deli gradbišč bodo obratovali ob delavnikih do 10 ur na dan, dela v predorski cevi pa bodo potekala 24 ur vse dni v tednu. Prevoz viškov izkopanega materiala do posameznih lokacij vnosa v tla bo potekal v odvisnosti od kapacitete lokacije od 6 dni (do lokacije A) do 411 dni (do lokacije 4). Kratkotrajno obdobje prevažanja viškov izkopanega materiala bo še do lokacije 5 (8 dni) in do lokacije C (45 dni), medtem ko bo do ostalih lokacij prevoz viškov izkopanega materiala potekal nad 260 dni.

Dograditev AC predora Karavanke bo potekala na neposeljenem območju. V neposredni bližini ni stavb z varovanimi prostori, najbližje stanovanjske stavbe so v oddaljenosti ca. 400 m v naselju Hrušica, najbližja stavba v naselju Dovje pa je od osi predorske cevi oddaljena 317 m. V pasu med 250 in 500 m od območja gradbišča leži skupno 31 stavb, v katerih je prijavljenih 175 prebivalcev, v pasu med 500 in 1000 m pa skupno 92 stavb s 743 prebivalci.

Večjo obremenitev okolja s hrupom pri stanovanjskih stavbah je pričakovati ob transportnih poteh od gradbišča predora do lokacij vnosa viškov izkopanega materiala, saj nekatere transportne poti potekajo skozi gosto pozidana območja. Ob transportnih cestah je gostota pozidave velika ob cesti do lokacije 5, kjer je v 10 m pasu 15 stanovanjskih stavb (34 prebivalcev), v 100 m pasu 75 stanovanjskih stavb (215 prebivalcev), ter do lokacije A pri varianti 2, ob kateri v 10 m pasu ležijo 4 (13 prebivalcev), v 100 m pasu pa 86 stavb (645 prebivalcev). Ob ostalih transportnih poteh v neposredni bližini cest ni stanovanjskih stavb.

Med intenzivnimi zemeljskimi in gradbenimi deli na območju predora je pri najbolj izpostavljenih stanovanjskih območjih v neposredni bližini transportnih poti občasno pričakovati prekomerno obremenitev s hrupom. Prekomernega vpliva na okolje, ki bi lahko vplival na zdravje ljudi, ne bo.

V času zemeljskih pripravljalnih del bodo največji viri hrupa gradbena mehanizacija za odkop zemljine in transport viškov materiala, med samo gradnjo pa izvedba zahtevnejših konstrukcij ter dela v predoru (obratovanje betonarne, izvoz izkopanega materiala). Za gradbišče ni točnih podatkov o številu in vrsti gradbene mehanizacije. Različni izvajalci imajo namreč različne tehnologije gradnje, različne količine gradbene mehanizacije in različne načine organizacije gradbišč, zato bodo bolj natančne ocene možne v nadaljnjih fazah.

Izvajalec gradbenih del mora na podlagi predvidenega načina gradnje (terminska opredelitev gradnje, ipd.), tehnologije gradnje ter načrta organizacije gradbišča izdelati Elaborat izvajanja monitoringa med gradnjo, v katerem bo izvajanje monitoringa natančno opredeljeno glede na način gradnje, tehnologijo gradnje in organizacijo gradbišča, opredeljeni pa bodo tudi potrebni omilitveni ukrepi.

Dovoljene zvočne moči delovnih naprav, ki bodo v uporabi za gradnjo, so določene v Pravilniku o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Uradni list RS, št. 106/02, 50/05, 49/06 in 17/11 – ZTZPUS-1).

Za računsko oceno obremenitve s hrupom zaradi obratovanja gradbišč so bile upoštevane izkustveno določene povprečne vrednosti zvočnih moči. Za večja gradbena dela se v splošnem uporabljajo bagri z močmi motorja med 85 in 200 kW, buldožerji z močjo med 90 in 115 kW ter vibracijski valjarji z močjo do 150 kW. Občasno bodo na gradbiščih v uporabi še naslednje naprave, ki so viri hrupa: bager za rušenje ( $L_w = 120$  dB(A)) ter avtodvigala, grederji, finišeerji, mešalci betona ter tovornjaki prekučniki za transport materiala, katerih zvočna moč ne presega 100 dB(A).

Betonarna pred predorom bo obratovala 24 ur/dan, zvočna moč je ocenjena na 95 dB(A). Predorski ventilatorji bodo locirani na portalu predorske cevi, obratovali bodo 24 ur dnevno, zvočna moč za nazivno moč 160–180 kW pa je ocenjena na 100 dB(A) brez dušilnikov ter 88 dB(A) z dušilniki hrupa.

Vpliv gradbenih del in transporta materiala na obremenitev s hrupom pri najbolj izpostavljenih stavbah z varovanimi prostori ob gradbiščih je ocenjen računsko na podlagi podatkov o zvočni moči uporabljene gradbene mehanizacije, časa obratovanja in na podlagi ocenjenega števila prevozov tovornih vozil na posamezno gradbišče. Obremenitev s hrupom je bila ocenjena z verificiranim programskim orodjem IMMI-2013 po standardu SIST ISO 9613:1997 za gradbene stroje in po smernici XPS 31-133 za transport.

Računska ocena je bila izdelana za maksimalne obremenitve pri najbolj intenzivnih gradbenih delih ter za povprečne obremenitve glede na letoletno povprečje. V Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, ki ga št. 288/14-01, december 2014, dopolnitev julij 2015, so ocenjeni neposredni in kumulativni vplivi gradnje:

- ocena neposrednega vpliva obravnava obratovanje gradbišča in lokacij vnosa v tla,
- ocena neposrednega vpliva zaradi transporta gradbenega in viškov izkopanega materiala,
- ocena skupne obremenitve okolja s hrupom zaradi obratovanja obstoječega cestnega omrežja, gradbišča in lokacij vnosa v tla ter transporta gradbenega in viškov izkopanega materiala.

Posamezne lokacije vnosa viškov izkopanega materiala bodo obratovale tudi krajše časovno obdobje, kot na primer lokaciji A in 5, do katerih je dovoz materiala predviden le 6 oziroma 8 dni.

Pri oceni neposrednega in kumulativnega vpliva transporta in odlaganja viškov izkopanega materiala v tla je bila zato ločeno določena a) obremenitev s hrupom v času obratovanja posamezne lokacije in b) povprečna letna obremenitev z upoštevanjem trajanja obratovanja posamezne lokacije.

Obremenitev s hrupom zaradi obratovanja gradbišča je ovrednotena glede na mejne vrednosti za naprave in obrate, neposredna obremenitev zaradi transporta materiala po javnih cestah in skupna obremenitev s hrupom zaradi prometa po cestnem omrežju glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa za infrastrukturne vire hrupa. Mejne vrednosti za naprave so za 7 dB(A) strožje od vrednosti za infrastrukturne vire hrupa.

V okolici lokacij vnosa viškov izkopanega materiala bo po oceni kratkotrajna (6 dni trajajoča) obremenitev s hrupom v času izvajanja intenzivnih gradbenih del povečana le v bližini lokacije A pri stanovanjski stavbi Spodnji Plavž 18. Povprečna letna obremenitev s hrupom, ki je za vrednotenje merodajna, pri tej stavbi ne bo presegala mejnih vrednosti.

V okolici ostalih gradbiščnih platojev in lokacij vnosa v tla bo neposredna kratkotrajna obremenitev zaradi obratovanja gradbišča v dnevnem času nižja od 50 dB(A), razen pri treh stavbah, kjer bodo obremenitve med 50 dB(A) in 55 dB(A): ena dodatna v okolici lokacije A (Spodnji Plavž 16) in dve v okolici lokacije C (Hrušica 107 in 110). Povprečne letne vrednosti kazalcev hrupa bodo v odvisnosti od trajanja obratovanja nižje - ob lokaciji A do 18 dB(A) ter ob lokaciji C do 9 dB(A). V nočnem času dosega največja ocenjena obremenitev s hrupom na skrajnem zahodnem robu naselja Hrušica do 43 dB(A) in bo za več kot 5 dB(A) nižja od mejne vrednosti za naprave.

Obremenitev s hrupom zaradi obratovanja transportnih poti bo pri bližnji stanovanjski pozidavi povečana le v dnevnem obdobju, saj bo po obravnavanem scenariju transport viškov izkopanega materiala do večine lokacij potekal le v dnevnem času, izjema sta lokaciji G in M, ki bosta v uporabi tudi v večernem in nočnem obdobju, in pri katerih ob transportnih poteh v širši okolici ni stanovanjskih stavb.

Neposredna kratkotrajna obremenitev s hrupom zaradi prevoza viškov izkopanega materiala bo v obdobju intenzivnega odvoza povečana predvsem ob transportni poti do lokacije 5, delno še do lokacije A, medtem ko ob drugih transportnih poteh v neposredni bližini ni stanovanjske pozidave. Transport do lokacije 5 bo v skladu z Elaboratom ureditve gradbišča trajal le 8 dni, do lokacije A 6 dni, zato povprečna letna obremenitev s hrupom v okolici transportnih poti ne bo presegala mejnih vrednosti kazalcev hrupa pri nobenem stanovanjskem objektu.

Zaradi prevoza viškov izkopanega materiala bo obremenitev s hrupom povečana tudi pri obeh variantnih potekih transportne poti do lokacije A, vendar glede na predvideno količino prevoženega materiala neposredna obremenitev zaradi transporta ne bo nikjer presegala mejnih vrednosti za infrastrukturne vire hrupa.

V Poročilu o vplivih nameravanega posega na okolje za poseg: dograditev avtocestnega predora Karavanke, št. 288/14-01, december 2014, dopolnitev julij 2015, je ocenjen kumulativni vpliv povečanja skupne obremenitve okolja s hrupom z upoštevanjem obstoječega cestnega



omrežja ter dodatnega transporta gradbenega in viškov izkopanega materiala ter obratovanja gradbiščnih platojev. Za oceno vpliva transporta in obratovanja gradbišča na povečanje skupne obremenitve s hrupom je bila izvedena primerjava števila preobremenjenih stavb z varovanimi prostori ob državnem in lokalnem cestnem omrežju v planskem obdobju brez ter z upoštevanjem dodatnega tovornega prometa (maksimalno število prevozov bo tudi do 223 na dan) med gradnjo in obratovanja gradbišč. Za izhodišče je privzeto širše cestno omrežje na območju Jesenic in Kranjske Gore v skupni dolžini 39 km. Območje obravnave je velikosti 15,8 km x 8,3 km in leži med točko (Gauss-Krügerjeve koordinate: 413.200, 142.000) na jugozahodu in točko (Gauss-Krügerjeve koordinate: 429.000, 150.300) na severovzhodu.

Za oceno skupnih prometnih obremenitev cestnega omrežja med gradnjo so bili upoštevani prometni podatki za leto 2019, ko se bodo predvidoma zaključevala izkopna dela v predoru. Podatki za stanje brez gradnje so ocenjeni na podlagi Prometnega modela občine Jesenice (Lineal d.o.o., junij 2012).

Tako za transport po javnem cestnem omrežju kot za gradbiščne ceste je značilno, da je na nekaterih odsekih relativno kratko časovno obdobje predviden transport velikih količin materiala, kar pomeni velike razlike med maksimalnimi dnevnimi in povprečnimi letnimi obremenitvami prometnic s težkimi tovornimi vozili. Največja dodatna gostota transporta bo do lokacij 5, C in A, kjer bodo maksimalne obremenitve tudi do 223 prevozov/dan s težkimi tovornimi vozili z maso nad 7,5 ton, vendar bo prevoz do teh lokacij potekal v krajšem obdobju: 45 dni do lokacije C ter 8 oziroma 6 dni do lokacij 5 in A.

Skupna obremenitev s hrupom se bo v kratkotrajnem obdobju trajanja prevozov delno povečala pri obeh variantah transportne poti do lokacij 5 in A. V času trajanja prevozov viškov izkopanega materiala se bo do teh dveh lokacij skupna obremenitev s hrupom povečala pri štirih stavbah ob transportni poti do lokacije 5 in pri treh stavbah do lokacije A, vse stavbe pa ležijo ob državnem cestnem omrežju. Prevoz materiala do lokacije A bo trajal 6 dni, do lokacije 5 pa 8 dni, zato glede na celoletno povprečje ne bo dodatno preobremenjena nobena stavba z varovanimi prostori.

Med gradnjo AC predora Karavanke se bo obremenitev s hrupom povečala na območjih ob gradbišču in ob transportnih poteh, povečanje obremenitve pa bo časovno omejeno. Ker ožje območje osrednjega gradbišča ni poseljeno, bo obremenitev s hrupom povečana predvsem ob transportnih poteh do lokacij vnosa viškov izkopanega materiala v tla. Mejne vrednosti kazalcev hrupa tako med intenzivnimi gradbenimi deli kot za celoletno povprečje ne bodo presežene pri nobeni stavbi v vplivnem območju osrednjega gradbišča in lokacij vnosa (neposredni vpliv). Obremenitev s hrupom bo delno povečana v okolici lokacije A, a bo vnos viškov materiala na tej lokaciji trajal le 6 dni, zato dolgotrajna obremenitev okolja ne bo prekomerna. Vpliv obratovanja osrednjega gradbišča in lokacij vnosa v tla se ocenjuje kot zmeren.

V času gradnje so običajno dodatno najbolj obremenjene lokalne ceste, ki so sicer malo obremenjene s prevozi težkih tovornih vozil, na nekaterih lokalnih cestah se bo tovorni promet v času gradnje tudi potrojil. Obremenitev s hrupom bo najbolj problematična ob transportnih poteh, ki potekajo skozi strnjeno stanovanjsko pozidavo (lokaciji 5 in A), vendar bo transport do vseh teh lokacij časovno omejen (med 6 in 8 dnevi), zato obremenitev s hrupom ne bo prekomerna. S stališča varstva pred hrupom je prevoz viškov izkopanega materiala do lokacije A bolj ustrezen po varianti 1 transportne poti, medtem ko so transportne poti do ostalih lokacij vnosa v tla primerne, kar je bilo ugotovljeno skozi presojo vplivov na okolje. Daljinski vpliv gradnje na obremenitev s hrupom je ocenjen kot zmeren do velik.

Skupni vpliv gradnje AC predora Karavanke na obremenitev s hrupom je brez omilitvenih ukrepov ocenjen kot zmeren do velik.

Vpliv med gradbenimi deli v okviru dograditve AC predora Karavane bo na območjih neposredno ob gradbišču občasno velik, a pri bližnji stanovanjski pozidavi zaradi velike oddaljenosti in ob upoštevanju pogojev, navedenih v točki 2./2.1. izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ne bo povzročal prekomerne obremenitve s hrupom.

V skladu s 6. členom Pravilnika o gradbiščih (Uradni list RS, št 55/08 in 54/09) morajo bili ukrepi varstva pred hrupom med gradnjo podrobno opredeljeni v načrtu organizacije gradbišča, ki ga izdelata izvajalec gradbenih del, pred pričetkom gradnje pa ga potrdi nosilec nameravanega posega. Zavezanec za izvajanje ukrepov med gradnjo je izvajalec gradbenih del.

Transport do lokacije A mora potekati po variantni trasi 1, ki poteka skozi industrijsko cono, medtem ko so ostale transportne poti primerne. V času gradnje se lahko most M2 in transport po regionalnih cestah R1-205 in R2-452 mimo naselja Hrušica uporablja le v nujnih in intervencijskih primerih, medtem ko je prevoz viškov izkopanega materiala do lokacij 1a, A in C treba voditi po lokalni cesti po desnem bregu Save (pogoj II./1./1.1., alinea 8 izreka tega okoljevarstvenega soglasja).

Podrobnejši načrt monitoringa med gradnjo je potrebno izdelati v fazi priprave projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD).

### *B3) Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji*

Obremenitev s hrupom po dograditvi AC predora Karavanke v planskem obdobju v letu 2045 je bila ocenjena v okolici celotnega odseka A2/0001 MP Karavanke–Hrušica (stacionaža BCP 0.0–5.361). Nameravani poseg na AC je predviden na območju med km 0.0 in km 4.325 skozi slovenski del predora do območja Cestninske postaje Hrušica. Na območju nameravanega posega v okolici AC ni stavb z varovanimi prostori, prve stavbe v naselju Hrušica ležijo v stacionaži AC km 4.8 vzhodno od območja nameravanega posega.

Napoved prometnih obremenitev je povzeta po prometni študiji za dograditev avtocestnega predora Karavanke (PNZ, 2014), kjer je izdelana napoved prometnih obremenitev za leto 2045. V letu 2045 bo po študiji (IDP – Dograditev AC predora Karavanke, Elaborat ureditve gradbišča s prometno ureditvijo v času gradnje) gostota prometa na AC A2/0001 MP Karavanke–Hrušica povečala na 14.500 vozil/dan, število težkih tovornih vozil bo presegalo 2.500 tovornjakov/dan. V letu 2045 se bo glede na obstoječe stanje gostota prometa povečala do 90 %.

Zvočna moč ceste kot vira hrupa na enoto dolžine je določena s smernico XPS 31-133. Emisija je odvisna od gostote in strukture vozil, hitrosti vožnje, režima vožnje, obrabne plasti in nagiba cestišča. Oddaljenost mejnih izofon v višini 4.0 m od tal je ocenjena pri upoštevanju delno absorpcijske podlage okolice ceste ( $G=0.5$ ) in povprečnih vrednosti ugodnih pogojev za razširjanje zvoka (dan-50%/večer-75%/noč-100%). Upoštevan je bil enakomeren stalen prometni tok, hitrost vožnje po dograjenem odseku AC do predora bo 130 km/h za osebna vozila ter 80 km/h za tovorna vozila. Obrabna plast ceste bo delno absorpcijska prevleka SMA 11s, zato je bilo upoštevano zmanjšanje emisije hrupa po priporočilu 2003/613/EC, ki znaša -3 dB(A) pri hitrostih nad 81 km/h in -2 dB(A) pri hitrostih med 61 in 80 km/h.

Zaradi prometa po AC A2/0001 MP Karavanke–Hrušica bo v letu 2045 mejna vrednost kazalca

nočnega hrupa presežena do razdalje ca. 190 m od osi ceste.

V neposredni bližini ni stavb z varovanimi prostori, najbližje stanovanjske stavbe ležijo v oddaljenosti ca. 400 m od odprtega dela trase. Na območju dograditve AC predora in odseka A2/0001 ni nobene stavbe z varovanimi prostori. Nameravani poseg na AC se zaključi v BCP stacionaži km 4.325 odseka A2/0001, najbližja stavba z varovanimi prostori (Hrušica 157) pa leži v BCP stacionaži 4.480 odseka A2/0001.

Pri vseh obravnavanih stavbah izven območja DPN bo obremenitev s hrupom nižja od mejnih vrednosti za III. območje varstva pred hrupom. Najvišje vrednosti so ocenjene pri stavbah ob AC priključku A2/0101 Jesenice zahod, ki v dnevnem času dosega do 57 dB(A), v večernem času do 56 dB(A), v nočnem času do 53 dB(A) in v celodnevem obdobju do 61 dB(A). Po dograditvi AC predora Karavanke obremenitev s hrupom zaradi prometa po AC A2/0001 MP Karavanke–Hrušica na območju DPN in v širši okolici na odseku A2/0001 MP Karavanke–Hrušica ne bo presegala mejne vrednosti kazalcev hrupa pri nobeni stavbi z varovanimi prostori.

Vpliv med obratovanjem A2/0001 MP Karavanke–Hrušica po izvedbi nameravanega posega bo trajen in neposreden, daljinskega vpliva ne bo. V letu 2045 po dograditvi AC predora Karavanke obremenitev s hrupom zaradi prometa po AC A2/0001 MP Karavanke–Hrušica na območju nameravanega posega ne bo presegala mejne vrednosti kazalcev hrupa pri nobeni stavbi z varovanimi prostori.

Na območju naselja Hrušica, ki leži v širši okolici nameravanega posega, bo obremenitev s hrupom predvsem posledica prometa po regionalnem cestnem omrežju (R1-201 in R2-452), medtem ko bo AC v primerjavi z regionalnim prometom manjši vir hrupa. Izgradnja druge predorske cevi in levega odseka AC odseka A2/0002 praktično ne bo vplivala na spremembo obremenitve s hrupom na območju naselja Hrušica, saj se gostota prometa in emisijske lastnosti AC kot vira hrupa zaradi izvedbe nameravanega posega ne bodo spremenile.

Pričakovani vpliv v času obratovanja AC predora Karavanke na obremenitev okolja s hrupom je majhen.

Protihrupni ukrepi so določeni v strokovni podlagi s področja varstva pred hrupom (Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov, dograditev AC predora Karavanke, Elea iC d.o.o., št. 140056T, oktober 2014) in obsegajo le ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru. Kot ukrep za zmanjšanje emisije na viru je v izreku tega okoljevarstvenega soglasja določen pogoj II./2./2.2., alinea 1.

### *C) Varstvo pred vibracijami*

#### *C1) Obstoječe stanje okolja*

Predpisov, ki bi zakonsko urejali varstvo okolja in stavb pred vibracijami, v slovenski zakonodaji ni, zato so bili potencialni vplivi med izvedbo nameravanega posega in po njej ocenjeni na podlagi mednarodnih in tujih standardov s tega področja.

V splošnem velja, da lahko povzročajo vibracije nizkih frekvenc poškodbe stavb pri maksimalnih hitrostih delcev 50 mm/s, kar pa ne velja za posebej občutljive zgradbe, kot so zgodovinski spomeniki, pri katerih je ta meja lahko tudi le 2 mm/s. Mejna maksimalna hitrost, pri kateri vibracije stavbe z veliko verjetnostjo predstavljajo resno motnjo pri njihovih prebivalcih, je po

ISO 2631-2:2003 1 mm/s, zmerno motnjo med 0,5 in 1 mm/s, pod vrednostjo 0,5 mm/s pa vibracije niso zaznavne. Zgornje meje, pri katerih je neposredno ogroženo zdravje ljudi, so bistveno višje. Kriteriji za oceno vpliva vibracij so določeni glede na to, ali vibracije učinkujejo samo na gradbeno konstrukcijo objekta, dodatno pa, če je objekt naseljen. V prvem primeru se ocenjuje vpliv na gradbeno konstrukcijo (DIN4150-3:1999), v drugem primeru se dodatno ocenjuje vpliv vibracij na prebivalce (DIN4150-2:1999-06).

Kot najvplivnejši parameter za oceno škode zaradi vibracij je privzeta kinetična energija. Kinetična energija je sorazmerna s kvadratom hitrosti, zato se za merilo intenzivnosti vibracij uporablja hitrost nihanja. DIN4150-3 predpisuje merjenje hitrosti nihanj v vseh smereh, pri oceni pa se upošteva največja izmerjena vrednost.

Obremenjenost z vibracijami v stalno ali občasno naseljenih stavbah se ocenjuje po DIN4150-2 glede na izmerjene maksimalne učinkovite vrednosti faktorja  $KB_{FTm}$  ter glede na vrsto območja, v katerem so stavbe, in glede na dnevni čas. Vrednosti  $KB_{FTm}$  so razvrščene v razrede glede na spodnjo ( $A_{sp}$ ) in zgornjo ( $A_{zg}$ ) mejno vrednost ob upoštevanju pogostosti pojavljanja vibracij. Dodatni kriterij velja v primerih, ko se pogosto pojavljajo vibracije, pri katerih je vrednost  $KB_{FTm}$  med  $A_{sp}$  in  $A_{zg}$ . V tem primerih velja mejna vrednost za ocenjeno učinkovito vrednost vibracij v dnevnem in nočnem času ( $A_v$ ). Glede na dejansko rabo prostora sodijo stavbe na območjih v neposredni bližini AC priključka pretežno v 3. in delno v 4. razred po DIN4150-2.

Sekundarni učinki vibracij v bivalnih prostorih so lahko moteči pojavi kot so žvenketanje okenskih stekel, steklovine, tresenje pohištva in vrat ipd.

V obstoječem stanju so objekti na širšem območju AC predora Karavanke delno obremenjeni z vibracijami zaradi prometa po regionalnem in lokalnem cestnem omrežju, v manjši meri zaradi prometa po avtocestnem omrežju. Na območju Jesenic je občuten vir vibracij železniška proga št. 20 Ljubljana–Jesenice–d.m. Glede na oddaljenost stavb od AC je pričakovana obremenitev stavb z vibracijami v obstoječem stanju majhna. Podatkov o morebitnih poškodbah stavb, ki bi bile posledica cestnega prometa, ni na voljo.

### *C2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji*

Zaradi velike oddaljenosti stavb od gradbišča predora in navezave na AC in od lokacij vnosa viškov izkopanega materiala v tla, med gradnjo neposredne obremenitve z vibracijami ni pričakovati, prav tako ni pričakovati vplivov na posedke zaradi gradnje predorske cevi, saj je območje nad predorsko cevjo neposeljeno. Povečano obremenitev z vibracijami je pričakovati pri stavbah, ki ležijo v neposredni bližini transportnih poti, predvsem do območij lokacij vnosa v tla 5, ob katerih je gostota pozidave največja.

Širše vplivno območje ob gradbišču in dovoznih poteh na gradbišče, kjer je zaradi gradbenih del, obratovanja mehanizacije in transporta materiala možen vpliv na povečanje vibracij pri bližnjih stanovanjskih in gospodarskih objektih, je ocenjeno na 25 m pas ob gradbišču in 10 m pas ob transportnih poteh. Vplivno območje ob gradbišču je nepozidano, medtem ko neposredno ob transportnih poteh leži večje število stavb. Večji vpliv ob transportnih poteh je pričakovati ob lokalnem cestnem omrežju, saj imajo državne ceste praviloma ustrežnejši spodnji stroj, ki preprečuje prenos vibracij do bližnji stavb.

Osnova za določitev namembnosti stavb so bili atributivni podatki Katastra stavb (GURS), podatki o dejanski rabi stavb pa so bili dopolnjeni na podlagi terenskega ogleda. Povečana obremenitev z vibracijami bo časovno omejena, vplivno območje ob gradbišču je ocenjeno na 25 m od roba nameravanega posega. V neposredni bližini gradbišča AC in predora in lokacij

vnosa v tla ni nobene stavbe. V širšem vplivnem območju ležita v pasu med 25 in 50 m dve stanovanjski stavbi ob lokaciji A, v 100 m pasu pa leži 7 stanovanjskih stavb v okolici lokacije A in ena stanovanjska stavba v okolici lokacije C.

Vibracije, ki jih bodo povzročala gradbena dela, bodo impulznega in kratkotrajnega značaja, v manjši meri trajnega značaja. Vibracije impulznega značaja bodo nastale pri uporabi udarnih kladiv, delu s padajočimi ali pnevmatskimi dleti za rahljanje trdne zemeljske podlage, pri padanju večjih mas ter pri temeljenju za viadukt. Intenziteta vibracij je v tem primeru sorazmerna kvadratu energije, ki se pri posameznem dogodku sprosti v tla, dejanske vibracije v opazovanem objektu pa so odvisne v prvi vrsti od lokalnih geoloških razmer. Za vibracije tega tipa je značilen širokopasoven spekter v frekvenčnem območju do 80 Hz. Vir vibracij na teh območjih bodo lahko tudi vožnja težkih gradbenih strojev in tovornih vozil po neravni podlagi. Stacionarne vibracije nastajajo pri uporabi stresalnikov in strojev za komprimiranje podlage kot so vibracijski valjarji in nabijala (vibronabijač). S stališča vplivov na obremenjevanje stavb v okolici gradbišča z vibracijami so primernejši stroji, ki obratujejo v frekvenčnem območju nad 35Hz, s čemer se v splošnem preprečuje resonančne pojave v medetažnih konstrukcijah v bližnjih stavbah. Vplivov pri stanovanjskih in poslovnih objektih v okolici gradbišča AC in predora in lokacij vnosa v tla ne bo, saj je neposredna okolica teh območij neposeljena, prav tako ne bo prisotnih vplivov na posedke med gradnjo predorske cevi.

Največ stavb leži ob transportnih poteh do lokacije 5, kjer je v 10 m pasu leži 15 stanovanjskih stavb, v 100 m pasu pa 75. Ob ostalih transportnih cestah je gostota pozidave velika še ob poti do lokacije A pri varianti 2, ob kateri v 10 m pasu ležijo 4 stavbe, v 100 m pasu pa 86. Ob ostalih transportnih poteh v neposredni bližini cest ni stanovanjskih stavb.

Širše vplivno območje ob gradbiščnih poteh in dovoznih poteh do lokacij vnosa viškov izkopanega materiala v tla, kjer je zaradi transporta materiala možno povečanje vibracij pri bližnjih stanovanjskih in gospodarskih objektih, je ocenjeno na 10 m pas. V širšem vplivnem območju ležijo stavbe ob naslednjih transportnih poteh:

- do lokacije 5. Ob R1-201 v smeri Kranjske Gore leži v vplivnem območju 15 stanovanjskih stavb, v katerih je stalno prijavljenih 34 prebivalcev;
- varianta 2 do lokacije A. V vplivnem območju ležijo 4 stanovanjske stavbe, v katerih je stalno prijavljenih 13 prebivalcev in 1 poslovni objekt.

Prevoz do teh lokacij (5 in A) bo sicer časovno omejen in bo trajal 6 dni do lokacije A in 8 dni do lokacije 5. Do lokacije 5 bodo najbolj izpostavljene vse stavbe v vplivnem območju ob regionalni cesti R1-201.

V neposredni okolici transportnih poti do lokacij 5 leži tudi pet objektov ali skupin objektov, ki so evidentirani v Registru kulturne dediščine Republike Slovenije in pri katerih se lahko med gradnjo pojavijo največji vplivi zaradi vibracij. Vplivi pri objektih kulturne dediščine, ki ležijo ob transportni poti do lokacije 5 (R1-201), bodo zmerni, saj je cesta sorazmerno dobro utrjena, transport do te lokacije pa bo trajal le 8 dni.

Pričakovani vpliv med gradnjo AC predora Karavanke na obremenitev stavb in prebivalcev z vibracijami je zaradi transporta izkopanega materiala do odlagališč ocenjen kot zmeren.

Med dograditvijo se bo obremenitev stavb in prebivalcev z vibracijami v neposredni bližini transportnih poti v krajših časovnih obdobjih povečala, zato je naslovni organ med pogoje tega okoljevarstvenega soglasja določil pogoje za varstvo pred vibracijami v času gradnje (pogoj II./3./3.1./, alinea 1–6).

Uporabljati je treba delovne naprave in gradbene stroje, ki so izdelani v skladu z emisijskimi normami za vibracije, zato je naslovni organ med pogoje tega okoljevarstvenega soglasja vključil pogoja II./3./3.1., alinea 1–2.

Za omilitve vpliva vibracij zaradi transportnih poti je treba upoštevati pogoj II./1./1.1., alinea 8, ki je v izreku tega okoljevarstvenega soglasja določen kot pogoj za varstvo zraka in klimatskih razmer v času gradnje. Dovoz viškov izkopanega materiala se do lokacije A vodi po varianti 1 transportne poti, most M2 in transport po regionalnih cestah R1-205 in R2-452 mimo naselja Hrušica pa se mora uporabljati le v nujnih in intervencijskih primerih, medtem ko je prevoz viškov izkopanega materiala do lokacij 1a, A in C treba voditi po lokalni cesti po desnem bregu Save. Poleg tega je treba upoštevati pogoj II./3./3.1., alinea 3.

Zaradi upoštevanja časovnih omejitev del, ki povzročajo emisije vibracij je treba upoštevati pogoje II./3./3.1., alinea 4–6. Med najpomembnejšimi omilitvenimi ukrepi je časovna omejitev prevoza gradbenega in viškov izkopanega materiala do lokacij 1a, 4, 5, A in C na dnevno obdobje, medtem ko je transport do lokacij G in M ter obratovanje gradbiščnih poti na portalnem območju dovoljen tudi v večernem in nočnem obdobju (pogoj II./3./3.1., alinea 5).

Občutljiva obdobja dneva sta večerno in nočno obdobje med 18. uro zvečer in 6. uro zjutraj. Deli dneva so opredeljeni v Uredbi o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (pogoj II./3./3.1., alinea 6).

Zavezanec za izvajanje ukrepov med gradnjo je izvajalec gradbenih del. Ukrepi varstva pred vibracijami med gradnjo morajo biti podrobno opredeljeni v projektu za izvedbo in predloženi v potrditev inšpekcijski službi pred začetkom gradnje.

#### *D) Varstvo kmetijskih zemljišč*

##### *D1) Obstoječe stanje okolja*

Najboljša kmetijska zemljišča se na širšem območju predvidenih ureditev pojavljajo v ravninskem delu ob Savi Dolinki. Povprečne vrednosti bonitete kmetijskih zemljišč so v obeh občinah pod Slovenskim povprečjem. V občini Kranjska Gora je povprečna boniteta kmetijskih zemljišč 19, v občini Jesenice pa 22 bonitetnih točk. Načrtovane ureditve posegajo na zemljišča z boniteto med 7 in 42 bonitetnimi točkami. Po podatkih namenske rabe načrtovane ureditve posegajo na površino 3,2 ha najboljših kmetijskih zemljišč (K1) ter na 5,8 ha drugih kmetijskih zemljišč (K2). Po dejanski rabi gre za poseg na 12,53 ha kmetijskih zemljišč, od tega na 9,16 ha trajnih travnikov. Ostalo predstavljajo zaraščene ali zaraščajoče površine. Na njivske površine in površine trajnih nasadov načrtovane ureditve ne posegajo. Ob upoštevanju dejanske rabe, proizvodnega potenciala ter načina poseganja v kmetijska zemljišča se izkaže, da do dejanskega poseganja v najboljše kmetijska zemljišča ne prihaja.

##### *D2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji*

Vpliv na kmetijska zemljišča bo začasen in trajen. Analiza vpliva je podana glede na plansko opredelitev, dejansko rabo, proizvodno sposobnosti (boniteto) in prisotnost Grafičnih enot rabe kmetijskega gospodarstva (GERK-ov).

Do trajne zasedbe najboljših in drugih kmetijskih zemljišč prihaja le v robnem delu portalnega območja. Pri lokacijah vnosa v tla in komunalnih vodih prihaja do začasnega vpliva, saj se bo po izvedbi nameravanih posegov na teh površinah ponovno vzpostavila kmetijska raba. Do trajne zasedbe kmetijskih zemljišč po dejanski rabi prihaja le na območju AC in portalnem območju. Na območju AC gre za zasedbo kmetijskih zemljišč, ki zaradi lege in oblike nimajo potenciala za kmetijsko rabo. Največji delež predvidenih ureditev nameravanega posega sega na zemljišča z

boniteto 0 (pozidano zemljišče). Sledi bonitetni razred 1-35 bonitetnih točk v skupnem obsegu 4,6 ha.

Predvidene ureditve lokacij vnosa v tla posegajo na površino 5 GERK-ov v skupni površini približno 3,9 ha. Načrtovane ureditve komunalnih vodov posegajo na površino 8 GERK-ov, v skupni površini 0,4 ha. Ureditve portalnega območja posegajo na površino 6 GERK-ov, v skupni površini 2,7 ha. Načrtovane ureditve avtoceste posegajo na površino 1 GERK-a v skupni površini 0,05 ha.

Pri lokacijah vnosa v tla in komunalnih vodih bo vpliv na kmetijska zemljišča začasen v času gradnje. Po končani gradnji se bo vzpostavila prvotna kmetijska raba. Pri transportnih poteh ne prihaja do novega posega v kmetijska zemljišča, saj se bodo uporabile obstoječe prometnice. Območje nove AC posega na pozidana zemljišča in zemljišča v neposredni bližini pozidanih zemljišč, ki zaradi lege in oblike nimajo potenciala kmetijske rabe. Do trajne zasedbe kmetijskih zemljišč prihaja le v robnem delu portalnega območja. Glede na dejanski potencial za kmetijsko rabo gre pri portalnem območju za slabša kmetijska zemljišča s potencialom pašnika in trajnega travnika.

Pričakovani vpliv nameravanega posega na kmetijska zemljišča v času gradnje je majhen.

Zagotoviti je treba gospodarno ravnanje s tlemi na območju nameravanega posega, kot je določeno v pogoj II./4./4.1., alinea 4.

Na površinah tistih načrtovanih lokacij vnosa v tla, katerih površine bodo namenjene kmetijski rabi, je treba vzpostaviti prvotno proizvodno sposobnost zemljišč (pogoj II./4./4.1., alinea 5) - zagotoviti je treba ustrezno debelino rodovitne zemlje, na degradiranih območjih, ki so po namenski rabi kmetijske površine, pa je treba vzpostaviti proizvodno sposobnost zemljišča z bonitetno oceno najmanj kot izhaja iz stanja pred degradacijo. Ustrezna debelina humusa je odvisna od predvidene končne krajinske ureditve in znaša predvidoma od 10 do 40 cm. Debelina v tej fazi dokumentacije ni natančno opredeljena. Pogoj velja za lokacije vnosa v tla A, C in G, ki so v dejanski rabi opredeljene kot travniške površine. Na njih se bo vzpostavilo prvotno stanje s krajinsko sanacijo in izboljšanjem tal. S tem se bodo površine ponovno rekultivirale v kmetijske površine slabše kakovosti.

#### *E) Varstvo ekosistemov, rastlinstva, živalstva in habitatnih tipov*

##### *E1) Obstoječe stanje okolja*

Ureditve v okviru nameravanega posega se nahajajo znotraj ali na robu ekološko pomembnih območij (v nadaljevanju: EPO): Julijske Alpe, ID območja: 21100, Karavanke, ID območja: 21300 in Sava Dolinka od Zelencev do Hrušice, ID območja: 26800, določenih z Uredbo o ekološko pomembnih območjih (Uradni list RS, št. 49/04, 33/13 in 99/13).

Prav tako se ureditve nahajajo znotraj naravne vrednote Sava Dolinka s pritoki do sotočja s Savo Bohinjko, evid. št. 268, določeno s Pravilnikom o določitvi in varstvu naravnih vrednot (Uradni list RS, št. 111/04, 70/06, 58/09, 93/10 in 23/15).

Lokacija vnosa v tla G sega do meje EPO Julijske Alpe (ID 21100). V zelo majhnem delu (nekaj m<sup>2</sup>) posega na navedeni EPO. Lokacija 5 se nahaja znotraj EPO območja Karavanke (ID 21300), kamor sega tudi gozdna cesta, do vodohrana Presušnik. Znotraj območja EPO Sava Dolinka od Zelencev do Hrušice (ID 26800) se načrtujeta lokaciji M in 4.

Na območju naravne vrednote evid. št. 268 Sava Dolinka s pritoki do sotočja s Savo Bohinjko (hidrološka, geomorfološka, zoološka) se načrtujejo lokacija 4, lokacija M, viadukt M1 ter

mostova M3 in M2. Na naravno vrednoto Sava Dolinka poseže tudi rekonstrukcija gozdne ceste GC\_02387 do vodohrana Presušnik.

Nameravani poseg je načrtovan znotraj ali v območju daljinskega vpliva na posebna območja varstva Natura 2000: Karavanke, SAC, ident. šte. SI3000285, Karavanke, SPA, ident. šte. SI5000030, Julijci, SPA, ident. šte. SI5000019, določena z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13 popr., 39/13 Odl.US: U-I-37/10-16 3/14 in 21/16) in zavarovano območje Triglavski narodni park. Gradnja predora bo sicer potekala pod Natura 2000 območjem SAC Karavanke (SI3000285) in SPA Karavanke (SI5000030), vendar območje nad predorom ne sovпада z vplivnim območjem DPN, saj vplivov na površini v nikakršni obliki ne bo. Ker so med območjem DPN in mejo Natura 2000 območja ter Triglavskega narodnega parka obsežne gozdne površine in ker avtocesta na tem območju ni nov linijski objekt v prostoru, se daljinskega vpliva na Natura 2000 območje SPA Julijci (SI5000019) in Triglavski narodni park ne pričakuje. Iz tega razloga sta zato izključeni iz nadaljnje presoje, ker izvedba nameravanega posega in dograditev manjkajočega odseka avtoceste ne bosta imela vpliva na varstvene cilje Natura 2000 območja SPA Julijci (SI5000019), njegovo povezanost in celovitost.

Na območju 400 m okrog nameravanih posegov je bilo zabeleženih nekaj zavarovanih vrst. Leta 2007 so bili med izvajanjem transektov ob Savi Dolinki evidentirani netopirji (severni netopir (*Eptesicus nilssonii*), obvodni netopir (*Myotis daubentonii*) in mali netopir (*Pipistrellus pipistrellus*)). V potoku severno od Hrušice je bil leta 1975 najden potočni rak (*Astacus astacus*), v Hrušici pa je bil severni netopir (*Eptesicus nilssonii*) zabeležen že leta 2003. Atlas metuljev v UTM Kvadrantu, v katerem ležijo predvidena območja nameravanih posegov, navaja velikega modrina (*Lycaenidae sp.*) in črnega apolona (*Parnassius mnemosyne*).

Na širšem obravnavanem območju nameravanega posega so po ribiškem katastru, september 2015, in Ribiški družini Jesenice, september 2015, evidentirane vrste rib: potočna postrv (*Salmo trutta fario*) (revir Sava Dolinka 1, revir Sava Dolinka 2), šarenka (*Oncorhynchus mykiss*) (revir Sava Dolinka 2), lipan (*Thymallus thymallus*) (revir Sava Dolinka 2), zlatovščica (*Salvelinus fontinalis*) (revir Sava Dolinka 2), kapelj (*Cottus gobio*) (revir Sava Dolinka 2).

Dograditev avtoceste A2 izven predora z avtocestnim mostom M1 prečka Savo Dolinko. V sklopu nameravanega posega sta predvidena še dva mosta (M2 in M3). Tudi dve lokaciji vnosa v tla se nahajata ob Savi Dolinki (lokacija 4 in lokacija 5). Reka z obrežno zarastjo predstavlja habitatna tipa Pionirske združbe prodišč gorskih rek in potokov (24.221) in Postrvji pas (24.12). Na tem delu reke se lahko pričakujejo predvsem salmonidne vrste rib, kot je potočna postrv (*Salmo trutta*). Habitatna tipa reke Save Dolinke koristijo tudi netopirji, ki pogosto lovijo ob vodah in so bili tudi zabeleženi med netopirskim transektom (mali netopir (*Pipistrellus pipistrellus*), obvodni netopir (*Myotis daubentonii*) in severni netopir (*Eptesicus nilssonii*)).

Pri terenskem ogledu območja nameravanega posega, ki ga je opravil IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale so bile tujerodne rastline najdene na lokaciji za odlaganje v tla 4, in sicer enoletna suholetnica (*Erigeron annuus*). Ostalih tujerodnih vrst (npr. japonskega dresnika (*Fallopia japonica*), ambrozije (*Ambrosia artemisiifolia*), kanadske zlate rozge (*Solidago canadensis*), orjaške zlate rozge (*Solidago gigantea*)) na območju nameravanega posega niso zasledili. Občina Jesenice ima izdelan Načrt za odstranitve tujerodnih invazivnih rastlinskih vrst (Marbo, 2012). V citiranem dokumentu ni navedenih območij, ki bi bila na ali v bližini nameravanega posega. Najbližje območje nahajanja invazivnih tujerodnih vrst je ca. 2 km stran.



Sava Dolinka je na območju predvidenega prečkanja z mostom sonaravno/tehnično urejen vodotok.

Na terenskem ogledu, ki ga je dne 18. 7. 2014 opravil IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, so bile pregledane naslednje predvidene lokacije odlagališč viška materiala: 4, G, A, 1A in C:

- Lokacija 4 je opuščena peskokop, ki se deloma že zarašča s pionirskimi vrstami, kot so enoletna suholetnica (*Erigeron annuus*), pelin in drevesne vrste, kot so vrbe, topoli in leske. Na severovzhodu lokacija meji na Savo Dolinko, ki ima na tem predelu gosto obvodno vegetacijo. Lokacija meji na obsežen gozdni kompleks, zato se lahko na tem območju pričakuje divjad.

- Lokacija G se nahaja med severnim pobočjem Mežakle in avtocesto. Gre za habitatni tip Mezotrofna do eutrofna gojena travišča, ki se je razvil na nekdanjem nasutju. Travnik je redno košen, zato floristično ni bogat. Več cvetnic je na gozdnem robu, ki je na drugi strani in ob zaraščenem jarku, ki je ohranjen na vzhodnem delu lokacije. Lokacija G je potencialen habitat dveh vrst metuljev, ki sta bili zabeleženi v UTM kvadrantu, v katerem se nahajajo predvidene ureditve DPN - črni apolon (*Parnassius mnemosyne*) in veliki mravljiščar (*Maculinea arion*). Ker je ta travnik tako pogosto košen in v neposredni bližini avtoceste, verjetno ne predstavlja stalnega habitata omenjenih vrst.

- Lokacija A predstavlja ozko območje med avtocesto in naseljem Spodnji Plavž. Gre za mezotrofen do eutrofen travnik, ki je redno košen. Med terenskim ogledom so bile zabeležene travniške vrste kot je glavinec (*Centaurea sp.*), njivsko grabljišče (*Knautia arvensis*), črne detelja (*Trifolium pratense*), nokota (*Lotus sp.*) in druge rastline gnojenih travnikov. Tudi ta travnik je potencialen habitat črnega apolona (*Parnassius mnemosyne*) in velikega mravljiščarja (*Phengaris arion*), vendar zaradi pogoste košnje in neposredne bližine avtoceste verjetno ne predstavlja stalnega habitata omenjenih vrst.

- Lokacija 1a se nahaja med avtocesto in lokalno cesto ter je z vseh strani obdana s cestami. Območje je degradirano in že zdaj služi začasnemu odlaganju materiala.

- Lokacija C se nahaja med avtocestnim izvozom/uvozom in lokalno cesto na desnem bregu Save Dolinke in je z vseh strani obdana s cestami. V naravi je na tem mestu redno košen travnik.

- Lokacija M leži na levem bregu Save Dolinke, med reko in regionalno cesto Hrušica–Mojstrana. Gre za nasuti plato, ki se je uporabljal že v času gradnje prve predorske cevi. Območje je degradirano in se delno zarašča.

- Lokacija 5 je opuščena kamnolom na cesti med Mojstrano in Gozdom Martuljek blizu čistilne naprave Tabre. Lokacija meji na obsežen gozdni kompleks, zato se na območju lahko pričakuje divjad.

## E2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji

Vplivi bodo neposredni zaradi uničenja habitatov rastlinskih in živalskih vrst in habitatnih tipov in daljinski zaradi posrednih vplivov izven območja DPN (hrup, prašenje). Nekateri vplivi nameravanega posega bodo trajni, precejšen del vplivov pa bo začasen.

Vplive se lahko pričakuje med gradnjo manjkajočega dela avtoceste, gradnjo predora, gradnjo ali obnovo transportnih poti in vnašanjem viškov izkopanega materiala v tla, ki bo potekalo med gradnjo predorske cevi.

Na območju 400 m okrog nameravanih posegov je bilo zabeleženih nekaj zavarovanih vrst. Na samem območju DPN ni bilo zabeleženih nobenih zavarovanih vrst živali ali rastlin niti ni bil najden noben prednostni habitatni tip.

Iz podatkov Ribiške družine Jesenice izhaja, da se v Savi Dolinki nahaja kapelj (*Cottus Gobio*) (varovan po Direktivi Sveta o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst (Uradni list RS, št. 206/92 in št. 158/13, v nadaljevanju: Habitatna direktiva) in Uredbi o zavarovanih prostoživečih živalskih vrstah (Uradni list RS, št. 46/04, 109/04, 84/05, 115/07, 32/08 – odl. US, 96/08, 36/09, 102/11 in 15/14, v nadaljevanju: Uredba o zavarovanih prostoživečih živalskih vrstah) ter naveden v Pravidniku o uvrstitvi ogroženih rastlinskih in živalskih vrst v rdeči seznam (Uradni list RS, št. 82/02 in 42/10, v nadaljevanju: Rdeči seznam), lipan (*Thymallus thymallus*) (varovan po Habitatni direktivi, naveden v Rdečem seznamu) ter potočna postrv (*Salmo trutta fario*) (navedena v Rdečem seznamu).

Po podatkih Ribiške družine Jesenice se potočne postrvi v tem delu reke razmnožujejo novembra in decembra.

Za lipana iz literature izhaja, da se v lipanskem pasu drsti marca in aprila, za kaplja pa, da se v postrvem pasu drsti februarja, v lipanskem pasu pa marca in aprila (Povž & Sket 1990). Vpliv na ribe v reki Sava Dolinka je možen v času postavitve gradbenih odrov za potrebe gradnje mostov M1 in M2. V tem času lahko pride do kaljenja vode. Odvodnja je drugače predvidena preko zadrževalnikov, katerih namen je zadržati večje delce, v reko pa se bo spuščala bistra voda. Kalna voda lahko vpliva na dihanje, razmnoževanje, spremembo habitata. Vsi ti vplivi so še posebej pomembni v času razmnoževanja. Neugodne razmere v habitatu lahko uspešnost razmnoževanja zmanjšajo in tako dolgoročno vplivajo na populacijo. Gradnja mostov bo izvedena tako, da se s podpornimi stebri v reko ne bo posegalo. Kljub temu bo prišlo do poseganja v brežine, ki se bodo za potrebe stabilizacije mostne konstrukcije utrdile. V primeru ureditve gladkih betoniranih brežin lahko pride do lokalnih sprememb v hidrologiji in morfologiji reke in s tem življenjskega prostora rib in ostalih vodnih organizmov.

Vpliv na ekosisteme, rastlinstvo, živalstvo in habitatne tipe se lahko pričakuje v času gradnje avtocestnega mostu M1 in gradnji mostov M2 in M3. Za potrebe gradnje bo vsaj delno odstranjena obrežna vegetacija, vzpostavljene pa bodo dostopne poti na brežini, kar je neposreden vpliv na habitatna tipa Pionirske združbe prodišč gorskih rek in potokov (24.221) in Postrvi pas (24.12). Za potrebe gradnje mostov M1 in M2 bo v strugi Save Dolinke postavljen gradbeni oder.

Vpliv se pričakuje na brežino, strugo reke in vodne organizme. Na območju gradnje bo prišlo do odstranitve obstoječe obvodne vegetacije (vsaj začasna sprememba v osenčenosti struge) in utrjevanja brežin. Gradnja mostov bo izvedena tako, da se s podpornimi stebri v reko ne bo posegalo. Kljub temu bo prišlo do poseganja v brežine, ki se bodo za potrebe stabilizacije mostne konstrukcije utrdile. V primeru ureditve gladkih betoniranih brežin lahko pride do lokalnih sprememb v hidrologiji in morfologiji reke in s tem življenjskega prostora rib in ostalih vodnih organizmov.

Za zmanjšanje negativnega vpliva na ribe je treba vse ureditve, ki zahtevajo posege v strugo izvesti izven časa drstitve rib (od oktobra do aprila). V času gradnje je potrebno prevzeti vse potrebne tehnične ukrepe, ki preprečujejo negativen vpliv na vodotok. V brežine vodotoka je treba posegati v omejenem obsegu, utrjevanje se lahko izvede le tam, kjer bodo poškodovane zaradi postavitve vmesnih opornikov. Vse dostopne poti za čas gradnje in brežine je potrebno takoj po končanih delih sanirati, tudi z namenom preprečevanja razširjanja invazivnih vrst. Sanacijo brežine je treba izvesti z intenzivnejšimi zasaditvami v zgornjih dveh tretjinah. Sanacijske zasaditve se morajo izvesti predvsem z vrbbami in topoli, mestoma pa s črno jelšo in velikim jesenom.

Vpliv na ekosisteme, rastlinstvo, živalstvo in habitatne tipe bi lahko predstavljala tudi ureditev lokacij vnosa v tla. Na lokacijah vnosa v tla 4 in M bi negativen vpliv na habitatna tipa Pionirske

združbe prodišč gorskih rek in potokov (24.221) in Postrvji pas (24.12) lahko predstavljali posegi v obrečno zarast in spiranje velikih količin materiala v Savo Dolinko. Na lokacijah 4 in 5 bi negativen vpliv na naravo predstavljale ureditve (ograje ipd.), ki bi onemogočale zvezen prehod divjadi. Vpliv na gozdni ekosistem se lahko pričakuje tudi ob posegih v gozdni rob ali gozd. Negativen vpliv na naravo bi lahko predstavljali tudi drugi odpadki nedovoljeno odloženi na vseh lokacijah vnosa v tla. Ker invazivne vrste naseljujejo predvsem odprte velike površine, se lahko na lokacijah vnosa v tla hitro razširijo in negativno vplivajo na vse okoliške habitatne tipe.

V primeru obravnavanega DPN je nevarnost pojava in razširjanja invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst ob reki Sava Dolinka in na lokacijah vnosa. Najboljša zaščita pred invazivnimi vrstami je čimprejšnja rekultivacija razgaljenih površin. Na ta način se hitreje vzpostavi avtohtona vegetacija in prepreči razraščanje neželenih rastlin. Na območju poseganja v brežine reke Sava Dolinka je potrebno izvesti intenzivne zasaditve v zgornjih dveh tretjinah. Sanacijske zasaditve se morajo izvesti predvsem z vrbami in topoli, mestoma pa s črno jelšo in velikim jesenom. Ob vmesnih podpornikih mostov se morajo na brežino položiti skale ali prodniki različnih velikosti, med njimi pa se mora namestiti zemlja, zatraviti oziroma zasaditi se mora podobno kot brežine.

V primeru obravnavanega DPN je nevarnost pojava in razširjanja invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst ob reki Sava Dolinka in na lokacijah vnosa. Pri terenskih ogledih območja DPN, ki jih je opravil IPSUM, okoljske investicije d.o.o., Ljubljanska c. 72, 1230 Domžale, dresnik ni bil prisoten. Dresnik je znan po zelo velikem vplivu na obstoječo vegetacijo. Rastline dresnika se zelo hitro razrastejo in zaradi goste rasti izpodrinejo obstoječo avtohtono vegetacijo. Zaradi spremembe v rastlinskem pokrovu se spremeni tudi živalska vrstna sestava območja. Dresnik predstavlja pomemben vpliv na vodotoke, saj se ob njih izredno hitro širi in v primeru ukoreninjenja zelo hitro prekrije celotno brežino. Kljub popolni zaraščenosti brežine, pa slednje ne ščiti pred erozijo. Višje vode korenine lomijo in povzročajo spodjedanje brežin. Odlomljeni deli rastlin se prenašajo dolvodno in tako pripomorejo k širjenju invazivnih tujerodnih vrst. V primeru razrasta dresnika po brežinah Save Dolinke ima ta lahko vpliv na njene zoološke, hidrološke in geomorfološke lastnosti. Spremembe brežin zaradi zaraščenosti z dresnikom se lahko kažejo tudi v spremembi hidrologije in morfologije reke. Čeprav dresnika v obstoječem stanju na območju DPN ni, se lahko pojavi v letih do začetka gradnje. V tem primeru ima lahko neustrezno ravnanje z zemljino, v kateri se nahajajo deli rastline, vpliv na pospešeno širjenje in velik vpliv na avtohtono rastlinstvo in živalstvo ter habitatne tipe na območju DPN.

Pri urejanju lokacij vnosa v tla lahko pride do erozije materiala v primeru neustrezno urejenega odvodnjavanja. V primeru, da lokacije vnosa v tla ne bodo primerno varovane, lahko pride do nedovoljenega odlaganja materiala tudi z drugih lokacij oziroma s strani okoliških prebivalcev.

Na naravni vrednoti Sava Dolinka s pritoki do sotočja s Savo Bohinjko evid. št. 268 bo imela vpliv gradnja mostov (M1, M2, M3). Vpliv na zoološke lastnosti reke je povezan z vplivom na ribe oziroma ostale vodne organizme. Gradnja nanje lahko vpliva v primeru pojava kalnosti (npr. postavitve gradbenih odrov, nenadzirano odvajanje vode z gradbišča). Vpliv kaljenja vode zaradi postavitve bo kratkotrajen in vezan na samo postavitve. Odvodnja z gradbišča je predvidena preko zadrževalnikov, katerih namen je zadržati večje delce, v reko pa se bo spuščala bistra voda. Pojav kalnosti je možen ob večjih neurjih ali podobnih izrednih dogodkih. V času gradnje bo v reki postavljen gradbeni oder, ki bo po zaključku gradnje odstranjen. Vpliv na hidrološke in morfološke značilnosti bo tudi v primeru gradnje mostov oziroma natančneje v primeru urejanja območja pod mostovi, kjer bo prišlo do utrjevanja brežin za potrebe zagotavljanja stabilnosti mostov.

Del naravne vrednote Sava Dolinka s pritoki je tudi potok Presušnik. Vpliv gradnje nanj je možen v primeru poseganja na območje vodotoka in njegovih brežin v času rekonstrukcije ceste do vodohrana Presušnik. V času gradnje je možen vpliv na morfologijo potoka zaradi utrjevanja ceste. Pri gradnji ceste obstaja nevarnost, da se bo v potok narivalo gradbeni material oziroma material za utrjevanje ceste.

Rekonstrukcija ceste do vodohrana Presušnik in lokacija vnosa 5 se delno nahajata na EPO Karavanke (ID 21300). Rekonstrukcija ceste bo posegala na obstoječo cesto in na njeno neposredno okolico. Dela bodo potekala kratek čas v sklopu pripravljanih del. Vnos materiala na lokaciji 5 bo predstavljal sanacijo območja in v končni fazi zasaditev avtohtone drevesne vegetacije. Nobena od opisanih aktivnosti ne bo imela vpliva na EPO oziroma lastnosti zaradi katerih je bilo območje opredeljeno. Izgradnja predora, ureditev dovoznih cest ali vnos v tla na lokacijah ne bodo zmanjšali pestrosti rastlinskih in živalskih vrst ali raznolikosti habitatnih tipov EPO Karavanke (ID 21300). Enako velja za lokacijo G, ki posega na EPO Julijske Alpe (ID 21100). Lokacija G posega na EPO Julijske Alpe (ID 21100) na površini nekaj m<sup>2</sup>, kar ne bo zmanjšalo pestrosti rastlinskih in živalskih vrst ali raznolikosti habitatnih tipov EPO Julijske Alpe (ID 21100).

Gradnja AC predora Karavanke ne bo imela negativnega vpliva, saj bo nameravani poseg na površini prostorsko omejen na območje ob obstoječem predoru. Negativen vpliv na širše območje bi lahko imelo neustrezno odvodnjavanje iz tunela, ki pa bo urejeno kot kontrolirano odvodnjavanje v kanalizacijo ali preko lovilnikov olj in usedalnikov.

Ob izkopu predorske cevi so možne najdbe fosilov in mineralov, ki so potencialne naravne vrednote.

Pričakovani vpliv nameravanega posega med gradnjo na ekosisteme, rastlinstvo, živalstvo in habitatne tipe je zmeren. Z upoštevanjem pogojev iz izreka tega okoljevarstvenega soglasja za zmanjšanje vpliva na ekosisteme, rastlinstvo, živalstvo in habitatne tipe se vpliv izvedbe nameravanega posega zmanjša na majhen vpliv.

V času gradbenih del ob in v reki Savi Dolinki je treba zagotoviti izvajanje vseh tehničnih ukrepov, da se ohranijo zoološke lastnosti naravne vrednote Sava Dolinka s pritoki. V času gradbenih del je treba zagotoviti, da v vodi ne bodo nastajale razmere neprekinjene kalnosti (pogoj II./5./5.1., alinea 1). Med gradnjo ni dovoljeno posegati v strugo z materiali, ki vsebujejo nevarne spojine, prav tako je treba preprečiti izlitje mešanice apna ali cementa v vodo.

Gradnja in tehnologija gradnje bosta natančno opredeljeni v projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD) in projektu za izvedbo (PZI), ki mora upoštevati vse predhodno izdane pogoje (pogoj II./5./5.1., alinea 2). V brežine Save Dolinke se lahko posega le tam, kjer je to potrebno zaradi poteka gradbenih del in tehnologije gradnje, utrjuje se jih lahko na mestih, kjer bodo poškodovane zaradi gradnje vmesnih opornikov. Ob stebrih se mora sanacija brežine izvesti v izrazito neporavnani obliki in ob brežini namestiti posamezne skale samice večjih dimenzij. Beton ne sme zalivati zunanjih razpok. Skale, ki utrjujejo vznožje brežin, morajo biti različnih velikosti, ker se tako poveča razgibanost brežin in s tem število skrivališč za ribe. Prostori med njimi se morajo zapolniti z zemljo in zatraviti oziroma zasaditi podobno kot brežine. Pogoj bo zagotovil ohranjanje geomorfoloških lastnosti, ki jih ima Sava Dolinka kot naravna vrednota.

Pogoj II./5./5.1., alinea 3 se mora izvesti tudi z namenom preprečevanja razširjanja invazivnih vrst.

Odvodnjavanje na lokacijah vnosa v tla je treba izvesti zato, da se prepreči erozija.

Vsako leto pozno spomladi (konec maja), sredi poletja (junij, julij), pozno poleti (konec avgusta, začetek septembra) se mora pregledati celotno območje nameravanega posega. V primeru

najdbe invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst se jih mora na vrsti primeren način odstraniti (pogoj II./5./5.1., alinea 7). Pri pregledih območja mora sodelovati strokovnjak za botaniko. Za vsako leto se mora pripraviti poročilo o izvedenih delih na področju iskanja in odstranjevanja invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst. En izvod poročila se mora poslati organizaciji, pristojni za ohranjanje narave.

Sanacija (zasaditev) ogolelih površin se mora izvesti takoj po končanem odlaganju. Za načrtovane zasaditve se lahko uporabljajo le avtohtone vrste - drevesne vrste in zeliščne mešanice (pogoj II./5./5.1., alinea 8).

Ureditve na lokacijah 4 in 5 se lahko izvedejo na način, ki omogoča zvezen prehod za živali, brez preprek ali ograj (pogoj II./5./5.1., alinea 9). Vnašanje in vse pripadajoče ureditve morajo biti omejene na območje nekdanjih izkopov, v sklenjen gozd se ne sme posegati, preprečiti se morajo morebitne poškodbe odraslih dreves z mehanizacijo na robu urejanja.

Pred začetkom gradbenih del je treba izvesti pregled območja nameravanega posega, da se ugotovi kje in katere invazivne tujerodne rastlinske vrste se na območju nameravanega posega nahajajo (pogoj II./5./5.1., alinea 13). Pregled mora izvesti strokovnjak za botaniko. V primeru pojavljanja invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst na območju nameravanih posegov v okviru DPN (premostitve M1, M2, M3, lokacije vnosa viškov materiala v tla, območje pred portalom), se mora pripraviti navodilo za ravnanje z zemljino (odstranjevanje na vrsti primeren način po trenutno najbolj učinkoviti razpoložljivi metodi), v kateri so invazivne tujerodne rastlinske vrste prisotne.

V času gradnje je treba zagotoviti nadzor s strani organizacije, pristojne za ohranjanje narave nad zemeljskimi deli, da se preveri prisotnost mineralov in fosilov. Slednji je potrebno omogočiti dostop do zemljišč, kjer se bodo izvajala zemeljska dela, in opravljanje strokovnega nadzora nad nameravanimi posegi. Nosilec nameravanega posega mora o izvajanju zemeljskih del pisno obvestiti organizacijo, pristojno za ohranjanje narave, vsaj 10 dni pred pričetkom del.

V primeru najdb fosilov in mineralov na območju nameravanega posega je treba o tem obvestiti organizacijo, pristojno za ohranjanje narave.

V času rekonstrukcije gozdne ceste, med kontroliranim proženjem vidno nestabilnih delov, je treba prevzeti vse tehnične rešitve, za preprečitev morebitnega poseganja v potok Presušnik (valjenje ali odlaganje materiala) (pogoj II./5./5.1., alinea 14), da se zagotovi ohranjanje njegovih geomorfoloških, hidroloških in zooloških lastnosti, ki jih ima kot naravna vrednota. V primeru, da kljub vsemu pride do vnosa materiala, se ga mora takoj odstraniti.

Za izboljšanje življenjskih razmer za metulje na travnikih se mora sanacija lokacij vnosa v tla A in G izvesti z uporabo obstoječe zemlje z lokacij vnosa v tla A oziroma G in rodovitno zemljo ali humusom, ki bo pripeljana od drugod. Slednja ne sme vsebovati semen plevelov ali delov korenin koreninskih plevelov: kostreba, srakonja, pesjak (živica mora biti pridobljena na širšem območju DPN ali sterilizirana za preprečitev vnosa invazivnih, tujerodnih rastlinskih vrst) (pogoj II./5./5.1., alinea 15). Za zatravitve predvidenih travniških površin je določeno, da se lahko uporabijo semena naslednjih vrst rastlin: *Veronica officinalis*, *Galium verum*, *Salvia pratensis*, *Achillea millefolium*, *Geranium anguineum*, *Hypericum perforatum*, *Lathyrus niger*, *Trifolium medium*, *Vicia sepium*, *Vicia racca*, *Arrhenatherum elatius*, *Bromus erectus*, *Nardus stricta*, *Sesleria caerulea*, *Lolium perenne*, *Brachypodium pinnatum*, *Alopecurus pratensis*, *Holcus lanatus*, *Phleum pratense*, *Briza media*, *Koeleria pyramidata*, *Molinia caerulea*, *Melica nutans*, *Helictotrichon pubescens*, *Dactylis glomerata*, *Calamagrostis varia*, *Bromopsis erecta*.

Vse ureditve, ki posegajo v strugo reke Save Dolinke, morajo biti načrtovane v sodelovanju z ZZRS in organizacijo, pristojno za varstvo narave.

### *E3) Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji*

Med obratovanjem je na območju DPN možno pojavljanje invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst. Dejavnosti, povezane z obratovanjem same po sebi ne predstavljajo nevarnosti za pojavljanje ali razširjanje invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst. Prisotnost slednjih je lahko posledica njihove naselitve v času gradbenih del ali neuspešnega odstranjevanja v času gradbenih del ali razširitve iz okoliških območij.

Zagotoviti je treba, da se na območju nameravanega posega ne bodo razrasle invazivne tujerodne rastline. Invazivne tujerodne rastline se morajo prvih pet let odstranjevati trikrat na leto, kasneje pa po potrebi (pogoj II./5./5.2., alinea 1). Prvih pet let je treba zagotoviti izvajanje pregledov trikrat na leto (pozno spomladi (konec maja), sredi poletja (junij, julij), pozno poleti (konec avgusta, začetek septembra)). Pri pregledih območja mora sodelovati strokovnjak za botaniko (pogoj II./5./5.2., alinea 2). V primeru pojava invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst jih je treba odstraniti na vrsti primeren način. Za vsako leto se mora pripraviti poročilo o izvedenih delih na področju iskanja in odstranjevanja invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst. En izvod poročila se mora poslati organizaciji pristojni za ohranjanje narave (pogoj II./5./5.2., alinea 3). Po preteku prvih petih let obratovanja se morajo pregledi in odstranjevanja izvajati po potrebi. O potrebi nadaljnjega pregledovanja in odstranjevanja invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst morata odločiti strokovnjak za botaniko in organizacija, pristojna za ohranjanje narave (pogoj II./5./5.2., alinea 4).

Med obratovanjem AC predora Karavanke bo vpliv na ekosisteme, rastlinstvo, živalstvo in habitatne tipe ter na EPO in naravno vrednoto vpliva majhen. Z upoštevanjem pogojev II./5./5.2., alinea 1–4, se pričakovani vpliv izvedbe nameravanega posega zmanjša tako, da vpliva ne bo.

### *E4) Pričakovani vplivi v času odstranitve ali opustitve posega in pogoji*

Opustitev nameravanega posega v primeru dograditve avtocestnega odseka in predora Karavanke predstavljajo lokacije vnosa viškov izkopanega materiala v tla. Opustitev nastopi po končani krajinski ureditvi lokacije vnosa. Vse lokacije bodo imele po opustitvi opredeljeno enako namensko rabo prostora, kot jo imajo v trenutno veljavnih prostorskih aktih občin Jesenice in Kranjska Gora. Za primer opustitve lokacij vnosa viškov materiala v tla je podan pogoj (pogoj II./5./5.3., alinea 1). V primeru pojavljanja tujerodnih invazivnih vrst na območju lokacij vnosa v tla tudi po njihovi opustitvi, je treba v primeru njihovega pojavljanja vse tujerodne invazivne vrste nemudoma odstraniti in njihove ostanke zažgati. Območje je treba potem še 5 let spremljati in odstranjevati tujerodne invazivne vrste. Po potrebi se s spremljanjem in odstranjevanjem nadaljuje tudi po petih letih.

### *F) Varstvo tal in reliefa*

#### *F1) Obstoječe stanje okolja*

Južni portal predora na stacionaži km 7+820 leži v kvartarnih sedimentih. Prehod v trdno hribinsko osnovo, ki jo gradijo permokarbonski, permski in triasni sedimenti je približno v km 7+573.

Predor Karavanke leži na območju med geotektonskima enotama Južnih in Vzhodnih Alp, ki ju razmejuje Periadijski prelomni sistem, Savski prelom pa predstavlja južno mejo njegove

prelomne cone. Ta poteka v smeri zahod-vzhod, v Zgornjesavski dolini pa preide v smer severozahod-jugovzhod. Taka izrivna struktura tvori posamezne enote, ki se raztezajo v smeri vzhod-zahod. Med temi enotami sta bila v preteklosti razločeni dve glavni: Košutin in Južnokaravanški nariv. Z narivi se pojavljajo tudi gubanja in prelomi. Njihove trase se generalno pojavljajo v dveh glavnih smereh, in sicer: severozahod-jugovzhod in severovzhod-jugozahod. Primer prve vrste prelomov je Mlinški, ki prečka predor med 1720. in 1800. metrom, primer druge pa Hrušenski prelom, ki v predoru ločuje permokarbonske plasti od triasnih na območju stacionaže 2610 m.

Na širšem območju DPN se kot talni tipi pojavljajo rendzine, rjave rendzine ter mestoma plitva evtrična rjava tla. Razvitejših oblik tal ni zaznati. Nastanku in razvoju tal je v največji meri botrovala geološka (matična) podlaga, procesi preoblikovanja površja (delovanje ledenika, naplavljanje, koluvialno - deluvialni procesi ter erozija) ter značilnosti reliefa. Kot geološka podlaga se na širšem območju DPN pojavljajo morene, karbonatni aluvij ter pobočni grušč. Z vidika razvoja tal gre v omenjenih primerih za začetne oblike razvoja tal, katerih skupna značilnost je plitvost in prisotnost zlasti humusno akumulativnih horizontov.

Predvidena trasa avtoceste izven predora se načrtuje po spodnjem delu Zgornjesavske doline. Podlaga tu je morena, aluvij in fluvioglacialni zasip na enem delu pa tudi zasip rečne terase (meljasto peščen grušč in prod, meljast pesek, beton ter kosi različnih kamnin). Na območju novega dela avtoceste in v njeni bližnji okolici ni obstoječih erozijskih pojavov, niti ni tu pojavov pobočnega premikanja. Prav tako je na portalu Geohazard območje označeno kot območje brez nevarnosti pojavljanja ploskovne erozije in območje zanemarljive verjetnosti pojavljanja procesov pobočnega premikanja.

Območje portala predora je bilo v času gradnje nasuto z materialom, tako so danes na tem območju mešani izkopani morenski materiali, v podlagi je morena. Izkop predora bo na začetnem delu potekal v kvartarnih slojih, po nekaj več kot 7 km pa bo prešel v trdno hribsko osnovo, ki jo zajemajo triasni, permski in permokarbonski sedimenti. Na območju portala, v njegovi bližnji okolici in na pobočjih nad njim ni obstoječih erozijskih procesov niti obstoječih pojavov pobočnega premikanja. Po portalu Geohazard je del pobočja nad bodočim portalom določen kot območje nevarnosti pojavljanja močne ploskovne erozije, kot tudi območje srednje verjetnosti pojavljanja procesov pobočnega premikanja. Na območju nad tem je območje nevarnosti pojavljanja zmerne ploskovne erozije in območje velike verjetnosti pojavljanja procesov pobočnega premikanja. Na območju gozdne ceste GC\_02387 v grapi Presušnik, nad območjem portala, se nahaja plaz, ki ga sestavljata ledeniška morena in pobočni grušč. V sklopu gradnje predora in avtoceste je predvidena izvedba vzdrževalnih oziroma dostopnih cest. Na območju predvidenih cest je v podlagi morena, aluvij in fluvioglacialni zasip.

Lokacije vnosa v tla so predvidene v dolini Save Dolinke od gozda Martuljka do Jesenic. Na teh lokacijah prevladujejo aluvialno prodno peščene naplavine, fluvioglacialni peščeno prodnati zasipi in pobočni grušč. Lokalno se pojavljajo tudi nesprijete morene in proluvialni sedimenti.

- Le na zahodnem delu lokacije 1a se lahko pričakuje prvotno površje (fluvoglacialni zasip), na preostalem delu pa so prisotni kupi proda, gramoza in zdrobljenega betona. Služila bo začasemu skladiščenju izkopanega materiala.

- Lokacija 4 je območje nelegalnega izkopa morenskega materiala. Nasuti material se bo humusiral in zasadil z avtohtonimi drevesnimi in grmovnimi vrstami. Na območju lokacije 4 se nahaja aktiven vršaj hudournika s pobočja Mežaklje (z izrazito zaledno grapo). Drugih pojavov obstoječe erozije ni, po portalu Geohazard gre za območje zanemarljive nevarnosti pojavljanja ploskovne erozije.

- Lokacija 5 je opuščen nelegalni kop pobočnega grušča. Območje lokacije 5 je območje antropogene erozije. Tudi po portalu Geohazard se območje nahaja na področju zmerne in deloma močne nevarnosti pojavljanja ploskovne erozije in majhne do srednje nevarnosti pojavljanja pobočnih premikov.
- Lokacija A se nahaja na travniku, na podlagi iz fluvoglacialnega nanosa.
- Lokacija C se nahaja na travniku, kjer je bil v preteklosti odložen izkopani material iz predora in ga v obstoječem stanju porašča trava. V podlagi je fluvoglacialni nanos proda in grušča.
- Tla lokacije G gradi fluvoglacialni peščeno glinasti prod in grušč, na zahodnem delu pa tudi izkopani material iz predora.
- Na lokaciji M je zasip meljasto peščenega grušča v skrajnem vzhodnem in severovzhodnem delu pa je ohranjeno še prvotno površje ob reki (fluvoglacialni nanos in rečni prodi). Na večini predvidenih lokacij ni nevarnosti pojavljanja ploskovne erozije niti se ne nahajajo na območjih z nevarnostjo pojavljanja procesov pobočnega premikanja.

#### *F2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji*

Nameravani poseg ima lahko vpliv na tla in relief pri gradnji portalnega območja s pripadajočimi ureditvami, rekonstrukciji gozdne ceste GC\_02387 do vodohrana Presušnik, gradnji viadukta M1 in mostu M3 med območjem pred portalom in AC bazo in ureditvi lokacij vnosa viškov izkopanega materiala v tla.

Ocenjuje se, da gradnja AC ne bo imela nikakršnega vpliva na verjetnost pojavov ploskovne erozije in na stabilnostne razmere. Sam relief bo zaradi nasipov spremenjen. Premostitev Save Dolinke zahteva opornike na brežinah. Ti bodo imeli neposreden vpliv na erozijske razmere na brežinah reke, vendar ta vpliv ob izvedbi ukrepov ne bo bistven. Gradnja portala predora bo imela neposreden vpliv na mestih poseganja v pobočje, saj bodo nastale nove vkopne brežine. Spremenjen bo relief območja. Povečala se bo nevarnost pojavov ploskovne erozije in proženja pobočnih premikov.

Ureditev mostu M3 in M2 bo v času gradnje vplivala na brežine Save Dolinke. Vplivi na stabilnost in kakovost tal in brežin reke se bodo pojavili zaradi gradnje opornikov. Vplivi bodo, ob izvedbi ukrepov, majhni. Z urejanjem transportnih poti bo, zaradi nasipov ali vkopov spremenjen relief.

Gradnja transportnih poti in načrtovanih premostitev ne bo imela vpliva na kakovost tal in relief. Vpliv transportnih poti med gradnjo se ocenjuje kot da vpliva ne bo.

Vse lokacije vnosa v tla se nahajajo v Zgornjesavski dolini, ki ima ledeniški geomorfološki nastanek. Tovrstna tla so občutljiva za posege v prostor, ki spreminjajo relief. Za potrebe priprave DPN je bila izdelana strokovna podlaga Načrt lokacij za vnos v tla (Geoportal d.o.o., oktober 2014), kjer so bile vse lokacije preverjene z vidika obstoječega stanja, geološko-geotehničnih lastnosti, krajinskih kriterijev ter izvedena geostatična analiza stabilnosti lokacij vnosa viškov materiala v tla.

Nove ureditve v času gradnje na lokacijah vnosa viškov izkopanega materiala v tla bodo spremenile relief območja, saj bo nasutje materiala povsod dvignilo nivo terena. Ker bodo nastale nove nasipne brežine na vseh lokacijah vnosa v tla, se lahko poveča neposredna nevarnost pojavitve pobočnih premikov, pa tudi neposredna nevarnost pojavitve ploskovne erozije. Ob vznožju brežin se lahko poveča neposredna nevarnost odlaganja erozijskega materiala.



Za vgradnjo izkopanega materiala na posameznih lokacijah vnosa v tla je bila v strokovni podlagi Načrt lokacij za vnos v tla (Geoportal d.o.o., oktober 2014) tudi izvedena preverba geostatičnih analiz predvidenega končnega stanja ureditev posamezne lokacije. Preverjeni so bili kritični profili ter stalni vplivi zaradi hribinskih pritiskov zaradi spremembe napetostnega stanja, ki je posledica teže vnesenega materiala. Ugotovljeno je bilo, da predvidena ureditev lokacij vnosa viškov materiala v tla zagotavlja stabilnost novo oblikovanega reliefa in upošteva vse ukrepe za preprečitev nastajanja ploskovne erozije. Ker se vse lokacije vnosa v tla po končnem vnašanju humusirajo in zasadijo, to predstavlja pozitiven vpliv na stabilnost tal.

Pri lokacijah vnosa v tla 4 in 5, kjer gre za nelegalne opuščene in nesanirane peskokope, se bo z izvedbo ukrepov pri vnosu viškov izkopanega materiala v tla ter končnemu oblikovanju brežin, stabilnostno stanje nesaniranih brežin izboljšalo. Ukrepi bodo pozitivno vplivali na močno erodirane odkopne brežine.

Oporniki mostov M1, M2 in M3 morajo biti locirani na način, da so zavarovani pred erodiranjem visoke vode Save Dolinke, na tangiranem odseku morajo biti zavarovane tudi brežine Save Dolinke (pogoj II./6./6.1., alinea 2). Po potrebi je treba ob zaključku obrežnih zavarovanj predvideti stabilizacijo obrežnega dela struge.

Most M1 se mora temeljiti globoko na uvrtnih AB pilotih dimenzije  $\phi 150$  cm v plasti gostega do zelo gostega peščenega proda. Piloti v neposredni bližini struge morajo zaradi erozije segati v globino 10 m. Piloti za temeljenje krajnih opornikov morajo biti tako dolgi, da z nogo segajo 4–5 m v plast gostega do zelo gostega peščenega proda (pogoj II./6./6.1., alinea 7).

V primeru globokega temeljenja mostu M3 se mora temeljiti globoko na uvrtnih AB pilotih, dimenzije  $\phi 120$  cm (M2) oziroma  $\phi 130$  cm (M3), v plasti gostega do zelo gostega peščenega proda. Piloti za temeljenje krajnih opornikov morajo biti tako dolgi, da z nogo segajo 3–4 m v plast gostega do zelo gostega peščenega proda (pogoj II./6./6.1., alinea 9);

Podporna konstrukcija PK-2 ob AC mostu se mora temeljiti plitvo na pasovnih temeljih. Dno pasovnega temelja se mora projektirati v globini ca. 1,5 m, predvidoma v moreni (pogoj II./6./6.1., alinea 12). V primeru, da bo na tej globini še nasip, se zaradi njegove heterogenosti priporoča, da se ga pod temelji v celoti odstrani in nadomesti s tamponom. Brežine prostega odkopa je treba pred erozijo zaščiti z geosintetikom.

Oporna konstrukcija OK-1 se mora temeljiti plitvo na pasovnih temeljih. Dno temelja se mora projektirati v globini ca 1,6 m, predvidoma v moreni (pogoj II./6./6.1., alinea 13). V primeru, da bo na tej globini še nasip, se zaradi njegove heterogenosti priporoča, da se ga pod temelji v celoti odstrani in nadomesti s tamponom. Zid se mora izvesti z začasnim varovanjem z brizganim betonom in pasivnimi sidri.

Pričakovani vpliv nameravanega posega med gradnjo bo zmeren. Ob upoštevanju vseh pogojev za preprečitev nastanka ploskovne erozije ter narušitve pobočij (pogoj II./6./6.1.) se bo vpliv zmanjšal na majhen.

## *F2) Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji*

V času obratovanja nameravanega posega se ne pričakuje vplivov na erozijo tal ali na stabilnost novo oblikovanih brežin, v kolikor bodo upoštevani vsi ukrepi, predvideni med gradnjo. Vpliv bi se lahko pojavil zaradi posedanja tal na lokacijah vnosa v tla, vendar je ob

predvideni izvedbi brežin teh lokacij to malo verjetno. Drugih vplivov na kakovost tal in stabilnost reliefa se ne pričakuje. Pričakovani vpliv nameravanega posega med obratovanjem je majhen.

Pogoj II./6./6.2., alinea 1 se mora upoštevati predvsem na lokacijah 4 in M, ki lahko v primeru uporabe sprejmeta največje količine izkopanega materiala.

### *F3) Pričakovani vplivi v času odstranitve ali opustitve posega in pogoji*

Opustitev nameravanega posega v primeru dograditve avtocestnega odseka in predora Karavanke predstavljajo lokacije vnosa viškov izkopanega materiala v tla. Opustitev nastopi po končani krajinski ureditvi lokacije vnosa. Vse lokacije bodo imele po opustitvi opredeljeno enako namensko rabo prostora, kot jo imajo v trenutno veljavnih prostorskih aktih občin Jesenice in Kranjska Gora. Za primer opustitve lokacij vnosa viškov materiala v tla je podan pogoj za tla in relief (pogoj II./6.6.3., alinea 1).

### *G) Varstvo površinskih voda in varstvo pred poplavno ogroženostjo*

#### *G1) Obstoječe stanje okolja*

Na območju nameravanega posega se nahajata dva vodotoka, Sava Dolinka in njen levi pritok Presušnik. Glede na podatke iz Atlasa okolja se na obravnavanem območju nahaja še en neimenovani levi pritok Save Dolinke. Pri terenskem ogledu izdelovalci poročila o vplivih na okolje potoka niso našli. Predvideva se, da je potok viden le še kot ena izmed številnih suhih strug hudournikov, ki se nahajajo na širšem obravnavanem območju.

Sava Dolinka izvira v Tamarju kot Nadiža, po 100 m ponikne v prod in priteče na površje skupaj z drugimi podzemnimi pritoki v Zelencih pri Ratečah. Struga odvijuga med močvirno vegetacijo in nadaljuje po dolini v smeri zahod-vzhod mimo Kranjske Gore in skozi Jesenice.

Dolvodno od Jesenic je akumulacijsko jezero hidroelektrarne Moste.

Pritoki Save Dolinke z leve strani iz Karavank so kratki in izrazito hudourniškega značaja. Pritoki z desne strani segajo v osrčje Julijskih Alp in tečejo deloma podzemno v globoko vrezanih dolinah napolnjenih z drobirjem in gruščem. Za Savo Dolinko so značilne faze vrezovanja v starejše ledeniške jezerske sedimente, zato so se izoblikovale rečne terase. Reka ima bogato obrežno vegetacijo in nudi številne življenjske prostore vodnim in obvodnim živalskim vrstam.

Potok Presušnik je hudourniški potok, ki izvira na južnih pobočjih gore Dovška baba (1891 m) v Karavankah. Na zahodnem obronku Belega polja pri Jesenicah se kot levi pritok izliva v Savo Dolinko. Njegovo porečje predstavlja napajalno zaledje izvira Julijane. Zaradi izgradnje obstoječega predora so nekateri izviri na površju presahnili.

Stanje površinskih voda je opredeljeno s kemijskim in ekološkim stanjem površinskih voda. Ekološko stanje površinskih voda se ugotavlja na podlagi bioloških, splošnih fizikalno-kemijskih in hidromorfoloških elementov ter posebnih onesnaževal.

Vodna telesa površinskih voda se na podlagi vrednotenja bioloških in splošnih fizikalno-kemijskih elementov ekološkega stanja ter posebnih onesnaževal razvrsti v pet razredov: zelo dobro, dobro, zmerno, slabo ali zelo slabo ekološko stanje. Razvrstitev v zelo dobro ekološko stanje se preveri tudi glede na hidromorfološke elemente ekološkega stanja. Sava Dolinka je vključena v mrežo državnega monitoring kvalitete vode, ostala dva opisana pritoka pa nimata merilnih mest. Merilno mesto na Savi Dolinki je v Mostah.

Za načrtovanje ureditev v okviru državnega prostorskega načrta je bila izdelana hidrološko hidravlična analiza s poplavnimi kartami (Hidrosvet d.o.o., 2014). Hidrološko-hidravlična analiza je bila narejena na osnovi geodetskega posnetka z Lidar tehnologijo ter predhodne dokumentacije št. C22-RF/10, ki jo je za naročnika Občino Jesenice izdelalo podjetje IZVO d.o.o. leta 2011. Omenjena predhodna dokumentacija obravnava reko Savo Dolinko s pritoki, in sicer na območju od hidroelektrarne Moste do občinske meje z Občino Kranjska gora. Pri izračunu visokih vod so se upoštevali obratovalni pravilniki za vodne objekte na tem območju (hidroelektrarne Moste, Hermanov jež in prodna zadrževalnika). Hidravlični model, uporabljen v predhodni dokumentaciji št. C22-RF/10 se je na gorvodnem odseku podaljšal za ca. 600 m in tako hidravlično pokril celotno obravnavano območje.

Sava Dolinka je bila na obravnavanem odseku (od AC viadukta do Hermanovega jezua) v pretežni dolžini regulirana v sklopu izgradnje obstoječe avtoceste. Na tem območju se nahaja tudi prodni zadrževalnik Hrušica, katerega glavna naloga je preprečevanje vnosa plavin v akumulacijo hidroelektrarne Moste ter pridobivanje proda za potrebe gradbeništva. Na obravnavanem odseku se nahajajo štiri mostne konstrukcije, ki vse prevajajo visoke vode. Gledano dolvodno po toku Save se prvi most nahaja pri odcepu z regionalne ceste R1-201/0205 Kraje–Hrušica proti Mojstrani. Drugi most predstavlja viadukt obstoječe avtoceste. Tretja premostitev predstavlja most pri izvozu Hrušica do regionalne ceste R1-201/0205. Četrto premostitev predstavlja most na lokalni cesti LC-152161.

Portal nove cevi predora Karavanke je predviden na levem bregu Save Dolinke, ca. 150 m od osi struge. Leži izven območja veljavnosti Kart razredov poplavne nevarnosti. Ocenjuje se, da območje ni poplavno ogroženo. Cestninska postaja Hrušica je na desnem bregu Save Dolinke. Območje dograditve AC leži izven območja veljavnosti Kart razredov poplavne nevarnosti. Ocenjuje se, da območje ni poplavno ogroženo.

V strokovnih podlagah za DPN so bile obdelane lokacije 1a, 4, 5, A, C, G in M.

- Lokacija 1 a.

Na območju lokacije začasnega skladiščenja viškov izkopanega materiala 1a se tik ob lokalni cesti nahaja zaledni jarek z iztokom v Savo. Struga Save Dolinke na območju lokacije 1a prevaja visoke vode (tudi  $Q_{500}$ ). Lokalna cesta in sama lokacija 1a nista ogroženi.

Ker izpust zalednega jarka ni zaščiten pred vdorom visokih vod, le-te ob pojavu vstopijo preko izpusta v zaledni jarek, ga napolnijo, vendar ne prelijejo območja lokacije. V zalednem jarku se pojavi gladina, ki je višja kot 50 cm in s tem v njem srednji razred poplavne nevarnosti. Lokacija začasnega skladiščenja je oblikovana tako, da se zaledni jarek v celoti ohrani.

- Lokacija 4

Lokacija vnosa v tla 4 se nahaja na desnem bregu reke Save, tik dolvodno od mostu na cesti proti Mojstrani, ca. 4 km po osi Save gorvodno od obstoječega viadukta na AC. Območje je izven dosega visokih vod reke Save.

- Lokacija 5

Lokacija 5 se nahaja na levem bregu Save, nad cesto Jesenice–Kranjska Gora. Območje je izven dosega visokih vod reke Save.

- Lokacija A

Območje lokacije A se nahaja na desnem bregu Save Dolinke in je od struge oddaljeno ca. 40 m, med njima se nahaja AC. Ob robu lokacije poteka AC zaledni jarek, ki je pod AC speljan preko prepusta v Savo. Območje je v razredu preostale poplavne nevarnosti.

- Lokacija C

Območje lokacije C se nahaja na desnem bregu Save Dolinke. Preko območja poteka zaledni jarek, ki se preko prepusta pod lokalno cesto izliva v Savo. Visoke vode Save na krajšem odseku prestopijo bregove, vendar ne dosežejo območja predvidene lokacije C.

Pred izgradnjo lokacije oziroma najkasneje istočasno kot z izgradnjo lokacije C, bo treba prestaviti obstoječi zaledni jarek, in sicer na skrajni zahodni del območja – tik ob uvozno-izvozno rampo na AC.

- Lokacija G

Območje je z obeh strani obdano z zalednim jarkom, v katerega se stekajo padavinske vode. Lokacija G se nahaja na terasi, ki je od 4 do 10 m dvignjena nad gladinami visokih vod Save. Visoke vode lokacije G ne dosežejo.

- Lokacija M

Območje lokacije M se nahaja tik ob strugi na levem bregu Save (najmanjši odmik lokacije M od roba vodotoka je 8 m). Ob pojavu visokih vod le-te prestopijo bregove in se razlijejo po levem bregu. Pri pretokih s povratno dobo 10 let se ob strugi pojavi razlivni pas širine ca. 4.5 m, pri pretokih s povratno dobo 100 let pa razlivni pas širine ca. 6 m. Visoke vode s povratno dobo 500 let dosežejo širše območje lokacije, predvsem nižje ležeče dele območja. Lokacija M je predvidena na površini, ki je izven območja dosega visokih vod s povratno dobo 100 let. Območje se delno nahaja v razredu preostale poplavne nevarnosti.

#### *G2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji*

Vpliv na površinske vode se potencialno lahko pojavi pri gradnji viadukta M1 in mostov M3 in M2 med območjem portala ter AC bazo ter pri urejanju lokacij vnosa v tla. V času gradnje treh mostov bi negativen vpliv na kakovost površinskih voda predstavljalo morebitno onesnaženje vode. Ker gradnja mostu M1 predvideva postavitev gradbenega odra v strugi bi se negativen vpliv lahko pričakovalo v primeru nepretrgane kalnosti ali sprememb v količini kisika v vodi.

Potencialni vpliv na površinske vode bi se lahko pojavil zaradi delovanja gradbišča, in sicer ob zastajanju padavinske vode na območju gradbišča ter nekontroliranim odtekanjem te vode v Savo Dolinko. S tem bi lahko prišlo do kaljenja vodotoka in možnega onesnaženja z nevarnimi snovmi. V času gradnje bi lahko vpliv na kakovost Save Dolinke imelo tudi urejanje lokacij vnosa v tla ter odvodnja padavinske vode preko še ne urejenih lokacij vnosa. Predvsem to velja za lokaciji M in 4, ki se nahajata najbližje vodotoku.

Pričakovani vpliv na kakovost površinskih vodotokov bo zmeren. Z upoštevanjem ukrepov za zmanjšanje vpliva nameravanega posega se bo le-ta zmanjšal na raven majhen.

V času gradnje bi izvedba nameravanega posega lahko imela potencialni vpliv na poplavno varnost zaradi gradnje viadukta ter mostu M3 in M2. Vpliv bi se lahko pojavil tudi v času gradnje pri vnosu zemeljskega izkopa v tla na lokaciji 4 in M, ki sta najbližji Savi Dolinki. Pri tem je ključno, da se ne poslabšuje poplavna ogroženost gorvodno in dolvodno od vseh treh mostov z zagotavljanjem ustreznega svetlega profila za prevajanje visokih vod s povratno dobo 100 let ( $Q_{100}$ ).

Za potrebe umestitve vodnogospodarskih ureditev ter ureditve lokacije vnosa viškov materiala v tla, je bil izdelan Načrt vodnogospodarskih ureditev (Hidrosvet d.o.o., 2014) in izdelana hidrološko hidravlična analiza s poplavnimi kartami. V strokovnih podlagah je bil kvantificiran vpliv nameravanih mostov na vodni režim.

Spodnja kota mostne konstrukcije M1 v osi vodotoka je 612.15 m nadmorske višine, kar pomeni ca. 8 m varnostne višine med mostno konstrukcijo in gladino visoke vode s povratno dobo 100 let.

Najnižja kota mostne konstrukcije M3 je locirana nad koto  $HQ_{100} + 50$  cm, torej je zagotovljen minimalni odmik od merodajnih gladin.

Kot dokaz ustreznosti predvidenih mostnih konstrukcij sta bila izvedena dva hidravlična izračuna, in sicer za obstoječe (brez mostnih konstrukcij) ter predvideno stanje (v izračun sta vključeni predvideni mostni konstrukciji M3 in M1). Ugotovljeno je, da se zaradi predvidene mostne konstrukcije M1 gladina visoke vode dvigne le lokalno v dolžini ca. 50 m gorvodno od predvidenega mostu, in sicer za največ 5 cm. Iz hidravličnega izračuna je razvidno, da predvideni mostni konstrukciji ne poslabšata obstoječega stanja na gorvodnem in dolvodnem odseku.

Nov M2 most bo nadomestil obstoječi M2 most. Iz hidrolško hidravlične študije izhaja, da imajo obstoječe premostitve Save Dolinke ustrezne pretočne profile in da ne ovirajo visokih vod. Nov most ne bo imel manjših profilov od obstoječega.

Nobena od lokacij vnosa materiala se ne nahaja v razredu Ps (razred srednje poplavne nevarnosti).

Negativnega vpliva na kakovost površinskih voda, zaradi zalednih vod, se ne pričakuje. Pričakovani vpliv nameravanega posega v času gradnje na poplavno ogroženost ne bo imel vpliva. Vpliv, ob upoštevanju ukrepov za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov na poplavno ogroženost, se ocenjuje kot majhen.

Kriterije za ustrezne razmere (pogoj II./7./7.1., alinea 10) določa Uredba o kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih vrst rib (Uradni list RS, št. 46/02 in 41/04).

Na lokaciji mostu M2 se mora izvesti kamnito zavarovanje do mostnih opornikov, na območju gorvodno in dolvodno od mostu pa do višine 2.4 m od nivelete dna. Izvesti se mora v času gradnje in sicer iz kamna v betonu (beton mora biti viden minimalno). Pri gradnji se mora pri dnu brežine vgraditi kamne velikosti 50 cm, proti vrhu zavarovanja pa kamne velikosti 40 cm. Peta zavarovanja se mora izvesti iz kamnov velikosti 80–100 cm. V zavarovanju se mora izvesti barbakane (podpornike) (pogoj II./7./7.1., alinea 17).

Na območju predvidenih mostov M3 in M1 je v času gradnje treba izvesti zavarovanje brežin za preprečitev poslabšanja obstoječe stabilnosti. Zavarovanje se mora izvesti iz kamna v betonu (beton mora biti viden minimalno). Pri dnu se mora vgraditi kamne velikosti 60 cm, ki se morajo proti vrhu zavarovanja zmanjšati na velikost 40 cm. Peta zavarovanja se mora izvesti iz kamnov velikosti 100 cm. V zavarovanju je treba izvesti barbakane (pogoj II./7./7.1., alinea 18).

Na lokaciji viškov izkopanega materiala C je treba urediti novo traso zalednega jarka, ki se prične na mestu vtoka v prepust pod AC priključkom ter poteka tik ob zahodnem boku AC priključka v reko Savo z namenom preusmeritve vse zaledne vode, ki gravitira proti lokaciji C, neposredno v reko Savo. Oba obstoječa prepusta (pod AC priključkom in lokalno cesto) je treba zapolniti na način, da vstop vode vanju ne bo več mogoč. Struga obstoječega jarka se v času izgradnje lokacije C zasipa. Predvideni zaledni jarek mora imeti trapezno obliko s širino dna 0.8 m ter naklon brežin 1:1. Brežine se morajo zavarovati s kamni velikosti 40 cm, ki se jih vtiska v teren. Globina zalednega jarka lahko variira zaradi obstoječega terena od 2 do 3 m. Na celotni dolžini prestavljenega jarka se morata predvideti dve stopnji s tolmuni, s pomočjo katerih se bo tok umiril (pogoj II./7./7.1., alinea 20).

Med zgornjima višinskima kotama lokacije 4 se mora oblikovati struga za odvod zalednih vod izpod hudourniškega vršaja. Predvidena je struga trapezne oblike z naklonom stranic 1:1, višine min 1.3 m in širine dna 0.8 m. Brežine potoka se morajo obložiti s kamenjem velikosti 40 cm, s čimer se bo lažje odstranjevalo plavine iz hudourniškega vršaja. Pod dovozom na lokacijo 4 je

predviden cevni prepust premera 1400 mm. Vtok in iztok se morata oblikovati z vtočno-iztočno glavo (pogoj II./7./7.1., alineja 21).

### *G3) Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji*

V času obratovanja bi lahko nameravani poseg vplival na površinske vode zaradi neustreznega odvodnjavanja cestiščnih vod iz predora, avtoceste ter transportnih in manipulativnih poti, predvsem v primeru nedelujočih lovilnikov olj.

Pričakovani vpliv nameravanega posega v času obratovanja na kakovost površinskih voda, se ob upoštevanju pogojev za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov, navedenih v točki II./7./7.2. izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ocenjuje kot majhen.

V času obratovanja, ob upoštevanju projektnih pogojev iz izdelane hidrološko hidravlične analize za potrebe nameravanega posega (Hidrosvet, d.o.o., 2014), predvsem kar se tiče zagotavljanja ustreznega svetlega profila premostitev viadukta M1 in mostu M3 med območjem pred portalom in AC bazo, vpliva zaradi izvedbe nameravanih posegov ne bo. Enako se lahko zaključi tudi za območje lokacij vnosa v tla 4 in M, ki se nahajata najbližje Savi Dolinki. Nameravani poseg v času obratovanja ne bo imel vpliva na poplavno ogroženost.

### *H) Varstvo podzemnih voda*

#### *H1) Obstoječe stanje okolja*

Celotno območje nameravanega posega je znotraj vodnega telesa VTPodV Karavanke (1005). Ob gradnji prve, zahodne cevi predora Karavanke, so se pojavili močni izviri. Tu je danes izdelano zajetje, znano pod imenom »zajetje Julijana« oziroma »zajetje Predor Karavanke, 3028 m«. Pojavljata se še dva izvira: Predor Karavanke 2982 m in Predor Karavanke 2875 m. Zajetja v Karavanškem predoru so zavarovana z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov na območju občine Jesenice (Uradni list RS, št. 62/13 in 92/14).

Gradnja druge, vzhodne cevi predora Karavanke se načrtuje skozi I., II. in III. vodovarstveno območje. Ta območja ureja Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov na območju občine Jesenice (Uradni list RS, št. 62/13 in 92/14).

#### *H2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji*

Nameravani poseg v okolje bo največjo nevarnost za onesnaženje vodnih virov predstavljal v času gradnje predora na vodovarstvenih odsekih. V tem obdobju je vodonosnik najbolj ranljiv zaradi še ne urejene odvodnje in zaradi prisotnosti mehanizacije na čelu predora. Najbolj možno onesnaževalo iz vrste goriv in maziv je dizelsko gorivo. Med mazivi lahko nastopajo predvsem strojna olja, hidravlična olja, zavorna olja, masti za ležaje, za navoje.

Pri vgradnji betonskih notranjih oblog pa se uporabljajo tudi opažna olja - parafini, s katerimi so lahko premazani opaži. Kot onesnaževala, ki bi jih zaznali v imisijskem monitoringu ob morebitnem prodoru goriv in maziv, se lahko predvidijo predvsem organski parameter »Celotni ogljikovodiki \*(mineralna olja)«, poleg tega pa lahko še spremljajoči aromatski ogljikovodiki. Pri miniranju lahko nastopijo ostanki razstreliva, ki so lahko nevarni za podzemne vode. Škodljivi za vode so lahko tudi dodatki za beton in injekcijske mase.

Možen onesnaževalec podzemne vode je motnost. V primeru, da pride do vnosa neraztopljivih ali usedljivih snovi v vodonosnik, je usedanje teh delcev v bolj prevodnih razpokah majhno. To

Pričakovani vpliv gradnje nove cevi predora Karavanke bo velik. Z upoštevanjem pogojev, navedenih v točki II./8./8.1. izreka tega okoljevarstvenega soglasja, se bo zmanjšal na zmeren vpliv.

Za potrebe načrtovanja in projektiranja novega predora je bila izdelana strokovna podlaga Analiza tveganja za VVO (IRGO Consulting d.o.o., 2014). Nameravani poseg v okolje bo največjo nevarnost za onesnaženje vodnih virov predstavljal v času gradnje predora na vodovarstvenih odsekih. V okviru izgradnje nove predorske cevi je predvidena tudi izvedba zajetja za pitno vodo. Zajetje bo locirano na stacionaži 2973,3 (km 4+846,90) in se bo nahajalo v t.i. slepem prečniku, ki bo usmerjen proti vzhodu. Zajetje bo služilo za zajem pitne vode iz schlernskih dolomitov, dodatno pa bo vloga zajema vode tudi zniževanje hidrostatskih tlakov na predorsko cev. Svetli premer prečnika bo 7,5 m, njegova dolžina pa bo 11 m. Zajetje bo v prečniku locirano na način, ki omogoča pohodni dostop z vseh strani. Dostop je pomemben za potrebe vzdrževanja posameznih kaptažnih vrtin, ki bodo izdelane iz prečnika. Iz rezervoarja zajetja sta predvidena dva odvoda vode ter preliv za odvečno vodo. Preliv in en odzem (nižji izpust) sta vezana na drenažni sistem predora, drugi odzem je povezan na cevovod za pitno vodo. V času med izključitvijo vodnega vira v prečniku na stacionaži 3028 m in priključitvijo novega vodnega vira v vzhodni cevi bo, glede na potrebe vodooskrbe (predvsem konične porabe), zagotovljeno neprekinjeno oziroma nemotena oskrba s pitno vodo z akumuliranjem vode iz obratujočega vodnega vira v by-passu. Ob doslednem upoštevanju predvidenih zaščitnih ukrepov bo tveganje za onesnaženje vodnega vira v času obratovanja predora sprejemljivo. Zaradi večje verjetnosti izcejanja snovi med gradnjo je tveganje v času gradnje bistveno večje od tveganja v času obratovanja.

Pričakovani vpliv nameravanega posega med gradnjo bo zaradi gradnje na območju vodnih virov, velik. Z upoštevanjem pogojev, navedenih v nadaljevanju, za zmanjšanje vpliva na vodne vire, se bo vpliv izvedbe nameravanega posega zmanjšal na zmeren.

Zaščitni ukrepi za ohranjanje kemijskega, mikrobiološkega ter količinskega stanja podzemne vode med gradnjo morajo biti organizirani in izvajani tako, da do onesnaženja podzemne vode oziroma poslabšanja njenega količinskega stanja ne bo prišlo, oziroma da bo verjetnost poslabšanja stanja zmanjšana. Zaščitni ukrepi se morajo nanašati na naslednje faze dela: organizacijo gradbišča in izvajanje del, organizacijo delovišča, pripravo nujnih poslovnikov o izvajanju del (ukrepanje v primeru dogodkov onesnaženja tal), informiranje vseh udeležencev v projektu z ukrepi varstva podzemne vode, hidrogeološki nadzor med gradnjo, ravnanje z izkopanim materialom in izvajanje transporta, stanje gradbene mehanizacije in cementarne, lastnosti in uporabo gradbenih materialov, nevarne in druge snovi, ki lahko povzročijo onesnaženje, odvodnjo odpadnih in zalednih voda, ukrepe na vodnih virih in monitoring stanja podzemne vode med gradnjo.

Za zmanjšanje vplivov na vodne vire je predhodno potrebno:

- izdelati podrobni prognozni geološki in hidrogeološki elaborat;
- predhodno določiti in/ali raziskati nadomestne vodne vire za primer izpada katerega koli od vodnih virov v predoru;
- če se med gradnjo naleti na točkovne izvire z večjo izdatnostjo, se mora preučiti smotrnost izvedbe zajetja na način, da bo možno zagotoviti ekološko čiste iztoke vodnih virov, ki se ne bodo onesnažili z imisijami v predoru.

Upoštevati je treba tudi ukrepe, ki so določeni v Uredbi o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov na območju občine Jesenice (Uradni list RS, št. 62/13 in 92/14). Ti ukrepi morajo biti upoštevani v IDP. V poročilu o vplivih na okolje je opisan način upoštevanja

predstavlja povečano verjetnost, da se del teh delcev pojavi neposredno na zajetju. Kalnost se lahko najbolj poveča ob vrtnih delih na čelu predora ter ob razstreljevanju.

Gradnja vzhodne cevi predora bo potekala v zasičeni coni vodonosnika. Zaradi tega bo predorska cev predstavljala drenažno bazo za tok podzemne vode z območja vzhodno od obeh predorov ter delno tudi območja med obema predoroma. Verjetno je, da bo nova predorska cev drenirala celotno območje vpliva gradnje. Vendarle obstajajo tudi hidravlične okoliščine, pri katerih bo nameravani poseg v posameznem segmentu lahko segal v vplivno območje zahodne cevi. Takšne okoliščine so najverjetnejše v bližini prelomnih struktur.

Pri napredovanju gradnje proti zajetjem v schlernskem dolomitu bodo lahko izven depresijskega lijaka nove cevi predora segala predvsem sidra. V tem primeru bi ob uporabi neustreznih materialov za injektiranje le-ti odtekali proti bočni drenaži obstoječe predorske cevi, v območju katere je izvedeno zajetje na stacionaži 2875 m.

V nadaljevanju bo podzemna voda izven depresijskega lijaka nove cevi lahko odtekala proti vrtnama v zajetju 3028 v prečniku, kjer bo lahko neposredno ogrožala vodni vir, ki je v uporabi. Pri nadaljevanju gradnje mimo obeh vrtn bo podzemna voda ob cevi novega predora še vedno lahko odtekala proti omenjenima vrtnama, ki ležita nekoliko globlje od nivelete novega predora. V tej fazi bo voda z območja pred čelom lahko odtekala tudi neposredno v območje obstoječe cevi. Tam bo lahko glede na lokalne hidrogeološke razmere odtekala praviloma v drenažo obstoječe cevi, lahko pa tudi v vrtino, ki poteka iz by-pass rova 2982 proti vzhodu.

Tako je za onesnaženje med gradnjo ogroženo predvsem zajetje na stacionaži 2875 m, del zajetja 3028, ki je izvedeno v prečniku, v ekstremnih okoliščinah pa tudi zajetje 2982 v by-pass rovu. Na stacionaži 315 m se zajetje napaja iz podzemne vode, ki teče po kontaktu med slabo prepustnimi werfenskimimi plastmi in pobočnim gruščem. Zaradi tega je vplivno območje zajetja usmerjeno predvsem po kontaktu navzgor in gre za relativno ozko napajalno območje, ki zelo verjetno ne sega v območje nove cevi predora.

Gradnja nove cevi predora bo vplivala na količinsko stanje zajetij v zahodnem predoru. Zaradi tega bodo v novi cevi izvedena zajetja, ki bodo vsaj nadomestila, verjetno pa tudi nekoliko povečala izgubljeno količino dotekajoče pitne vode iz obstoječih zajetij. S tega vidika bo imela torej gradnja nove cevi predora pozitiven vpliv na količinsko stanje vodnega vira.

Zaradi izgradnje nove cevi predora je pričakovati povečanje skupnega dotoka podzemne vode za 5% do 10%. Skladno s tem je pričakovati tudi razmeroma majhno povečanje iztoka podzemne vode z območja schlernskega dolomita.

Negativni vplivi nameravanega posega na zajete vodne vire med gradnjo so možni, in sicer:

- na količino vodnih virov: lahko se zmanjša izdatnost zajetih vodnih virov, zaradi preusmeritve vodnih tokov v nov predor;
- na kakovost vodnih virov: lahko se poslabša kakovost zajetih vodnih virov, tako glede fizikalne, kemijske ali mikrobiološke kakovosti. Lahko se pričakujejo spremembe ali poslabšanje osnovnih fizikalno kemijskih lastnosti: pH, povečana motnost vode, sprememba barve in električne prevodnosti, nasičenost s kisikom, kemijske potrebe po kisiku s  $KMnO_4$ . Možne so spremembe ali poslabšanje vrednosti naslednjih kemijskih parametrov: kazalcev obremenitve podzemne vode: mineralna olja, fenolne snovi, organske halogene spojine (merjene kot AOX); mikroelementov: Cu, Zn, Cd, Cr, Ni, Pb, Hg, Mn, Fe, Al, lahkoahlapnih halogeniranih ogljikovodikov. Lahko pride do poslabšanja mikrobiološke slike vode: skupne koliformne bakterije, skupno število mikroorganizmov pri 22 in 37°C, enterokoki, *Clostridium perfringens*, *E. coli*. Vplivi so lahko na posamezne parametre, vplivi na celoten seznam parametrov pa skoraj niso verjetni.



posebnih ukrepov Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov na območju občine Jesenice v idejnem projektu (IDP).

Poleg tega je treba upoštevati pogoje, določena v izreku tega okoljevarstvenega soglasja (pogoj II./8./8.1., alineji 1–3).

Analiza tveganja za onesnaženje vodnega telesa podzemne vode in ukrepi za zaščito podzemne vode, morajo biti sestavni del projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja in projektov za izvedbo del, kot je določeno v Pravilniku o gradnjah na vodovarstvenih območjih, ki se lahko izvedejo samo na podlagi vodnega soglasja, in o dokumentaciji, ki je potrebna za pridobitev vodnega soglasja (Uradni list RS, št. 62/04 in 25/10).

Pogoji za ohranjanje kemijskega stanja podzemne vode

Splošno:

- a) gradbišče mora biti organizirano tako, da je verjetnost onesnaženja majhna;
- b) izvajalci, nadzorno osebje, delavci in vsi, ki prihajajo na območje izvajanja del, morajo biti seznanjeni z ukrepi varstva podzemne vode.

Ob morebitnem razlitju je treba poleg pogojev, določenih v izreku tega okoljevarstvenega soglasja (pogoj II./8./8.1., alineje 4–5), upoštevati še druge omilitvene ukrepe, določene v poročilu o vplivih na okolje:

- a) mesto nesreče mora biti ustrezno zavarovano in označeno;
- b) po možnosti se mora takoj odstraniti vsa kontaminirana zemljina;
- c) preprečiti se mora nastanek požara;
- d) v primeru požara ni priporočljivo gasiti z vodo, pač pa s prahom ali s peno;
- e) mesto razlitja je treba posipati z absorbentom;
- f) glede na značilnosti absorbne snovi (ko je zasičena spremeni barvo), je treba absorbno snov odstraniti tako, da se s tem ne onesnaži okolja;
- g) v primeru razlitja nevarne snovi je potrebno absorbent posipati na debelo po robovih razlitja, da se prepreči širjenje madeža;
- h) o nesreči je treba obvestiti center za obveščanje ter nadzor gradnje;
- i) takoj ob nesreči je treba obvestiti upravljavca vodnega vira, da z nadzornim hidrogeologom sprejme ukrepe za morebitni prihod onesnaženja v vodni vir;
- j) nosilec nameravanega posega mora nemudoma izkopati onesnaženo zemljino ter jo odpeljati izven vodovarstvenega območja (na odlagališče nevarnih odpadkov, ali začasno na utrjeno in pokrito površino) in skladno z Uredbo o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15 in 69/15).

Izkopani material in transport:

Sestavo izkopane materiala glede vsebnosti nevarnih snovi je treba redno spremljati (pogoj II./8./8.1., alineja 6).

Gradbena mehanizacija in cementarne:

Vode, ki vsebujejo cementno mleko (voda iz cementarn, pranje vozil z gradbišča), se morajo po umiritvi dekantirati (pogoj II./8./8.1., alineja 12). V kolikor ponikanje ni mogoče, se lahko omenjene vode odvajajo v površinske vode, vendar ne več kot 1.000 l/dan, ali pa se odvažajo. Odvodnja teh vod v površinske vode je brez predhodnega dovoljenja prepovedana.

**Gradbeni material:**

Med gradnjo predora ne sme prihajati do izgub cementnega mleka ali injekcijske mase (pogoj II./8./8.1., alinea 21). Če pride do izgub injekcijske mase, je treba takoj zamenjati tehnologijo injektiranja oziroma injekcijsko maso.

**Nevarne in druge snovi, ki lahko povzročijo onesnaženje:**

Na posameznem gradbišču mora biti ena oseba zadolžena za ravnanje z vsemi snovmi, ki lahko vplivajo na podzemne vode. Ta oseba mora biti vedno dosegljiva.

Skladiščenje razstreliv v predoru je dovoljeno samo na način, da je onemogočena neposredna povezava s podzemno vodo (pogoj II./8./8.1., alinea 23). Razstreliva so lahko spravljena na suhi strani vodnih vrat in hkrati na najprimernejšem območju najmanjše verjetnosti dotokov in vdorov vode.

Ves čas gradnje mora biti na gradbišču prisotna oprema za nevtralizacijo (pogoj II./8./8.1., alinea 24). Količina in mesto opreme morata biti določena v odvisnosti od občutljivosti lokacije in količine snovi, ki lahko povzroči onesnaženje.

Na delovišču mora biti seznam vseh snovi in nevarnih snovi, ki se lahko razlijejo v tla in povzročijo onesnaženje. Za vse toksične snovi morajo biti na gradbišču na razpolago varnostni listi in podatki o toksičnosti.

**Odvodnja odpadnih in zalednih vod:**

Za preprečevanje izgube odpadnih vod v vodonosnik morajo biti odvodni jarki utrjeni in zatesnjeni (pogoj II./8./8.1., alinea 26). Vode, ki se bodo pojavljale na čelu predora, bodo zaradi prisotnosti gradbene mehanizacije, ostankov vrtanja in razstreljevanja obravnavane kot odpadne vode. Vsi zbirni odvodni jaški na čelu vrtanja morajo biti ustrezno dimenzionirani in vodotesno izdelani. Vsa voda se mora odvajati po utrjenih in zatesnjenih odvodnikih.

Pri vgradnji prefabriciranih elementov (votli robniki, čistilni jaški, ...) je treba preveriti vodotesnost vseh stikov (pogoj II./8./8.1., alinea 29). Preizkus vodotesnosti morajo opraviti pooblaščen osebe, ki o preizkusu izdelajo zapisnik. Stiki na povoznih revizijskih jaških morajo biti vodotesni.

Med gradnjo je treba upoštevati tudi ukrepe, ki so določeni v Uredbi o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov na območju občine Jesenice (Uradni list RS, št. 62/13 in 92/14):

Pri izvedbi tesnilnih sistemov (tesnilne zavese, injektiranje, uporaba brizganega betona) se mora uporabljati le beton z nealkalnimi pospeševalci vezanja. V nadaljnjih fazah projektiranja se zahteva upošteva v popisu del in tehničnih specifikacijah.

Za zagotavljanje nezmanjšanja prepustnosti kamnine v vodonosniku je na območju predora T14, kjer predor prehaja skozi tektonsko porušeno cono, treba predvideti več drenažnih vrtin in kasnejši zajem zaledne vode.

V nadaljnjih fazah načrtovanja PGD ter v Načrtu monitoringa je treba zagotoviti monitoring podzemne vode, s katerim se spremlja vpliv gradnje in obratovanja predora na kakovost in količino podzemne vode.

Med gradnjo je na območju gradbišča parkiranje, vzdrževanje naprav in opreme ter pretakanje goriva na neutrjenih površinah ali utrjenih površinah, ki nimajo zagotovljenega zbiranja in odvajanja odpadnih voda, prepovedano. Slednje je treba upoštevati v projektni dokumentaciji in v Načrtu organizacije gradbišča, ki ga izdela izvajalec gradbenih del, kot to določa Pravilnik o gradbiščih (Uradni list RS, št. 55/08 in 54/09-popr).

### *H3) Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji*

V obdobju uporabe predora se po njem odvija normalen promet, zajetja pa delujejo gravitacijsko, pri čemer opravljajo tako funkcijo zmanjševanja tlakov v zaledju kot funkcijo zajema pitne vode. Zaradi narave bodočega hidravličnega stanja, ko bodo gradienti usmerjeni proti predoru, obratovanje vzhodne predorske cevi zelo verjetno ne bo imelo nikakršnega vpliva na podzemno vodo, ki se bo zajemala v določeni oddaljenosti od predorske cevi.

Emisij v podzemno vodo tako ne bo. Možne so le emisije v vodovodno napeljavo, kar pa mora biti preprečeno z uporabo ustreznih materialov in rednim vzdrževanjem.

Do trajnih negativnih vplivov nameravanega posega na vodne vire lahko pride zaradi neustrezno projektiranih ali izvedenih varovalnih ukrepov. Vplivi so lahko:

- na količino vodnih virov: lahko se trajno zmanjša izdatnost zajetih vodnih virov, zaradi preusmeritve vodnih tokov v nov predor;

- na kakovost vodnih virov: v primeru neustreznih ali neustrezno izvedenih varovalnih ukrepov se lahko poslabša kakovost zajetih vodnih virov, tako glede fizikalne, kemijske ali mikrobiološke kakovosti. Pričakovati je treba spremembe ali poslabšanje (in predvideti ustrezne varovalne ukrepe, da do sprememb ne pride) osnovnih fizikalno kemijskih lastnosti.

Možni pozitivni vplivi nameravanega posega na podzemne vode se lahko nanašajo na celokupno količino vodnih virov. V novi predorski cevi se bo najverjetneje zajelo dodatne vodne količine zelo kakovostne podzemne vode. Pričakovano izdatnost novo odkritih izvirov se ocenjuje na nekaj 10 do 100 l/s. Zaradi tega je med projektiranjem treba predvideti ukrepe, da se bodo nove odkrite količine podzemne vode na primeren način zajele, odvedle iz predora in dale na razpolago za javno vodooskrbo.

Pričakovani vpliv nove cevi predora Karavanke v času obratovanja bo velik. Z upoštevanjem omilitvenih ukrepov se bo zmanjšal na zmeren.

Vpliv na oskrbo prebivalcev s pitno vodo v času obratovanja bo pozitiven, saj se bo izvedla nova cev, po kateri bo odtekala pitna voda iz predora. Po izgradnji bo imel predor urejeno ločeno odvajanje pitne vode iz obstoječih in novega zajetja. V novi cevi bodo izvedena zajetja, ki bodo vsaj nadomestila, verjetno pa tudi nekoliko povečala, izgubljeno količino dotekajoče pitne vode iz obstoječih zajetij. V obdobju uporabe predora se po njem odvija normalen promet, zajetja pa delujejo gravitacijsko, pri čemer opravljajo tako funkcijo zmanjševanja tlakov v zaledju kot funkcijo zajema pitne vode. Zaradi narave bodočega hidravličnega stanja, ko bodo gradienti usmerjeni proti predoru, sam nameravani poseg gradnje vzhodne predorske cevi zelo verjetno ne bo mogel imeti nikakršnega vpliva na podzemno vodo, ki se bo zajemala v določeni oddaljenosti od predorske cevi. Emisij v podzemno vodo tako ne bo. Možne so le emisije v vodovodno napeljavo, kar pa mora biti preprečeno z uporabo ustreznih materialov in rednim vzdrževanjem. Ob doslednem upoštevanju predvidenih zaščitnih ukrepov bo tveganje za onesnaženje vodnega vira v času obratovanja predora sprejemljivo. Pričakovani vpliv nameravanega posega med obratovanjem je zaradi obratovanja predora na območju vodnih virov ocenjen kot majhen.

Pogoji za ohranjanje kemijskega stanja podzemne vode:

Treba je preveriti vodotesnost vseh stikov pri prefabriciranih elementih (votli robniki, čistilni jaški) (pogoj II./8./8.2., alinea 1). Pred začetkom obratovanja je potreben preizkus vodotesnosti celotnega odvodnjevalnega sistema, ki ga morajo opraviti pooblaščen osebe, ki o preizkusu izdelajo zapisnik.

V primeru nesreče z razlitjem bo avtomatsko zaprt zasun glede na vrednost pH za spodnjim zbiralnim bazenom (pogoj II./8./8.2., alinea 2). Nevarna tekočina se mora izčrpati in odpeljati.

Zbiralnik odpadnih vod na portalu mora biti na izpustu opremljen z lovilnikom olj in peščenim filtrom, glavni zbiralni bazen pa z merilno opremo za avtomatsko kemijsko analizo vode (pogoj

II./8./8.2., alinea 3). Zasun na izpustu se lahko avtomatsko odpre šele, ko se preko kemijskih analiz dokaže sprejemljivost vode za izpust v okolje. V nasprotnem primeru je predvideno izčrpanje in odvoz tekočin oziroma izpust v kanalizacijo.

Pogoji za ohranjanje količinskega stanja podzemne vode:

Omogočena mora biti kontrola jaškov in centralne drenaže (pogoj II./8./8.2., alinea 7).

Omogočen mora biti dostop in vzdrževanje vodnih zajetij v predoru.

#### *H4) Monitoring podzemnih voda za zavarovanje dokazov (točka II./8.3.)*

Dne 16.12.2015 so v Celovcu potekale tehnične konzultacije v okviru postopka čezmejne presoje vplivov na okolje. Predmet tehničnih konzultacij je bila uskladitev programa monitoringa za zavarovanje dokazov, kot je sledilo iz pripomb Republike Avstrije.

Usklajen minimalni okvir monitoringa podzemnih voda za zavarovanje dokazov obsega:

- število merilnih mest (15 v času do pričetka gradnje), pri čemer se število lokacij izvajanja monitoringa podzemnih voda za zavarovanje dokazov lahko po izvedenem monitoringu pred gradnjo v nadaljevanju med izkopom predora in po tem, spremeni;
- meritve fizikalno kemijskih parametrov (4 x letno);
- frekvence izvajanja monitoringa vodnatosti (enkrat mesečno);
- čas izvajanja monitoringa za zavarovanje dokazov najmanj eno hidrološko leto do pričetka gradnje, med izvajanjem izkopa predora in eno leto po tem.

Seznam fizikalno kemijski parametrov se izvaja na izbranih merskih mestih v dveh obsegih (v nadaljevanju seznam parametrov):

1\*. fizikalno kemijski parametri - meritve površinskih tokov in izvirov na površju: motnost, SO<sub>4</sub><sup>2-</sup>, pH agresivni, CO<sub>2</sub>, NH<sub>4</sub>, Ca<sup>2+</sup>, Mg<sup>2+</sup>, Na<sup>+</sup>, K<sup>+</sup>, HCO<sub>3</sub><sup>-</sup>, NO<sub>3</sub><sup>-</sup>, Cl<sup>-</sup>, T [°C], električna prevodnost, poraba KMnO<sub>4</sub>, skupna trdota, karbonatna trdota, nekarbonatna trdota, Fe, Mn, NO<sub>2</sub>, F<sup>-</sup>, PO<sub>4</sub><sup>3-</sup>, TOC, sulfid, devterij <sup>2</sup>H, kisik <sup>18</sup>O.

2\*. fizikalno kemijski parametri - meritve na merskih mestih v predoru: v okviru kemijskih analiz vode v predoru se izvedejo analize v obsegu, ki ga določa priloga 2 Pravilnika o obratovalnem monitoringu onesnaževanja podzemne vode (Uradni list RS, št. 49/06, 114/09 in 53/15). Seznam vključuje tudi fizikalno kemijske parametre iz točke 1, poleg tega pa še mikrobiološke preiskave: Escherichia coli (E. coli), Enterokoki, Pseudomonas aeruginosa, število kolonij 22 °C, število kolonij 37 °C.

Pregled predvidenega obsega izvajanja monitoringa podzemnih vod za zavarovanje dokazov je povzet v spodnji preglednici in se nanaša v celoti na monitoring enega hidrološkega leta do pričetka gradnje. Meritve pred gradnjo se izvajajo eno (1) hidrološko leto. Mesečno se izvaja meritev pretoka, 4x letno se izvajajo meritve kemijskih parametrov iz točk 1. in 2., navedenih v prejšnjem odstavku.

Seznam merskih mest in predlog pogostnosti odvzema vzorcev za analizo za seznam fizikalno kemijskih parametrov na izbranih merskih mestih za 1\* in 2\*:

Oznaka merskega mesta	Pretok - frekvenca	Kemijska analiza - frekvenca	Kemijska analiza - parametri
<b>Površinski tokovi</b>			
SED (Sedučnik)	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
400 (Mlinca nad Belco)	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
500 (Izvir pod Dovško babo)	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
Presušnik 2	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
Presušnik - pritok 1	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
Presušnik - pritok 2	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
<b>Izviri na površju</b>			
Izvir X	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
600 (Izvir pod Hrušensko planino)	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
Dobršnik	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
Jelenji potok	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
<b>Merska mesta v predoru (po stacionazah)</b>			
315	Mesečno	4x letno	Glej 2* seznam parametrov
2875	Mesečno	4x letno	Glej 2* seznam parametrov
2982 (900 by-pass)	Mesečno	4x letno	Glej 2* seznam parametrov
3028	Mesečno	4x letno	Glej 2* seznam parametrov
<b>Merska mesta skupnega iztoka iz obstoječe cevi</b>			

Na portalu obstoječega predora	Mesečno	4x letno	Glej 1* seznam parametrov
--------------------------------	---------	----------	---------------------------

Lokacije merilnih mest je razvidna iz Prikaza merilnih mest v okviru monitoringa za zavarovanje dokazov, ki je v prilogi tega okoljevarstvenega soglasja.

Po enem hidrološkem letu se število merskih mest na podlagi izvedenih meritev iz enega hidrološkega leta lahko ustrezno spremeni v dogovoru z avstrijsko stranjo.

V času gradnje (izkop predorske cevi) se redno izvaja monitoring:

- mesečno za pretok,
- 4x letno za fizikalno kemijske parametre, določene v točkah 1\* in 2\*..

Natančne lokacije merilnih mest se določijo na podlagi monitoringa podzemnih voda za zavarovanje dokazov pred gradnjo.

V času 1 leta po zaključeni gradnji (po končanju izkopa predorske cevi,) se redno izvaja monitoring, predvidoma v enakem obsegu kot v času gradnje (izkop predorske cevi).

Z namenom podrobnejše operativne opredelitve usklajenega izvajanja meritev nosilec nameravanega posega in ASFINAG skleneta Tehnični sporazum. Sklenjen Tehnični sporazum posredujeta nosilec nameravanega posega in AFSINAG vsak svojemu pristojnemu ministrstvu za postopek čezmejne presoje vplivov na okolje in ESPOO kontaktni točki. Pristojnemu ministrstvu za postopek čezmejne presoje vplivov na okolje in ESPOO kontaktni točki se posreduje tudi vse usklajene spremembe v programu monitoringa.

V skladu z zgoraj navedenim je nosilec nameravanega posega po elektronski poti dne 26. 4. 2016 naslovnemu organu in ESPOO kontaktni točki – MOP posredoval Sporazum o uskladitvi časovnega razporeda izvajanja monitoringa spremljanja stanja podzemnih vod in izmenjavi podatkov za projekt Avtocestni predor Karavanke med DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje in Autobahner- und Schnellstraßen – Finanzierungs - Aktiengesellschaft (AFSINAG, FN 92191a) A-1011 Wien, Rotenturmstraße 5–9 podpisan dne 21. 4. 2016.

Naslovni organ je med pogoje tega okoljevarstvenega soglasja vključil pogoj II./8./8.3., alineja 1, ki določa, da je treba izvajati monitoring podzemnih voda za zavarovanje dokazov, v skladu z določili Sporazuma o uskladitvi časovnega razporeda izvajanja monitoringa spremljanja stanja podzemnih vod in izmenjavi podatkov za projekt Avtocestni predor Karavanke med DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje in Autobahner- und Schnellstraßen – Finanzierungs - Aktiengesellschaft (AFSINAG, FN 92191a) A-1011 Wien, Rotenturmstraße 5–9.

Zgoraj navedeni sporazum med drugim določa, da:

- stranki soglašata, da bosta izvajali svoj obseg meritev za obdobje enega hidrološkega leta,
- da bosta meritve obe strani izvajali vsak drugi teden vsak mesec med 9.–15. dnem,
- da sta z izvajanjem meritev v enakih časovnih okvirjih pričeli obe strani v mesecu marcu 2016, kar hkrati šteje tudi kot začetek izvajanja meritev za obdobje enega hidrološkega leta za slovensko stran,

- da stranki sporazumno soglašata, da se bo izvršila medsebojna izmenjava podatkov s predložitvijo končnega poročila oziroma po potrebi tudi s predložitvijo vmesnih poročil,
- da sta stranki sporazuma končni poročili vsaka za svoj del izvedenega monitoringa dolžni izdelati in predložiti drugi stranki najpozneje v roku 60 dni po zaključku monitoringa, v 2 izvodih v slovenskem in nemškem jeziku,
- da stranki sporazuma soglašata, da bo po prvem hidrološkem letu izvedena ocena spremljanja, predvsem glede merilnih točk in morebitnih potrebnih prilagoditev pogostosti izvajanja meritev, časovnega razporeda in morebitne druge tehnične parametre izvajanja meritev,
- da bo za izvajanje nadaljnjega spremljanja podzemnih vod po izvedeni oceni spremljanja po prvem hidrološkem letu po potrebi sklenjen dodatek s sporazumu, s katerim bosta stranki glede na zaključke ocene spremljanja dogovorili potrebne prilagoditve,
- da je načelno dogovorjeno, da se dokazi zagotavljajo do 1 leto po preboju predora.

#### *l) Ravnanje z odpadki*

##### *l1) Obstoječe stanje okolja*

Posledica gradnje nameravanega posega in objektov bo nastanek določene količine zemeljskih izkopov: zemeljski izkop plodne zemlje - humusa (odpadek št. 17 05 04) in zemeljski izkop (odpadek št. 17 05 04). Ob rušenju objektov bodo nastali gradbeni odpadki (odpadek št. 17 09 04). 401.342 m<sup>3</sup> gradbenih odpadkov in zemeljskega izkopa bo nastalo pri gradnji predora, 40.036 m<sup>3</sup> gradbenih odpadkov in zemeljskega izkopa pa pri gradnji trase. Skupno torej ca. 441.378 m<sup>3</sup> viškov materiala. Količina gradbenih odpadkov, nastalih med rušenjem, bo 505 m<sup>3</sup>.

Pri izvajanju gradbenih izkopov za predor, pripadajoče objekte in ureditve bodo nastale določene količine viškov materialov, in sicer: plodne zemljine - humus, uporaben material, neuporaben material in pogojno uporaben material. Te zemljine oziroma kamnine predstavljajo višek materiala in so namenjene za predelavo oziroma odstranjevanje. Ker je del tako nastalih gradbenih odpadkov tudi plodna zemlja - humus, je tega možno z razprostiranjem uporabiti v neposredni okolici objektov ter tako izboljšati ekološko stanje.

V času gradnje predora in ureditve portala bodo nastajali gradbeni odpadki pri rušenju obloge iz brizganega betona, AB zidu portalnega območju, demontaži geotehničnih sider in rušenju vozišča. Za ravnanje z gradbenimi odpadki na gradbišču je v celoti odgovoren nosilec nameravanega posega.

Večji del viška izkopenega materiala je predviden za odstranjevanje, medtem ko je del izkopenega materiala, ki ga predstavlja plodna zemlja - humus, uporaben za zgornje plasti vnosa iz zemeljskega izkopa. Del izkopenega pogojno uporabnega materiala višjih kategorij bo uporabljen za izvedbo nasipov cest ter kot polnilo pri gradnji objektov (zasipi objektov). Del izkopenega materiala (uporaben) je primeren za nadaljnjo predelavo in prodajo, v manjšem deležu pa je uporaben tudi kot surovina za izvedbo objektov na trasi (agregat za beton).

Vnos v tla je predviden na lokacijah vnosa viškov materiala v tla na območju nameravanega posega. Ocenjena količina viškov materiala, ki ga je potrebno trajno vnesti, je v raščenem stanju 258.570 m<sup>3</sup>. Za začasno skladiščenje viškov materiala pred predelavo po postopku R10 ali za nadaljnjo predajo je predvidena lokacija 1a z razpoložljivim volumnom 130.000 m<sup>3</sup>.

Del izkopenega materiala bo predvidoma uporaben za nadaljnjo uporabo kot agregat in ga ne bo potrebno trajno odložiti. Predvidene količine uporabnega materiala znašajo 120.303 m<sup>3</sup>. Del izkopenega materiala je opredeljen kot pogojno uporaben (slabši) material, ki ni primeren za nasipe zaradi slabše sprijetosti. Predvidene količine tovrstnih izkopanih materialov so ocenjene na 62.000 m<sup>3</sup>. Kolikšna količina viškov izkopenega materiala se bo uporabila za potrebe izvedbe ureditev v okviru DPN za sedaj še ni znano. Verjetno se bo nekaj materiala uporabilo za izvedbo deviacij za dostope do posameznih lokacij vnosa, za ureditev območja heliporta, dostope za vzdrževalce in izvoze za zimsko službo ter ureditev ostalih službenih prehodov. Poleg naštetih odpadkov bo v okviru pripravljanih del oziroma čiščenja terena nastalo še nekaj odpadkov, kot so panji različnih dimenzij ter odpadki v obliki grmovja, vejevja in podrasti. Količina se ocenjuje na cca. 2 toni.

## *12) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji*

Posledica gradnje nameravanega posega in objektov bo nastanek določene količine zemeljskih izkopov, in sicer:

- zemeljski izkop plodne zemlje – humusa (17 05 04) - ca. 7.053 m<sup>3</sup>
- zemeljski izkop (17 05 04) - ca. 433.810 m<sup>3</sup>
- gradbeni odpadki nastali pri rušenju objektov (17 09 04) v okvirni količini 505 m<sup>3</sup>.

Površinski odkop plodne zemlje in izkop zemljine 3. kategorije se bo vršil s strojnim odkopavanjem, za izkop mehke in trde kamnine 4. in 5. kategorije pa bo uporabljeno strojno odkopavanje, rezkanje in/ali miniranje.

K projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja mora biti predložen načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki (v skladu s 5. členom Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, Uradni list RS, št. 34/08, v nadaljevanju: Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih).

Glede na vrsto izkopenega materiala, možnost uporabe in načina predelave, bodo gradbeni odpadki iz skupine 17 05 04 zemeljski izkopi, predelani po postopku R10. Uredba o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/08 in 61/11, v nadaljevanju: Uredba o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov) navaja, da se za izboljšanje ekološkega stanja tal lahko uporablja zemeljski izkop, ki izpolnjuje zahteve Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov. Pri rekultivaciji tal, nasipavanju zemljišč zaradi vzpostavitve novega stanja tal in pri zapolnjevanju izkopov zaradi vzpostavitve prvotnega stanja tal je dovoljeno uporabljati zemeljski izkop, ki izpolnjuje zahteve te uredbe, oziroma izpolnjevati zahtevane parametre in fizikalno kemijske lastnosti iz priloge Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov.

Večji del navedenih količin je predviden za odstranjevanje, medtem ko je del izkopenega materiala, ki ga predstavlja plodna zemlja - humus, uporaben za zgornje plasti vnosa iz zemeljskega izkopa. Del izkopenega pogojno uporabnega materiala višjih kategorij bo uporabljen za izvedbo nasipov cest ter kot polnilo pri gradnji objektov (zasipi objektov). Del izkopenega materiala (uporaben) je primeren za nadaljnjo predelavo in prodajo, v manjšem deležu pa je uporaben tudi kot surovina za izvedbo objektov na trasi (agregat za beton). Vnos v tla je predviden na lokacijah vnosa viškov materiala v tla na območju nameravanega posega. Ocenjena količina viškov materiala, ki ga je potrebno trajno vnesti, je v raščinem stanju 258.570 m<sup>3</sup>. Za izračun količin volumna materiala za transport ali začasno skladiščenje je potrebno upoštevati koeficient začasnega povečanja volumna materiala,  $k=1,4$ . Za trajni vnos



viškov materiala v tla je količine potrebno reducirati s faktorjem kompaktiranja,  $k=1,25$ . Volumen materiala za trajen vnos tako znaša  $258.570 \text{ m}^3 \times 1,4 / 1,25 = 289.600 \text{ m}^3$ .

Nosilec nameravanega posega mora imeti načrt gospodarjenja z odpadki, v skladu s katerim izvaja ukrepe preprečevanja in zmanjševanja nastajanja odpadkov ter ravna z odpadki (prvi odstavek 27. člena Uredbe o odpadkih).

Povzročitelj odpadkov, pri katerem nastajajo odpadki na različnih krajih, na katerih stalno izvaja dejavnost, lahko izdelata skupni načrt gospodarjenja z odpadki. Če na posameznem kraju v posameznem koledarskem letu nastane 150 ton odpadkov ali več ali 200 kilogramov nevarnih odpadkov ali več, mora biti vsebina načrta za ta kraj poseben del načrta gospodarjenja z odpadki (četrti odstavek 27. člena Uredbe o odpadkih).

Zagotoviti je treba oddajo gradbenih odpadkov zbiralcu gradbenih odpadkov ali izvajalcu obdelave teh odpadkov (prvi odstavek 6. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih). Pred začetkom izvajanja gradbenih del mora biti zagotovljeno naročilo za prevzem gradbenih odpadkov, to pa se dokaže z naročilom za prevzem gradbenih odpadkov ali z naročilom za obdelavo odpadkov (drugi odstavek 6. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih).

V postopku pridobitve uporabnega dovoljenja v skladu s predpisom, ki ureja graditev objektov, mora biti kot sestavni del dokumentacije za pridobitev uporabnega dovoljenja pristojnemu upravnemu organu priloženo poročilo o nastalih gradbenih odpadkih in o ravnanju z njimi (9. člen Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih).

Za začasno skladiščenje viškov za predelavo po postopku R10 ali za nadaljnjo uporabo je predvidena lokacija 1a z razpoložljivim volumnom  $130.000 \text{ m}^3$ . Skladno z Uredbo o odpadkih je odpadke dovoljeno skladiščiti pred predelavo največ tri leta, pred odstranjevanjem pa največ 12 mesecev, pri čimer količina skladiščenih odpadkov ne sme presežati količine odpadkov, ki je enaka letni zmogljivosti naprave za obdelavo teh odpadkov. V tem primeru se bo izkopani material sproti odstranjeval z lokacije 1a. Glede na njegovo nadaljnjo možnost uporabe se bo bodisi uporabil pri gradnji na območju gradbišča za nasutja bodisi pripravil za vnos v tla.

Zagotoviti je treba ustrezen prostor za začasno skladiščenje vseh odpadkov, še posebej nevarnih odpadkov, da se prepreči možnost pronicanja nevarnih snovi v tla in podzemno vodo. V skladu s 23. členom Uredbe o odpadkih je treba nevarne odpadke, ki so pomešani med seboj ali z drugimi odpadki, snovmi ali materiali zaradi izpolnjevanja zahtev iz prvega odstavka 10. člena te uredbe, med seboj ločiti, kadar je to tehnično izvedljivo in gospodarno. Lovilna posoda mora biti nepropustna in odporna na snovi ki se bodo skladiščile. Vsi odpadki se morajo oddati zbiralcem, ki so vpisani v evidence zbiralcev odpadkov ali obdelovalcem, ki imajo veljavno okoljevarstveno dovoljenje. Pridobiti se morajo evidenčni listi o oddaji in arhivirati za dobo petih let.

Del izkopenega materiala bo predvidoma uporaben za nadaljnjo uporabo kot agregat in ga ne bo potrebno trajno odložiti. Predvidene količine uporabnega materiala znašajo  $120.303 \text{ m}^3$ . Del izkopenega materiala je opredeljen kot pogojno uporaben (slabši) material, ki ni primeren za nasipe zaradi slabše sprijetosti. Predvidene količine tovrstnih izkopenih materialov so ocenjene na  $62.000 \text{ m}^3$ . Količina neuporabnega izkopenega materiala, ki ga ne bo možno uporabiti in je primeren zgolj za trajno vnašanje v tla, je predvidena  $258.570 \text{ m}^3$ . Količina viškov materiala je ocenjena na podlagi razpoložljive dokumentacije o geoloških razmerah v predoru, zato lahko v nadaljnjih fazah priprave dokumentacije oziroma pri sami izvedbi pride do razlik, ki pa v

nobenem primeru ne bodo presegale količin, za katere se načrtujejo lokacije vnosa viškov izkopanega materiala, to je 476.870 m<sup>3</sup>. Vplivi na okolje zaradi transporta na posamezno lokacijo so preverjeni ob maksimalni zapolnitvi vsake izmed njih.

Po določitih 8. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, nosilec nameravanega posega lahko tudi sam pripravlja izkopen material za ponovno uporabo in mu za to ni treba pridobiti okoljevarstvenega dovoljenja. Nosilec nameravanega posega bo med drugim sam pripravljaj izkopen material za ponovno uporabo in ga bo uporabil na gradbiščih, kar izhaja iz projektne dokumentacije.

Okoljevarstvenega dovoljenja mu ni treba pridobiti, ko so gradbeni odpadki zemeljski izkop, ki ni onesnažen (drugi odstavek 4. člena Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih). Iz podatkov o zemeljskih izkopih prve (obstoječe) predorske cevi (Elaborat ravnanja z izkopanim materialom in odpadki, Elea IC, december 2014) in analiz pitne oziroma podzemne vode (Analiza tveganja za VVO, Dograditev AC predora Karavanke – predor, Irgo Consulting d.o.o., 2014), ki je zajeta na območju nastanka zemeljskega izkopa, se da sklepati, da le ta ni onesnažen. Pred začetkom priprave gradbenih odpadkov (zemeljski izkop) na ponovno uporabo se, skladno s 5. členom Uredbe o odpadkih (Uradni RS, št. 37/15 in 69/15) zagotovi vzorčenje in vrednotenje gradbenega odpadka (zemeljski izkop), oziroma ugotavljanje nevarnih lastnosti odpadka.

Večinski del zemeljskega izkopa, ki se ga brez priprave oziroma obdelave uporabi za gradnjo na kraju, kjer je bil izkopen oziroma se ga uporabi na lokacijah vnosa v tla, se zemeljski izkop obravnava kot odpadek v skladu z Uredbo o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov. Za ta zemeljski izkop se bodo, pred vnosom v tla, skladno z navedeno uredbo, zagotavljale fizikalno-kemijske analize. Spremljanje parametrov zemeljskega izkopa je med samo gradnjo predora, določeno tudi z Analizo tveganja za VVO, ki jo predpisuje Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov na območju občine Jesenice (Uradni list RS št. 62/13 in 92/14).

Pri tem delu izkopanega 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 začasno skladiščenje dnevni količin izkopanega materiala iz predora, predvidenega za nadaljnji transport ali obdelavo, je v okviru projekta predvidena lokacija gradbišnega platoja tik pred portalom predora. Poleg naštetih odpadkov bo v okviru pripravljanih del oziroma čiščenja terena nastalo še nekaj odpadkov, kot npr. panji različnih dimenzij ter odpadki v obliki grmovja, vejevja in podrasti. Količino se ocenjuje na okoli 2 toni. Te odpadke bi se lahko razvrstilo v skupino 02 01 07 - odpadki iz gozdarstva, ki se v pretežni meri predelajo v biomaso.

Pričakovani vpliv nameravanega posega na nastajanje in ravnanje z odpadki je zmeren. Z upoštevanjem ukrepov se zmanjša na majhen.

Med gradnjo je treba upoštevati Uredbo o odpadkih, Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih, in Uredbo o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov.

Za urejanje terena in dokončno izvedbo reliefa ob manjkajočem delu avtoceste ter na območju lokacij vnosa viškov zemeljskega izkopa v tla, se mora prednostno uporabiti zemeljski izkop, ki je nastal kot posledica gradnje na tem gradbišču (pogoj II./9./9.1., alineja 3). V primeru uporabe druge zemljine se mora uporabiti podoben mineralni oziroma mineralno organski material glede na sestavine tal in podtalja.

### *13) Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji*

V času obratovanja nameravanega posega bodo nastajali odpadki, povezani z vzdrževanjem območja lokacij vnosa viškov materiala v tla (košnja, sečnja ali obrezovanje lesne vegetacije), kar se skladno s prilogo Odločbe Komisije z dne 3. maja 2000 o nadomestitvi Odločbe 94/3/ES o oblikovanju seznama odpadkov skladno s členom 1(a) Direktive Sveta 75/442/EGS o odpadkih in Odločbe Sveta 94/904/ES o oblikovanju seznama nevarnih odpadkov skladno s členom 1(4) Direktive Sveta 91/689/EGS o nevarnih odpadkih (UL L št. 226 z dne 6. 9. 2000, str. 3; Odločba 2000/532/ES) lahko uvrsti v številko odpadka 20 02 - odpadki z vrtov in iz parkov. V času obratovanja ureditev v okviru nameravanega posega se ocenjuje, da vpliva ne bo.

#### *J) Varstvo kulturne dediščine*

##### *J1) Obstoječe stanje okolja*

Na območju nameravanega posega je prisotna kulturna dediščina: EŠD 30055 Hrušica - Portalna zgradba avtocestnega predora Karavanke (vstop v predor in zgradba predora), EŠD 24539 Kranjska Gora - Trasa železniške proge Jesenice-Rateče (območje dograditve avtoceste), EŠD 3009892 Dovje-Vas (lokacija vnosa v tla 4) in EŠD 27884 Mojstrana-Vas (lokacija vnosa v tla 4).

Varstveni režim, ki izhaja iz Priročnika pravnih režimov varstva kulturne dediščine, ki jih je treba upoštevati pri prostorskem načrtovanju in posegih v prostor v območjih kulturne dediščine, določa, da se kulturna dediščina Trasa železniške proge Jesenice-Rateče (EŠD: 24539) varuje tako, da se ohranjajo njene varovane vrednote, kot so:

- avtentičnost lokacije,
- fizična pojavnost objekta ali naprave,
- osnovna namembnost ali primarna raba objekta ali naprave in način njenega delovanja ter
- vsebinski in prostorski odnos med dediščino in okolico.

Portalna zgradba avtocestnega predora Karavanke (EŠD 30055) je v Registru nepremične kulturne dediščine opredeljena kot dediščina priporočilno. Ministrstvo za kulturo, Direktorat za kulturno dediščino, Maistrova 10, 1000 Ljubljana, glede dograditve predora Karavanke in poseganja v območje portalne zgradbe podaja priporočilne smernice, kjer predlaga, da je treba posebno pozornost pri oblikovanju dograditve predora Karavanke nameniti oblikovanju vhodnega portala, ki mora skupaj z obstoječim delom predstavljati enovito celoto.

Nameravani poseg ne tangira registriranih arheoloških najdišč. Če pa se na območju nameravanega posega najde arheološka ostalina, morata nosilec nameravanega posega in odgovorni vodja del poskrbeti, da ta ostane nepoškodovana ter na mestu in v položaju, kot je bila odkrita, o najdbi pa morata najpozneje naslednji delovni dan obvestiti Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije (skladno s prvim odstavkom 26. člena Zakona o varstvu kulturne dediščine (Uradni list RS, št. 16/08, 123/08, 8/11, 90/12 in 111/13, v nadaljevanju ZVKD-1).

##### *J2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji*

V času pripravljalnih del in med gradnjo se lahko na objekte in območja kulturne dediščine pričakujejo neposredni in posredni vplivi kot so: prašenje, spremembe vidne podobe širšega

območja (zaradi dovoza materiala na lokacije vnosa v tla, ureditev gradbišča, ureditev lokacij vnosa v tla), povišana raven hrupa ipd. Možen je tudi nastanek razpok na objektih zaradi vibracij. Vplivi v času pripravljanih del in med gradnjo bodo začasni.

Na območju nameravanega posega se nahaja obstoječa portalna zgradba predora Karavanke (EŠD 30055 Hrušica–Portalna zgradba avtocestnega predora Karavanke), ki je v Registru nepremične kulturne dediščine opredeljena kot dediščina priporočilno. V času gradnje na portalno zgradbo se pričakujejo vplivi kot so prašenje, spremembe vidne podobe širšega območja, hrup, vibracije. Ti vplivi bodo začasni. Zaradi vibracij v času gradnje je možen nastanek razpok na zgradbi portala. Novi objekt portalne zgradbe sledi obstoječim prostorskim strukturam, zato obstoječa portalna zgradba in njeno vplivno območje ne bodo okrnjeni. Vpliv med gradnjo se ocenjuje kot zmeren.

Načrtovana avtocesta prečka zavarovano območje opuščene železniške proge, po kateri poteka obstoječa glavna cesta. Prečkanje bo izvedeno z mostom dolžine ca. 150 m, zato neposrednega posega v zavarovano enoto kulturne dediščine ne bo. V času gradnje je pričakovati spremembe vidne podobe širšega prostora, povečan hrup, prašenje in vibracije, vplivi pa bodo začasni. Vplivi med gradnjo se ocenjujejo kot majhni.

Transportne poti do vseh predlaganih lokacij vnosa v tla (1a, 4, 5, A, C, G in M) v večjem ali manjšem obsegu potekajo v neposredni bližini kulturne dediščine Trasa železniške proge Jesenice–Rateče (EŠD 24539 Kranjska Gora – Trasa železniške proge Jesenice–Rateče). V času gradnje bodo prisotni vplivi zaradi vibracij in prašenja. Vplivi bodo začasni in jih je mogoče z ustreznim zastiranjem še zmanjšati.

Dostop do lokacije 1a je predviden po nekategorizirani cesti, kjer je potrebno izvesti priključek v dolžini 20 m in širini 5 m. Druga možnost predvideva dostop preko nadomestnega mostu čez Savo. V obeh primerih se lahko pričakuje manjša vidna degradacija na območju kulturne dediščine Trasa železniške proge Jesenice–Rateče (EŠD 24539 Kranjska Gora – Trasa železniške proge Jesenice–Rateče), ki jo nameravani poseg tangira, neposredno pa vanjo ne posega. V času gradnje so možni tudi vplivi zaradi vibracij in prašenja.

Dostop do lokacije vnosa v tla z oznako 4 poteka po vplivnem območju dediščine Dovje – Vas (EŠD 3009892) in preko območja dediščine Mojstrana – Vas (EŠD 27884). Dostop je urejen preko obstoječe regionalne ceste R1-201/0205 Kraje–Hrušica, preko turistične ceste TR-1383 in javne poti JP 690682. V okviru nameravanega posega je predvidena rekonstrukcija križišča. V času gradnje je pričakovati manjše spremembe vidne podobe na ožjem območju, povečan hrup, prašenje in vibracije, vplivi pa bodo začasni.

Transportna pot, ki vodi do lokacije vnosa v tla 5, poteka po cesti preko vplivnega območja naselbinske dediščine Dovje (EŠD 9892 Dovje – Vas). Samo naselje je od transportne ceste oddaljeno ca. 200 m, zato neposrednih vplivov na objekte ni pričakovati. Do poškodb zaradi vibracij in prašenja lahko pride na spomeniku Jakobu Aljažu, ki se nahaja tik ob cesti (EŠD 22685 Dovje – Spomenik Jakobu Aljažu). Transportna pot nadalje poteka preko naselja Na Belah, kjer sta ob cesti evidentirani dve enoti stavbne dediščine, EŠD 28192 Dovje – Hiša Dovje 125 in EŠD 28191 Dovje – Hiša Dovje 120. Zaradi večje prisotnosti transportnih vozil, povečanega hrupa, vibracij in prašenja lahko pride do poškodb na objektih stavbne dediščine. Transportna pot skozi naselje Belca vodi neposredno mimo štirih objektov kulturne dediščine, EŠD 28129 Belca – Domačija Belca 4, EŠD 28827 Belca – Domačija Belca 15, EŠD 17856 Belca – Hiša Belca 8 ter EŠD 22693 Belca – Razpelo ob avtobusni postaji. V času dovoza materiala na lokacijo 5 lahko pride do poškodb na objektih stavbne dediščine.

V oddaljenosti 50 m od transportne ceste do lokacije vnosa v tla A se nahaja kulturna dediščina Peltonovo vodno kolo (EŠD 203 Jesenice – Peltonovo vodno kolo).

Največji vpliv na enote kulturne dediščine je pričakovati pri transportnih poteh do lokacije 5. Ocenjeno je, da so izvedljivi ustrezni ukrepi zaščite enot dediščine, s katerimi je mogoče zmanjšati in omiliti vplive transporta. Vpliv med gradnjo se ocenjuje kot majhen.

Na lokacijah vnosa izkopanega materiala v tla 5, A, C, G in M ni evidentiranih objektov ali območij kulturne dediščine. Načrtovane ureditve ne bodo vplivale na objekte ali območja kulturne dediščine. Enako velja tudi za lokacijo za začasno skladiščenje izkopanega materiala 1a. Za navedene lokacije se ocenjuje vpliv med gradnjo majhen. Lokacija 4 se nahaja na območju dveh izkopov prodnega materiala, prostor se uporablja za pridobivanje mineralnih surovin, za kar ni podeljena koncesija za izkoriščanje. Lokacija in dostopna cesta na zahodnem robu segata v območje kulturne dediščine EŠD 27884 Mojstrana – Vas in v vplivno območje kulturne dediščine EŠD 3009892 Dovje – Vas. Sanacija kamnoloma bi z vidika kulturne dediščine pomenila pozitiven učinek in izboljšanje stanja. Vpliv med gradnjo se tako ocenjuje kot pozitiven.

Gozdna cesta GC\_02387, ki poteka preko Belega polja, in jo je potrebno v okviru nameravanih posegov rekonstruirati, se nahaja v oddaljenosti ca. 10 m od spomenika kulturne dediščine (EŠD 305 Hrušica – Spomenik talcem na Belem polju). Gre za obeležje zgodovinskega dogodka. V času gradnje je pričakovati spremembe vidne podobe v vplivnem območju spomenika, povečan hrup, prašenje in vibracije. Vpliv v času gradnje se ocenjuje kot majhen.

Ureditve v okviru nameravanega posega ne tangirajo registriranih arheoloških območij, zato vplivov na arheološko dediščino ni pričakovati. Pri gradnji je kljub manjši verjetnosti, da se odkrijejo arheološke najdbe, obvezujoč splošni arheološki varstveni režim, ki najditelja ob odkritju dediščine zavezuje, da najdbo zavaruje nepoškodovano na mestu odkritja in o najdbi obvesti pristojno enoto Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije. Zaradi varstva morebitnih arheoloških ostalin na površinah, je treba Zavodu za varstvo kulturne dediščine Slovenije omogočiti dostop do zemljišč, kjer se bodo izvajala zemeljska dela, in opravljanje arheološkega nadzora nad nameravanimi posegi. Zato se mora o izvajanju zemeljskih del pisno obvestiti ZVKDS OE Kranj, vsaj 10 dni pred pričetkom del. V primeru odkritja arheoloških ostalin bo ZVKDS postopal v skladu s predpisi ZVKD-1.

Ocenjuje se, da bo vpliv na kulturno dediščino med gradnjo zmeren.

Objekte in območja kulturne dediščine je potrebno varovati med gradnjo, kot je določeno v pogoju II./10./10.1., alinea 1–3.

#### *K) Varstvo krajine*

##### *K1) Obstoječe stanje okolja*

Območje obravnave sodi med krajine alpske regije, nameravani posegi se pretežno nahajajo v krajinski enoti Julijske Alpe, podenoti dolina gornje Save Dolinke, manjši del pa tudi v krajinski enoti Karavanke, podenoti greben Karavank (Marušič J. 1998. Regionalna razdelitev krajinskih tipov v Sloveniji, Krajine alpske regije). Ključne značilnosti območja, ki so pomembne za prepoznavnost in vizualno doživljanje krajine so naslednje:

- alpsko dolinast relief, členjenost prostora, vodnatost,
- visokogorske skupine, alpske doline,
- ekstenzivna, tradicionalna kmetijska krajina z arhitekturnimi členi,
- vedute, panoramski pogledi, velika razglednost,
- prvobitnost, simbolni pomen prostora.

## *K2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji*

Med gradnjo je na območju gradbišča vstopa v predor in portalne zgradbe, dovoznih in transportnih poti ter na območju lokacij vnosa v tla pričakovati spremembe prostorskih struktur, krajinskih prvin in vidnih značilnosti krajine. V času gradnje bodo prisotne spremembe vidne podobe prostora zaradi razgaljenih površin, dovoznih poti, odvoza in dovoza materiala, odlaganja in skladiščenja izkopanega materiala, prisotnosti gradbenih strojev in mehanizacije. Vplivi na krajino v času gradnje bodo neposredni, vendar začasni.

Ureditve v okviru nameravanega posega se umeščajo v pregleden in čitljiv prostor, kjer so infrastrukturni koridorji in objekti že prisotni. Nova portalna zgradba se umešča ob vznožje Karavank, ob bok obstoječi. Obstoječi objekt je evidentiran tudi v Registru nepremične kulturne dediščine z opredeljenim režimom dediščina priporočilno (Ministrstvo za kulturo, 2014). Nova portalna zgradba bo sicer nov element v krajini, ki bo zaradi enostavne ter premišljene zasnove in upoštevanja obstoječih kakovosti prostora dobro vpeta v prostor.

Predlagane lokacije vnosa v tla se večinoma nahajajo na degradiranih območjih, na območjih opuščenih površinskih kopov ali na izravnanih prostih površinah ob avtocesti ali njenih priključkih. Vplivi nameravanih posegov med gradnjo bodo neposredni, prisotni v obliki začasnih sprememb vidne podobe prostora zaradi razgaljenih površin, dovoznih poti, prisotnosti gradbenih strojev, mehanizacije.

### **Oblikovanje reliefa:**

Zagotoviti je treba usklajeno in fazno zapolnjevanje lokacij vnosa v tla z izkopanim materialom (pogoj II./11./11.1., alinea 3). Najprej je treba zapolniti lokacije, ki jih je treba sanirati, to so območja opuščenih površinskih kopov in degradirane površine. Pred pričetkom vnašanja je z lokacije treba odstraniti vrhno plast trave in humusa ter ga deponirati ločeno od ostalih morebitnih materialov. Na ustrezno pripravljen planum se lahko material vgrajuje, razprostira ter planira, in sicer v ustreznem prečnem nagibu, upoštevajoč obstoječo topografijo in okoliški teren.

### **Oblikovanje zasaditev:**

Med gradnjo se vegetacijo lahko odstrani samo tam, kjer je to nujno potrebno (pogoj II./11./11.1., alinea 4). Pred pričetkom del se mora ustrezno zaščititi gozdni rob, živice in posamezna drevesa tako, da se preprečijo nepotrebne poškodbe.

Krajinske ureditve obsegajo sanacijo prizadetih habitatov in nove zasaditve za zmanjšanje degradacije oziroma povečanje členjenosti prostora. Osnovna izhodišča novih zasaditev so zagotovitev vpetosti nameravanega posega v prostor in upoštevanje značilnosti prostora, zato je naslovni organ v izreku tega okoljevarstvenega soglasja določil pogoj II./11./11.1., alinea 5. Zasaditve morajo temeljiti na obstoječem krajinskem vzorcu, vrstni sestavi in v prostoru značilnih oblikah vegetacije (posamezni soliterji, živice, gozdni sestoj, posamezne skupine dreves, obvodna vegetacija, kmetijske površine). Z zasaditvijo se morajo zakrivati nezaželeni pogledi ali pa prostor odpirati in usmerjati poglede, kjer se ti izkažejo za kvalitetne, predvsem v smeri območij ali objektov kulturne dediščine.

### **Pogoji za končne ureditve:**

Krajinske ureditve obsegajo sanacijo prizadetih habitatov in nove zasaditve na območju portala, na območju cestninske postaje, med novo avtocesto in cestninsko postajo ter na območju lokacij vnosa v tla in na območju transportnih poti. Osnovno izhodišče novih ureditev je zagotovitev vpetosti nameravanega posega v prostor ob upoštevanju značilnosti prostora.

Zaradi navedenega je naslovni organ v izreku tega okoljevarstvenega soglasja določil pogoje II./11./11.1, alineja 7.

Ureditev obcestnega prostora med portalom in cestninsko postajo mora slediti krajinskemu vzorcu, ki se je razvil ob obstoječem portalu in avtocesti (pogoj II./11./11.1., alineja 13).

V primeru vnosa viškov zemeljskega izkopa v tla na lokacijah C in 5 je le-te potrebno zapolniti v celoti, ostale lokacije se lahko zapolnijo le delno. Pri tem je treba pri njihovi končni ureditvi smiselno povzemati ureditve glede pogojev krajinskega oblikovanja (pogoj II./11./11.1., alineja 14).

### *K3) Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji*

Obratovanje dejavnosti ne bo vplivalo na krajinske prvine in krajinsko sliko. Ureditve se umeščajo v pregleden in čitljiv prostor, kjer so infrastrukturni koridorji in objekti že prisotni, načrtovane ureditve so dobro vpete v prostor in ne bodo moteče vplivale na krajinsko sliko. Ocenjeno je, da je vpliv na krajino med obratovanjem majhen.

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 nameravanega posega v petih letih od njegove pravnomočnosti ne začne izvajati posega v okolje ali ne pridobi gradbenega dovoljenja, če je to zahtevano po predpisih o graditvi objektov. Zato je naslovni organ odločil, kot izhaja iz IV. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

V sedmem odstavku 105. člena ZON je določeno, da če je za gradnjo objekta iz prvega odstavka tega člena predpisan postopek presoje vplivov na okolje v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja, se namesto naravovarstvenega soglasja izda okoljevarstveno soglasje. Glede na navedeno je bilo odločeno, kot izhaja iz III. točke izreka te odločbe.

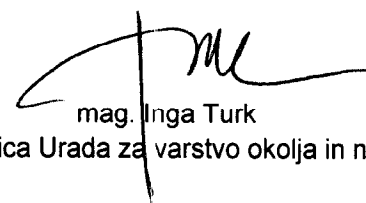
### **V. Stroški**

V skladu s petim odstavkom 213. člena v povezavi s 118. členom ZUP je bilo treba v izreku te odločbe odločiti tudi o stroških postopka. Glede na to, da v tem postopku stroški niso nastali, je bilo odločeno, kot izhaja iz V. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

**Pouk o pravnem sredstvu:** Zoper to odločbo je dovoljena pritožba na Ministrstvo za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, Ljubljana, v roku 15 dni od dneva vročitve te odločbe. Pritožba se vloži pisno ali poda ustno na zapisnik pri Agenciji Republike Slovenije za okolje, Vojkova cesta 1b, 1102 Ljubljana. Za pritožbo se plača upravna taksa v višini 18,12 EUR. Upravno takso se plača v gotovini oziroma z elektronskim denarjem ali drugim veljavnim plačilnim instrumentom in o plačilu predloži ustrezno potrdilo.

Upravna taksa se lahko plača na podračun javnofinančnih prihodkov z nazivom: Upravne takse – državne in številko računa: 0110 0100 0315 637 z navedbo reference: 11 25518-7111002-00435416.

mag. Irena Nartnik  
višja svetovalka I



mag. Inga Turk  
direktorica Urada za varstvo okolja in narave

Prilogi:

- grafična priloga poročila o vplivih na okolje - Prikaz ožjega geografskega območja,
- grafična priloga poročila o vplivih na okolje - Prikaz merilnih mest v okviru monitoringa za zavarovanje dokazov.

Vročiti:

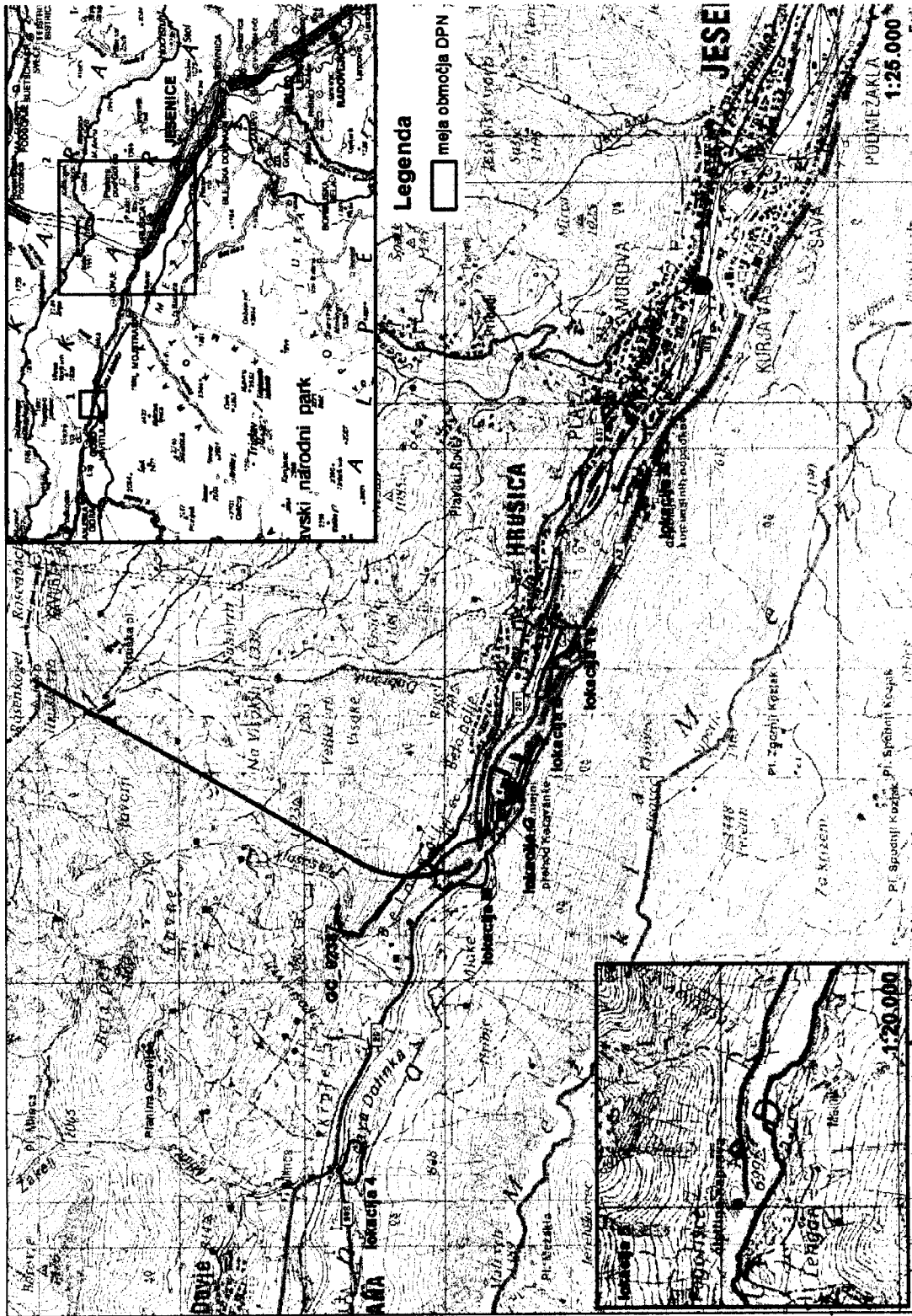
- stranki DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje – osebno;
- stranskemu udeležencu Alpe Adria Green, Mednarodno društvo za varstvo okolja in narave, Cesta Franceta Prešerna 26, 4270 Jesenice – osebno;
- stranskemu udeležencu Voda Julijana, d.o.o., Loka 36, 4290 Tržič – osebno;
- stranskemu udeležencu Občina Jesenice, Cesta železarjev 6, 4270 Jesenice – osebno;
- stranskemu udeležencu Vernar Consulting d.o.o., Dolina 1, 4260 Bled – osebno;
- stranskemu udeležencu Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana – osebno.

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

- Inšpektoratu za okolje in prostor, Inšpekcija za okolje in naravo, Dunajska cesta 58, 1000 Ljubljana - po elektronski pošti (gp.irsop@gov.si);
- Občina Kranjska Gora, Kolodvorska 1b, 4280 Kranjska Gora – po elektronski pošti (obcina@kranjska-gora.si);
- Občina Jesenice, Cesta železarjev 6, 4270 Jesenice – po elektronski pošti (obcina.jesenice@jesenice.si).



Grafična priloga poročila o vplivih na okolje - Prikaz ožjega geografskega območja





Grafična priloga poročila o vplivih na okolje - Prikaz merilnih mest v okviru monitoringa za zavarovanje dokazov

