



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

AGENCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA OKOLJE

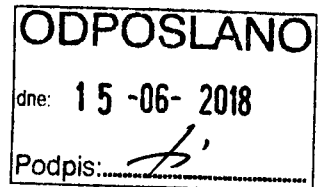
Vojkova 1b, 1000 Ljubljana

T: 01 478 40 00

F: 01 478 40 52

E: gp.arso@gov.si

www.arso.gov.si



Številka: 35402-35/2015-59

Datum: 14. 6. 2018

Agencija Republike Slovenije za okolje izdaja na podlagi tretjega odstavka 14. člena Uredbe o organih v sestavi ministrstev (Uradni list RS, št. 35/15, 62/15, 84/16, 41/17 in 53/17), drugega odstavka 61. člena 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, 30/16, 61/17-GZ in 21/18-ZNOrg), v ponovnem upravnem postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg: celostna ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, nosilcu nameravanega posega Luka Koper d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6000 Koper, ki ga zastopata predsednik uprave Zadel Dimitrij in član uprave Metod Podkrižnik, njiju pa po pooblastilu zastopa podjetje Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška cesta 58, 3320 Velenje, naslednje

OKOLJEVARSTVENO SOGLASJE

- I. Nosilcu nameravanega posega Luka Koper d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6000 Koper, se izdaja okoljevarstveno soglasje za poseg: celostna ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru na zemljiščih:
- v k.o. 2605 Koper s parc. št. 1608/1, 1608/3, 1608/4, 1569/50, 1569/92, 1569/112, 1569/125, 1569/126, 1568/16, 1569/18, 1569/48, 1568/1, 1568/2, 1568/3, 1568/53;
 - v k.o. 2604 Bertoki s parc. št. 5578/2, 5551/2, 566/2, 5834/2, 6305, 5978/1, 5835/26, 5835/25, 6062/17, 5837/42, 6357/24, 5980/2, 5835/21, 5980/9, 6357/22, 6357/33, 5835/39, 5835/31, 5835/40, 5835/29, 6357/34, 5835/30, 5835/28, 6307/7, 6307/8, 5980/10, in
 - v k.o. 2716 Morje s parc. št. 3/16.

Nameravani poseg obsega:

- podaljšanje obale južnega dela Pomola I - 7.D vez;
- Podaljšanje Pomola I - skladiščne in manipulativne površine (jug);
- Izgradnjo kasete na čelu pomola I, skladiščne in manipulativne površine (sever);
- podaljšanje obale S dela Pomola I - 7.F in 7.G vez;
- Rekonstrukcijo 7.A in 7.B veza (povečanje nosilnosti morske tirnice);
- rekonstrukcijo 7. veza (dodatna tirnica in zagatnice na morski strani);
- zaprtje »vogala« med 7. vezom in RO – RO 2;
- pripravo infrastrukture za RMG nad železniškimi tiri za potrebe Kontejnerskega terminala, nov železniški tir 21 a, b, c na Kontejnerskem terminalu in razširitev železniškega mostu čez preliv Škocjanskega zatoka;
- Gradnjo tira 18c in Vhod iz krožišča pri viaduktu Bonifika in
- izgradnja infrastrukture potrebne za priklop RTG dvigal na elektro omrežje (kabelska kanalizacija in jaški) in namestitvev RTG dvigal na električni pogon.

- II. Okoljevarstveno soglasje se izdaja pod naslednjimi pogoji:

- Pri izvedbi posega in izvajanju dejavnosti mora nosilec nameravanega posega upoštevati omilitvene ukrepe in druga okoljevarstvena priporočila, navedena v Poročilu o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru (Dopolnitve z dne 28. 9. 2016), št. poročila DP 20a/02/15, september 2016, ki ga je izdelalo podjetje Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o. d.o.o., Koroška 58, 3320 Velenje, in sicer strani od 205 do 222;
- Vsako skladiščenje nevarnih snovi mora biti izvedeno vodotesno, nepropustno in odporno za snovi, ki se skladiščijo;
- Zabijanje pilotov se mora izvajati v dnevnem času med 7. in 18. uro;
- Na južnem delu pomola I se lahko pilotiranje izvaja le z enim strojem na enem mestu istočasno v posameznem delovnem dnevu maksimalno 2 uri (med 7. in 18. uro), pri tem se mora pri pilotiranju uporabljati protihrupna zaščita kot npr. MANCK Noise Reduction Skirt;
- V fazi gradnje se mora zagotoviti prvo ocenjevanje hrupa, in sicer v fazi zabijanja pilotov na lokaciji imisijskega mesta 5 in 8, določenih v preglednici 69 Poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru (Dopolnitve z dne 28. 9. 2016), št. poročila DP 20a/02/15, september 2016, ki ga je izdelalo podjetje Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška 58, 3320 Velenje;
- V fazi obratovanja nameravanega posega se mora zagotoviti prvo ocenjevanje hrupa, ki ga je treba izvesti v času poskusnega obratovanja na lokaciji imisijskega mesta 5 in 8, določenih v preglednici 69 Poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru (Dopolnitve z dne 28. 9. 2016), št. poročila DP 20a/02/15, september 2016, ki ga je izdelalo podjetje Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška 58, 3320 Velenje;
- monitoring hrupa med gradnjo se mora izvajati na dveh novih imisijskih mestih, in sicer na imisijskem mestu 10 ob naslovu Kolarska ulica 20 in imisijskem mestu 9 ob naslovu Sermin 3;
- V času poglobljanja morsklega dna in polnjenja kasete je potrebno ob iztoku morske vode iz kasete zagotoviti spremljanje motnosti morja.

III. 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.

IV. O stroških postopka bo izdan poseben sklep.

O b r a z l o ž i t e v

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 5. 10. 2015 prejela vlogo nosilca nameravanega posega Luka Koper d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6000 Koper, ki ga zastopata predsednik uprave Zadel Dimitrij in član uprave Metod Podkrižnik, njiju pa po pooblastilu zastopa podjetje Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška cesta 58, 3320 Velenje (v nadaljevanju: nosilec nameravanega posega), za

izdajo okoljevarstvenega soglasja za poseg: celostna ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, na zemljiščih:

- v k.o. 2605 Koper s parc. št. 1608/1, 1608/3, 1608/4, 1569/50, 1569/92, 1569/112, 1569/125, 1569/126, 1568/16, 1569/18, 1569/48, 1568/1, 1568/2, 1568/3, 1568/53,

- v k.o. 2604 Bertoki s parc. št. 5578/2, 5551/2, 566/2, 5834/2, 6305, 5978/1, 5835/26, 5835/25, 6062/17, 5837/42, 6357/24, 5980/2, 5835/21, 5980/9, 6357/22, 6357/33, 5835/39, 5835/31, 5835/40, 5835/29, 6357/34, 5835/30, 5835/28, 6307/7, 6307/8, 5980/10, in

- v k.o. 2716 Morje s parc. št. 3/16,

v skladu s 57. 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, 30/16, 61/17-GZ in 21/18-ZNOrg, v nadaljevanju: ZVO-1).

Vlogi je bilo priloženo:

- IDP, Vodilna mapa, Podaljšanje pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, št. projekta ic 240/15, september 2015, ki ga je izdelalo podjetje Resea skupina d.o.o., Jezdarska 3, 2000 Maribor (v pisni in elektronski obliki, v nadaljevanju IDP);
- Poročilo o vplivih na okolje za podaljšanje pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, št. poročila DP 20/02/15, 24. 9. 2015, ki ga je izdelalo podjetje Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška 58, 3320 Velenje (v pisni in elektronski obliki, v nadaljevanju PVO);
- Dodatek za varovana območja, št. naloge 1346-15 VO, september 2015, ki ga je izdelalo podjetje Aquarius d.o.o. Ljubljana, Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki).

Vloga je bila dne 11. 4. 2016 dopolnjena s/z:

- PGD – projektna dokumentacija, Vodilna mapa, Preureditev in novogradnja železniške infrastrukture – industrijski tiri, št. projekta 11-0446/faza D, julij 2015, ki ga je izdelalo podjetje PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki);
- PGD – projektna dokumentacija, Načrt ureditve železniške infrastrukture, Preureditev in novogradnja železniške infrastrukture – industrijski tiri, št. projekta 11-0446/faza D/T, julij 2015, ki ga je izdelalo podjetje PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki);
- PGD – projektna dokumentacija, Vodilna mapa, Tir št. 21 A, B, C na PC KT, št. projekta 201-13C, april 2013, ki ga je izdelalo podjetje Ginex inrenational d.o.o., rejčeva ulica 3, 5000 Nova Gorica (v pisni in elektronski obliki);
- PGD – projektna dokumentacija, Načrti gradbenih konstrukcij in drugi gradbeni načrti, Tiri na kontejnerskem terminalu, št. projekta 201-13C/3-1, april 2013, ki ga je izdelalo podjetje Ginex inrenational d.o.o., rejčeva ulica 3, 5000 Nova Gorica (v pisni in elektronski obliki);
- PGD – projektna dokumentacija, Načrti gradbenih konstrukcij in drugi gradbeni načrti, Most čez preliv škocjanskega zatoka, št. projekta 201-13C/3-2, april 2013, ki ga je izdelalo podjetje Ginex inrenational d.o.o., Rejčeva ulica 3, 5000 Nova Gorica (v pisni in elektronski obliki);
- Idejnim projektom, Načrt gradbenih konstrukcij, Zaprtje vogala med 7. vezom in RO-RO 2, št. gr-pr-019/14-2, januar 2015, ki ga je izdelal podjetje Geoportal d.o.o., Tehnološki park 21, 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki);
- Idejnim projektom, Načrt gradbenih konstrukcij, Rekonstrukcija 7. veza, št. gr-pr-019/14-1, januar 2015, ki ga je izdelalo podjetje Geoportal d.o.o., Tehnološki park 21,

- 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki);
- PGD – projektna dokumentacija, Vodilna mapa, Rekonstrukcija 7B veza z namenom povečanja obremenitve na morski tirnici, št. projekta gr-pr-035/15, september 2015, ki ga je izdelalo podjetje Geoportal d.o.o., Tehnološki park 21, 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki);
- PGD – projektna dokumentacija, Vodilna mapa, Rekonstrukcija 7A veza z namenom povečanja obremenitve na morski tirnici, št. projekta gr-pr-034/15, september 2015, ki ga je izdelalo podjetje Geoportal d.o.o., Tehnološki park 21, 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki);
- PGD – projektna dokumentacija, Vodilna mapa, Luka Koper, RMG žerjavna proga, št. projekta 351140100, februar 2015, ki ga je izdelalo podjetje Elea iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki);
- Idejno zasnovo, Začasni vhod ob ankaranski vpadnici v Luki Koper, št. projekta 15-0532, februar 2016, ki ga je izdelalo podjetje PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki);
- Poročilom o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, št. poročila DP 20a/02/15, december 2015, ki ga je izdelalo podjetje Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška 58, 3320 Velenje (v pisni in elektronski obliki, v nadaljevanju PVO-2);
- Dodatkom za varovana območja, št. naloge 1346-15 VO, december 2015, ki ga je izdelalo podjetje Aquarius d.o.o. Ljubljana, Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana (v pisni in elektronski obliki, v nadaljevanju Dodatek-2).

Vloga je bila dne 30. 9. 2016 dopolnjena, in sicer s Poročilom o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru (Dopolnitve z dne 28. 9. 2016), št. poročila DP 20a/02/15, september 2016, ki ga je izdelalo podjetje Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška 58, 3320 Velenje (v pisni in elektronski obliki, v nadaljevanju PVO-3).

Po 50. členu ZVO-1 je pred začetkom izvajanja posega, ki lahko pomembno vpliva na okolje, treba izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje naslovnega organa. Obveznost te presoje se ugotavlja po Uredbi o vrstah posegov v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14 in 57/15, v nadaljevanju Uredba o presoji).

V skladu s točko F.11 Priloge 1 Uredbe o vrstah posegov v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, je presoja vplivov na okolje obvezna, kadar gre za trgovska pristanišča, pomole za nakladanje in razkladanje, ki so povezani s kopnim, in zunanja pristanišča (razen pomolov za trajekte), ki lahko sprejmejo plovila z več kot 1350t*.

V obravnavanem primeru ima nosilec nameravanega posega namen podaljšati Pomol 1 v pristanišču za mednarodni promet v Kopru in urediti kontejnerski terminal kot podaljšek obstoječega terminala za ladje nosilnosti do 131.831 t, 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, zaprosil za mnenja:

- Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, Tobačna ulica 5, 1000 Ljubljana,
- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Piran, Trg bratstva 1, 6330 Piran/Pirano,
- Ministrstvo za zdravje, Štefanova 5, 1000 Ljubljana;
- Direkcijo RS za vode, Hajdrihova ulica 28c, 1000 Ljubljana.

Naslovni organ je dne 24. 6. 2016 prejel mnenje od Direkcije RS za vode, Hajdrihova ulica 28c, 1000 Ljubljana, iz katerega izhaja, da so podane ocene o vplivih na vode-morje med gradnjo in obratovanjem primerne in pri tem ocenjujejo, da gradnja in obratovanje posega ne bosta povzročala prekomernega obremenjevanja okolja in sta z okoljevarstvenega vidika sprejemljiva.

Naslovni organ je dne 5. 7. 2016 prejel mnenje od Ministrstva za zdravje, Štefanova 5, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju MZ), v katerem ugotavljajo, da je nameravani poseg v času gradnje in obratovanja sprejemljiv pod naslednjimi pogoji:

- V okoljevarstveno soglasje je potrebno prenesti vse omilitvene ukrepe, ki so sestavine okolja »Hrup«, »Odpadki«, »Svetlobno onesnaževanje«, »Kakovost tal«, »Kakovost voda«, »Kakovost zraka«, in »Vibracije« za fazo gradnje in fazo obratovanja v pripadajočem poročilu o vplivih na okolje v poglavju 7. Ukrepi za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov navedeni pod rubrikami »Ukrepi, opredeljeni v »Okoljskem poročilu za DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru in Uredbi o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru;
- Dopolniti bi bilo potrebno 91. člen, drugi odstavek (enako tudi 112. člen tretji odstavek) Uredbe o DPN z naslednjo vsebini: Odvodnjavanje padavinske vode s cest oziroma z utrjenih in manipulativnih površin mora biti speljano preko lovilcev olj in maščob in ne direktno v struge vodotokov in v morje, zaradi varovanja podzemne vode ter celinskih površinskih vod in morja (zaradi, varovanja virov pitne vode, kraški teren in kopalnih voda na morju);
- Vsako skladiščenje nevarnih snovi mora biti izvedeno vodotesno, nepropustno in odporno za snovi, ki se skladiščijo.

V zvezi s podanimi pogoji MZ naslovni organ pojasnjuje, da ukrepi, ki izhajajo iz Okoljskega poročila za DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, maj 2010, Aquarius d.o.o. Ljubljana, in se reflektirajo v Uredbi o državnem prostorskem načrtu za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru (Uradni list RS, št. 48/11, v nadaljevanju Uredba o DPN) v tem soglasju ni potrebno navajati, saj so določila Uredbe o DPN za nosilca nameravanega posega zavezujoča, prav tako se skladnost nameravanega posega z določili Uredbe o DPN preverja pri izdaji gradbenega dovoljenja.

Kar zadeva dopolnitev 91. in 112. člena Uredbe o DPN naslovni organ pojasnjuje, da to ni v pristojnosti naslovnega organa.

Glede samega odvodnjavanje padavinske vode s cest oziroma z utrjenih in manipulativnih površin, in sicer da mora biti speljano preko lovilcev olj in maščob in ne direktno v struge vodotokov in v morje, naslovni organ ugotavlja, da je omenjena zahteva v celoti določena v poglavju 7. 2. 4. PVO-3.

Glede predlaganega pogoja načina skladiščenja nevarnih snovi naslovni organ odgovarja, da je le ta določen kot pogoj v prvi alineji II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

Naslovni organ je dne 8. 7. 2016 prejel mnenje od Zavoda RS za varstvo narave, Območne enote Piran, Trg Etbina Kristana 1, 6310 Izola (v nadaljevanju OE Piran), v katerem so ugotovili, da v PVO-2 niso ocenjeni vplivi na naravne vrednote in ekološko pomembna območja. Pri tem so tudi ugotovili, da ni ustrezno ocenjen vpliv predvidene poglobitve morja ter postavljanja in polnjena kasete na čelu pomola v času pripravljanih del in gradnje na Natura 2000 območja in na zavarovana območja, predvsem na travnike kolenčaste cimodoceje. Kolenčasta cimodoceja je kot ogrožena vrsta navedena v Dodatku II Protokola o posebnih zavarovanih območjih in biotski raznovrstnosti Barcelonske konvencije ter na Dodatku I Bernske konvencije. Prav tako iz mnenja izhaja, da ugovarjajo trditvi iz PVO-2, da ne bo neposrednih vplivov na pet varovanih območjih, ki se nahajajo na območju neposrednega vpliva iz razloga prisotnosti suspendiranega materiala. Ugovarjajo tudi učinkovitosti omilitvenega ukrepa, ki skuša preprečiti širjenja kalne vode in s tem negativnega vpliva na naravo in varovana območja. Zaradi vsega zgoraj navedenega je OE Piran predlagal dopolnitev PVO-2 in Dodatka-2, ter da bodo dokončno mnenje o sprejemljivosti posega izdali na osnovi dopolnjenega PVO in Dodatka.

Naslovni organ je dne 13. 2. 2017 prejel mnenje od OE Piran na podlagi ponovnega poziva naslovnega organa za pridobitev mnenja z dne 25. 1. 2017 št. 35402-35/2015-33, v katerem ugotavljajo na osnovi PVO 2, da poglavje »Podaljšanje pomola 1 - tehnične in tehnološke značilnosti posega« oz. podpoglavju »Kaseta za odlaganje refuliranega materiala« pojasnjuje, da se kasete gradi vodotesno, s kontroliranim izpustom vode preko cevovoda, reguliranega z zapornicami. Izdelovalec PVO 2 navaja, da navedena izvedba kasete preprečuje širjenje kalne vode s suspendiranim materialom izven območja posega. V tem primeru je na mestu tudi ocena o odsotnosti neposrednih vplivov na varovana območja, podana v PVO 2 in Dodatku za varovana območja. Med dodatnimi ukrepi za preprečevanje ali zmanjševanje negativnih vplivov na floro, favno in habitatne tipe, je v PVO 2 navedeno tudi spremljanje motnosti morja, na osnovi katerega je potrebno načrtovati dinamiko izvajanja posega. Na podlagi pojasnila, vključenega v POV 2, da način gradnje kasete zagotavlja omejitev vpliva suspendiranega materiala na območje posega ter na osnovi dejstva, da bo zagotovljeno spremljanje motnosti morja, na osnovi katerega se načrtuje dinamika izvajanja nameravanega posega OE Piran meni, da so vplivi celostne ureditve Pomola I v PVO 2 in Dodatku za varovana območja ustrezno ocenjeni. V PVO 2 so prav tako ustrezno omenjeni in ocenjeni tudi vplivi na naravne vrednote in ekološko pomembna območja. V skladu z navedenim OE Piran meni, da so z vidika varstva narave posegi, predvideni v okviru celostne ureditve Pomola I, sprejemljivi.

Naslovni organ je na podlagi predloga OE Piran, in sicer za določitev dodatnega ukrepa za preprečevanje ali zmanjševanje negativnih vplivov na floro, favno in habitatne tipe v osmi alineji II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja določil omilitveni ukrep, in sicer da je potrebno v času poglobljanja morskega dna in polnjenja kasete na primernem mestu (bližina iztoka morske vode iz kasete) zagotoviti spremljanje motnosti morja.

Naslovni organ do poteka 21 dnevne roka oziroma do dneva izdaje odločbe ni prejel mnenja - Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območne enote Piran, Trg bratstva 1, 6330 Piran/Pirano, zato je izdal navedeno soglasje brez tega mnenja v skladu z določbo petega odstavka 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).

Po ugotovitvi, da je nosilec nameravanega posega posredoval popolno dokumentacijo, je bil skladno z 58. členom ZVO-1 javnosti zagotovljen vpogled v vlogo za pridobitev okoljevarstvenega soglasja, poročilo o vplivih na okolje in osnutek odločitve o okoljevarstvenem soglasju. Z javnim naznanilom številka 35402-35/2015-4 z dne 14. 6. 2016 je bila namreč

javnost na spletnih straneh naslovnega organa ter na sedežu Upravne enote Koper, Trg Brolo 4, 6000 Koper, in Mestne občine Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper 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 21. 6. 2016 do 25. 7. 2016.

Naslovni organ je na podlagi javnega naznanila prejel zahtevo za vstop v predmetni upravni postopek, in sicer s strani Mestne občine Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper (v nadaljevanju stranska udeleženka), ki ji je bil s sklepom št. 35400-340/2016-7 z dne 21. 9. 2016 priznan status stranske udeleženke.

V času javne razgrnitve so bile na naslovni organ posredovane naslednje pripombe stranske udeleženke, ki jih, v skladu s petim odstavkom 61. člena ZVO-1, navaja v nadaljevanju tega okoljevarstvenega soglasja ter tudi, kako je ta mnenja in predloge upošteval pri odločitvi:

- I. Stranska udeleženka je v času javne razgrnitve podala naslednje pripombe:
 1. Vplivno območje je nekonsistentno prikazano, saj se pojavlja neskladnost med grafičnim in tekstualnim delom vplivnega območja nameravanega posega. Zemljišče v k.o. 2716 Morje s parc. št. 3/17 je vključeno v grafično ponazoritev vplivnega območja nameravanega posega, ne pa tudi v tekstualnem delu.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo ugotavlja, da zemljišče v k.o. 2716 Morje s parc. št. 3/17 ni del vplivnega območja, kar je razvidno tudi iz priloge 6 in 8 PVO-3, v tekstualnem delu PVO-3 zemljišče v k.o. 2716 Morje s parc. št. 3/17 ni nikjer omenjena. Sliki 51 in 52 PVO-3 sta zgolj pomanjšani različici priloge 6 in 8 PVO-3.

2. V naravi je predmetna parcela del ravne ploščadi, ki je zgrajena kot enovit gradbeno inženirski objekt identificiran s parcelnima številka: k.o. 2716 Morje s parc. št. 3/17 in k.o. 2605 Koper s parc. št. 1/4. Vplivi na okolje v času pripravljanih del in gradnje posega in v času obratovanja so v grafičnem delu prikazani na meji med omenjenima parcelama, pri čemer med navedenima parcelnima številka v naravi ne obstaja ne višinski zamik ne nobena druga fizična prepreka ali ovira, ki bi omejila vpliv hrupa ali prahu v širini 1 m ploščadi.

Odgovor na zgornje trditve je enak odgovoru iz točke I.1 in enako velja tudi za zemljišče v k.o. 2605 Koper s parc. št. 1/4.

3. Iz Recenzijskega poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, ki jo je izdelal Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano, Oddelek za okolje in zdravje Maribor, Prvomajska 1, 2000 Ljubljana, izhaja, da je PVO-2, ki se nanaša na obremenitev okolja s hrupom pomanjkljivo, saj manjkajo nekateri ključni podatki, ki pogojujejo določitev območja vpliva na okolje, konkretno obremenjenost starega mestnega jedra mesta Koper s hrupom.

Odgovor na zgornje vprašanje je podan v posebnem poglavju obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja odločbe (B/2), ki obravnava hrup, sicer na 25-28 strani.

- II. Dne 15. 9. 2016 je naslovni organ prejel Poročilo o kontrolnih meritvah hrupa za vir hrupa Luka Koper (v nadaljevanju Poročilo), s strani stranske udeleženke z dne 14. 9. 2016, št. 354-1/2016. Meritve hrupa med obratovanjem nosilca nameravanega posega

je opravila pooblaščenca ustanova Elektroinštitut Milan Vidmar, Hajdrihova 2, 1000 Ljubljana, ki kažejo, da so presežene mejne vrednosti celokupnega hrupa in mejne vrednosti za vir hrupa (Lvečer in Lnoč) za območje III. stopnje varstva pred hrupom, kamor sodi staro mestno središče. Po tej študiji ocena obremenjevanja okolja s hrupom dokazuje, da nosilec nameravanega posega čezmerno obremenjuje okolje s hrupom.

V zvezi z zgornjimi navedbami naslovni organ odgovarja, da je nosilcu nameravanega posega naslovni organ izdal okoljevarstveno dovoljenje glede emisij hrupa zaradi obratovanja pristanišča Koper dne 13. 4. 2011 (št. odločbe 35451-180/2009-4, v nadaljevanju okoljevarstveno dovoljenje) ter spremembo veljavnosti dovoljenja glede emisij hrupa zaradi obratovanja pristanišča Koper dne 15. 5. 2013 (št. odločbe 35452-4/2012-2). V okoljevarstvenem dovoljenju je naslovni organ, skladno s tretjim odstavkom 14. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/08, 109/09 in 62/10), določil tudi zunanje meje vplivnega območja vira hrupa, pri katerem vrednosti kazalcev hrupa lahko presegajo mejne vrednosti za nočno obdobje za III. in IV. območje varstva pred hrupom iz preglednice 4 oziroma 5, priloge 1 navedene uredbe. Zunanja meja vplivnega območja vira hrupa, pri katerem vrednosti kazalcev hrupa lahko presegajo mejne vrednosti za nočno obdobje za III. in IV. območje varstva pred hrupom, je naslovni organ določil v oddaljenosti 900 metrov od posameznih izvorov hrupa znotraj območja lokacije naprave. Naslovni organ ugotavlja, da zgoraj navedena dejstva niso bila upoštevana v Poročilu o kontrolnih meritvah hrupa za vir hrupa Luka Koper, ki jih je opravila pooblaščenca ustanova Elektroinštitut Milan Vidmar (številka poročila VENO-3633, avgust 2016), zato tega Poročila naslovni organ ni mogel upoštevati.

Istočasno naslovni organ glede na zgornje navedbe ugotavlja, da je območje vpliva nameravanega posega, ki je prikazano v PVO-3, ustrezno določeno.

Naslovni organ nadalje ugotavlja, da časovni interval merjenja, s strani pooblaščenca ustanove Elektroinštitut Milan Vidmar, ni bil izbran tako, da bi bili pri merjenju upoštewane vse značilnosti vira hrupa v skladu z merili iz standarda SIST ISO 1992-1,2. Skladno z zahtevami Priloge 1 Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04), kjer se kazalci hrupa Ldan, Lvečer in Lnoč ter Ldvn definirajo kot A vrednotena dolgoročna povprečna raven hrupa, kot jo določa standard SIST ISO 1996-2 izračunana za vsa obdobja v letu. Pooblaščenec izvajalec meritev v »Poročilu o kontrolnih meritvah hrupa za vir hrupa Luka Koper« (številka poročila VENO-3633, avgust 2016), to tudi sam ugotavlja, saj navaja, da so rezultati meritev hrupa reprezentativni za obratovalno stanje merjenih virov hrupa, ki je veljalo v času meritev hrupa, in to je od 29. 7. 2016 do 12. 8. 2016. Zaradi navedenega izmerjeni rezultati, po mnenju naslovnega organa, ne izkazujejo rezultatov ravni hrupa, ki veljajo za letoletno obratovanje pristanišča, zato jih ni mogel upoštevati.

Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/08, 109/09 in 62/10) sicer ne predvideva upoštevanje merilne negotovosti pri ocenjevanju skladnosti rezultata, vendar je iz Poročila o kontrolnih meritvah hrupa za vir hrupa Luka Koper (številka poročila VENO-3633, avgust 2016) razvidno, da je pooblaščenec izračunal, da imajo njihove meritve razširjeno merilno negotovost, ki znaša $\pm 3,9$ dBA za Lvečer, kar pomeni, da pri izmerjeni vrednosti Lvečer = 54,5 dBA, upošteva odstopenja, obstaja velika verjetnost, da so rezultati še znotraj zakonodajnih vrednosti. Izmerjeni rezultati za Lvečer so namreč v intervalu med 50,6 dBA in 58,4 dBA, mejna vrednost za Lvečer pa znaša 53 dBA.

Iz izjave nosilca nameravanega posega (št. UPR-65/26 z dne 13.10.2016) tudi izhaja, da ne glede na izdano zgoraj navedeno okoljevarstveno dovoljenje glede emisij hrupa zaradi obratovanja pristanišča Koper, ki določa zunanje meje vplivnega območja vira hrupa, pri katerem vrednosti kazalcev hrupa lahko presegajo mejne vrednosti za nočno obdobje za III. in IV. območje varstva pred hrupom, nosilec nameravanega posega izvaja številne ukrepe za zmanjšanje nivoja hrupa, med drugimi so hrupnejše aktivnosti prestavili in jih izvajajo v notranjosti pristanišča; iz neposredne bližine mestnega jedra so umaknili del pristaniške dejavnosti in ga v skladu z interesi lokalne skupnosti nadomestili s potniškim terminalom; izvajajo preplastitve manipulativnih površin; izdelujejo letne karte hrupa, preko katerih načrtno spremljamo izboljšave na tem področju; na pristaniških obalah uvajajo elektrifikacijo infrastrukture in sicer talna elektrifikacija na Kontejnerskem terminalu in nabava novih E - RTG mostnih dvigal na kolesih z električnim napajanjem in postopno zamenjavo obstoječih, katere poganjajo dizel agregati, ki povzročajo hrup (ocenjena razlika v delovanju RTG z dizel pogonom in tistih na električni pogon bo znašala 11 dBA, zaradi prisotnosti še drugih virov hrupa pa je ocenjeno, da bo prišlo od 4-5 dBA zmanjšanja hrupa na letni ravni v smeri Kopra, v primeru zamenjave vseh 20 RTG); izvajajo spremembo tehnologije nakladanja kontejnerjev na vlakovne kompozicije, saj se bo z izvedbo nameravanega posega zagotovila ustrezna infrastruktura, ki bo omogočala uporabo RMG dvigal (mostno dvigalo na tirih), ki bosta nadomestila klasične RTG in ostalo diezel mehanizacijo za natovarjanje kontejnerjev na vagone, za svoje delovanje pa bosta uporabljali električne motorje; izvajajo zamenjavo zvočnih opozorilnih naprav s tišjimi oziroma s prilagodljivim nivojem hrupa; ter vzpostavljen je kontinuiran monitoring hrupa v treh ključnih smereh - mestno jedro Kopra, Ankaran in Bertoki. S kontinuiranim monitoringom ugotavljajo dejansko obremenitev s hrupom v vsakem trenutku in beležijo hrupne dogodke. Podatki iz merilnih mest so on-line dostopni na spletni strani Luke Koper <http://www.zivetispristaniscem.si/>.

- III. Dne 6. 10. 2016 je naslovni organ prejel Zahtevo za vstop v postopek - poziv za dopolnitev obrazložitve s strani stranske udeleženke št. 354-1/2016. V njem se stranska udeleženka sklicuje na dopolnitev vloge z dne 25. 8. 2016, v kateri je navedla in utemeljila zahtevo za varstvo svojih pravnih koristi iz več različnih pravnih podlag. Ker naj bi naslovni organ izdal sklep št. 35400-340/2016-7 z dne 21. 9. 2016 zgolj na podlagi ene navedbe Mestne občine Koper le-ta poziva naslovni organ, da se dodatno opredeli tudi do ostalih navedb predlagateljice.

Naslovni organ pojasnjuje, da se v obrazložitvi tega okoljevarstvenega soglasja opredeljuje tudi do vsebinskih navedb stranske udeleženke.

- IV. Dne 8. 11. 2016 je naslovni organ prejel Opredelitev do PVO-3 s strani stranske udeleženke. Stranska udeleženka je predložila k opredelitvi tudi naslednje recenzije PVO-3:

- Recenzijo poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, ki jo je pod št. 129/2016, dne 2. 11. 2016 izdelalo podjetje Marbo okolje d.o.o (v nadaljevanju: Recenzija Marbo);
- Recenzijo poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru (hrup in zrak), ki jo je dne 2. 11. 2016 izdelal Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano, Oddelek za okolje in zdravje Maribor;

- Recenzijo poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru (področje: obremenjenost območja z elektromagnetnim sevanjem in Obremenjenost območja s svetlobnim onesnaževanjem), ki jo je oktobra 2016 izdelala Univerza v Mariboru, Fakulteta za elektrotehniko, računalništvo in informatiko, Laboratorij za energetiko.

Glede na predložena recenzijska poročila in ostale listine stranska udeleženka zahteva:

1. Da se v PVO-3 popravi vplivno območje vplivov na okolje v času gradnje in v času obratovanja tako, da izkazuje dejansko stanje, in sicer zgolj na podlagi že razpoložljivih dejstev in dokazov in predvsem, da se upošteva hrup kumulativno (obstoječi vključno z ladjami in novo predvideni), najmanj pa v oddaljenosti 900 metrov od posameznega izvora hrupa.

Glede vplivnega območja, ki nastane kot posledica emisij hrupa, naslovni organ pojasnjuje, da se je glede vplivnega območja že izjasnil v točki II. na str. 7 in 8 tega okoljevarstvenega soglasja.

2. Da se nosilec nameravanega posega oziroma naslovni organ opredeli do vseh pripomb, ki so podane v revizijah ter, da se v PVO-3 odpravijo vse pomanjkljivosti in nedoslednosti, ki izhajajo iz revizije in recenzijskih poročil. Iz tako dopolnjenega PVO naj bodo zaradi obsežnosti gradiva in transparentnosti, jasno razvidne oz. označene vse spremembe in dopolnitve.

Naslovni organ podaja svoje opredelitve do recenzij v obrazložitvi tega okoljevarstvenega soglasja.

3. Da so sestavni del PVO vsi vhodni podatki meritev, ki so podlaga za izdelavo PVO, saj je le tako mogoče preveriti verodostojnost PVO.

Naslovni organ v zvezi s to pripombo pojasnjuje, da so v PVO-3 podane vse priloge, ki so navedene v besedilu PVO-3.

4. Da se določi območje vpliva na okolje s področja vibracij, saj le to ni določeno, niti opredeljeno v PVO-3, zaradi česar je vpliv na okolje s tega področja nemogoče preizkusiti.

Glede vplivnega območja naslovni organ izjavlja, da je le-to določeno v poglavju 5.3.6.1 Vibracije in poglavju 8.2 Opis in prikaz območja, na katerem poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi PVO-3.

A) V zvezi z ugotovitvami iz Recenzije Marbo okolje d.o.o naslovni organ podaja naslednje odgovore oziroma pojasnila:

A1):

- V poglavju 1.1. je opisan namen nameravanega posega, ki je po opisu izdelovalca PVO-3 namenjen celostni ureditvi Pomola 1. Vendar se niti v uvodu niti ko se prebere celotno poročilo o vplivih na okolje, ne da ugotoviti, kakšen je namen te ureditve, ali se zaradi te ureditve poveča pretovor blaga, pristajanje večjih ladij. Ker namen nameravanega posega ni opredeljen in opisan, je težko ugotoviti, kakšni

bodo učinki celostne ureditve Pomola 1 in posledično, kakšni bodo zaradi tega vplivi na okolje.

V zvezi z navedbo, da ni pojasnjen namen nameravanega posega, naslovni organ pojasnjuje, da je nameravani poseg sestavljen iz več delov (oziroma iz posameznih posegov). Poleg podaljšanja Pomola I, za katerega je, skladno s prilogi 2 Uredbe o presoji, torej obvezna presoja vplivov na okolje, predstavljajo ostali deli (predvidene ureditve) celovito funkcionalno zaključeno celoto obravnavanega območja, zato se jih z vidika potencialnih kumulativnih vplivov in čim večje okoljske transparentnosti obravnava kumulativno z nameravanim posegom (podaljšanje Pomola I). Gre za ureditve, ki predstavljajo del stalne nadgradnje, optimizacije in izboljšav (še posebej pomembno z vidika zmanjševanja vplivov na okolje) v delovanju nosilca nameravanega posega. Slednji ne predstavljajo posegov, za katere bi bilo potrebno izvesti presojo vplivov (za tiste, za katere je bilo potrebno je bilo slednje ugotovljeno v fazi predhodnega postopka) – tudi v poglavjih 1.5.2.2. in 2.1.5 PVO-3. Z nameravanim posegom se načrtuje celostno ureditev in funkcionalno zaokrožitev Pomola I v Pristanišču za mednarodni promet v Kopru.

V sklopu nameravanega posega je tako predvideno podaljšanje Pomola I, ki vključuje: 7.D vez (podaljšanje obale J dela Pomola I), Podaljšanje Pomola I - skladiščne in manipulativne površine (jug), Kasetna na čelu pomola I + skladiščne in manipulativne površine (sever); Vez 7F in 7G (podaljšanje obale S dela Pomola I), Rekonstrukcijo 7.A in 7.B veza (povečanje nosilnosti morske tirnice), Rekonstrukcijo 7. veza (dodatna tirnica in zagatnice na morski strani), Zaprtje »vogala« med 7. vezom in RO – RO 2, Priprava infrastrukture za RMG nad železniškimi tiri za potrebe Kontejnerskega terminala, Nov železniški tir 21 a, b, c na Kontejnerskem terminalu in razširitev železniškega mostu čez preliv Škocjanskega zatoka, Gradnja tira 18c in Vhod iz krožišča pri viaduktu Bonifika. Naslovni organ še pojasnjuje, da je sam opis nameravanega posega naveden v PVO-3, v poglavju 1.1 Naziv posega in njegov namen. Naslovni organ je mnenja, da je opis nameravanega posega zadovoljivo prikazan v PVO-3. Podrobnejši opis posega in njegovega namena (po posameznih ureditvah) je podan v poglavjih od 2.2.1 do 2.2.8 PVO-3.

- V poglavju 1.5. Prostorski akti je naveden prepis celega spektra določb iz prostorskega akta, ki velja za območje pristanišča - Uredba o DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru. Manjkala naj bi utemeljitev skladnosti nameravanega posega z zahtevami prostorskega akta, saj ocenjujejo, da prepis določil prostorskega akta v PVO nima nobene dodatne vrednosti (tega dela je v PVO 15 strani), če istočasno ni ocenjeno, ali je nameravani poseg skladen z zahtevami prostorskega akta.

V zvezi z utemeljitvijo skladnosti nameravanega posega z zahtevami prostorskega akta naslovni organ pojasnjuje, da so v poglavju 1.5.1 PVO-3 so izpostavljeni tisti členi Uredbe o DPN, ki bodisi neposredno bodisi posredno predpisujejo posamezne ureditve, predvidene z nameravanim posegom – Celostna ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru.

- V poglavju 2, na str. 26 PVO-3 je podan opis nameravanega posega in slika 2, na kateri so prikazani deli nameravanega posega. Pri opisu nameravanega posega se

pri delu nameravanega posega pod zaporedno št. 2, 3, 4, 6, 7 in 8 sklicuje izdelovalec na sliko 3, kjer naj bi bili posamezni deli posega tudi grafično prikazani. Pri sklicu na sliko 3 gre za tipkarsko napako. Pravilen bi bil sklic na sliko 2, ker so na sliki 2 prikazani deli nameravanega posega, na sliki 3 pa samo območje nameravanega posega. Glede na navedeno je treba sklice na sliko 3 popraviti s sklicem na sliko 2.

V zvezi z zgornjo navedbo naslovni organ ugotavlja, da gre pri opisu nameravanega posega pri sklicu na sliko 3 res za tiskarsko napako. Pravilen bi bil sklic na sliko 2.

- Uredba o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (Uradni list RS, št. 36/09, v nadaljevanju Uredba o vsebini) (5. člen, 1. odstavek) določa, da je treba pri opisu posega in njegovih značilnostih navesti poleg lokacije posega, tudi velikost, zmogljivost ali obseg posega.
 - a. V PVO-3 so v poglavju 2.1.2. navedene parcelne številke, s katerimi je določena lokacija in obseg posega. V tem poglavju manjkajo podatki o velikosti in zmogljivosti nameravanega posega.
 - b. V poglavju 2.1.3. opis obstoječega stanja na kontejnerskem terminalu so navedeni podatki za obstoječe stanje oziroma obstoječe zmogljivosti glede velikosti v ha, skladiščna kapaciteta v TEU, dolžina železniških tirov na pomolu, število mostnih dvigal, pretovor blaga v TEU za leto 2014, ni pa podatkov o tem, kako se ti obstoječi podatki spremenijo z nameranim posegom.
 - c. V Uvodu PVO-3 in v poglavju 1.5.2.2. je navedeno, zakaj je PVO za nameravani poseg potreben - torej zaradi uvrščanja nameravanega posega med posege z oznako F.11, kjer je prag za uvrščanje med te posege pristanišče, ki sprejme ladje z več kot 1350 t. Menijo, da bi morala biti ta utemeljitev podana v PVO-3, torej ladje s koliko t lahko pomol sprejme sedaj v obstoječem stanju in po izvedbi nameravanega posega.

V zvezi s pripombami o velikosti, zmogljivosti ali obsegu nameravanega posega, naslovni organ pojasnjuje, da je zaradi velikosti oz. obsega in kompleksnosti nameravanega posega (sestavljen iz osmih med seboj funkcionalno povezanih delov) slednjega nemogoče enostavno velikostno, zmogljivostno ali kako drugače enovito opredeliti. V poglavju 2.1.2 PVO-3 sta (s prikazom parcelnih števil) določena lokacija ter obseg nameravanega posega. V nadaljevanju (v okviru poglavja 2.2 – Lastnosti in opis posega) pa so za vsak del nameravanega posega (vsako predvideno ureditev posebej) predstavljeni predvidena velikost, zmogljivost oz. drugi parametri, s katerimi lahko opredelimo določeno ureditev.

- Uredba o vsebini poročila (zahteva 5. člena, 1. odstavek, 3. alineja) določa, da je treba pri opisu posega dodati tudi vrsto in količino potrebnih materialov ter vrsto in količino potrebne energije. Pri opisu delov nameravanega posega v poglavjih 2.2.1 do 2.2.8 so vrste in količine materialov navedene samo pri poglavju 2.2.1. in 2.2.2. V teh dveh poglavjih so navedene vrste materialov, količine niso podane. V poglavju 2.2.1. je od virov energije navedena električna energija, vendar brez količin. Manjkajo pa tudi drugi potrebni energenti, po njihovi oceni najmanj dizelsko gorivo. Pri poglavjih 2.2.3. do 2.2.8. vrste in količine materialov ter vrste in količine

energije niso niti navedene in niti opisane ter podane, zato je treba v skladu z Uredbo o vsebini poročila poglavja 2.2.1 do 2.2.8 dopolniti z manjkajočimi deli, da bo zadoščeno zahtevi uredbe o navedbi vrste in količine materialov ter vrste in količine energije.

V zvezi z vrstami in količinami materialov naslovni organ ugotavlja, da je nameravani poseg sestavljen iz več delov. Poleg podaljšanja Pomola I, za katerega je, skladno s prilogo 2 Uredbe o presoji, torej obvezna presoja vplivov na okolje, predstavljajo ostali deli (predvidene ureditve) celovito funkcionalno zaključeno celoto obravnavanega območja, zato se jih z vidika potencialnih kumulativnih vplivov in čim večje okoljske transparentnosti obravnava skupaj s PVO posegom - Podaljšanje Pomola I. Gre za ureditve, ki predstavljajo del stalne nadgradnje, optimizacije in izboljšav (še posebej pomembno z vidika zmanjševanja vplivov na okolje) v delovanju Luke Koper. Parcialno slednje ne predstavljajo posegov, za katere bi bilo potrebno izvesti presojo vplivov (za tiste, za katere je bilo potrebno je bilo slednje ugotovljeno v fazi predhodnega postopka), ampak so vplivi teh posegov kumulativno (skupaj z vplivi nameravanega posega) obdelani v PVO-3.

- V poglavju 2.2.2. na str. 53 PVO-3 je opisano, da se bo na obali veza 7C namestilo novo dvigalo. Za Vez 7C ni nikjer opisano, da je postavitve novih dvigal del nameravanega posega. Preveriti je treba, zakaj je v tem poglavju govora o vezu 7C in namestitvi novih dvigal in opis nameravanega posega temu skladno dopolniti ali pa opis veza 7C z opisom namestitve novih dvigal izbrisati iz PVO-3.

Naslovni organ glede zgoraj navedenih nejasnosti ugotavlja, da so v poglavju 2.2.2 PVO-3 na strani 53 natančno in nedvoumno predstavljeni namen in značilnosti nameravanega posega. Poseg rekonstrukcija 7. A in 7. B veza (povečanje nosilnosti morske tirnice) obsega tudi nabavo novih kontejnerskih dvigal.

- V poglavju 2.2.7 Gradnja tira 18c je opisano, da se na novo zgradi tir 18c, obenem pa se v se okviru dela tega posega prestavijo, preuredijo ali odstranijo tudi tir 15c, tir 15b, tir 16 b, tir 17c, tir 17b, tir 18b. Namen gradnje tira 18c je urediti železniški prevoz do nove skladiščne površine za skladiščenje praznih kontejnerjev. V nadaljevanju je opisano, da danes skladiščenje in priprava kontejnerjev, ki obsega tudi pranje in popravila kontejnerjev razpršeno po celotni Luki Koper, z izgradnjo tega tira pa bodo te dejavnosti združene na enem mestu. Posredni vpliv tega dela nameravanega posega je tudi nastajanje odpadnih vod zaradi pranja kontejnerjev in o tem ni ničesar napisanega, tako da si ne morejo predstavljati, kako se izvaja servisiranje kontejnerjev in kako se izvaja pranje kontejnerjev in kam gredo te odpadne vode, koliko jih je in podobno. V tem, delu je treba opis nameravanega posega dopolniti. Tudi ni jasno, v sklopu katerega posega se urejajo nove skladiščne površine za skladiščenje praznih kontejnerjev.
- V poglavju 2.2.8 je opisan poseg novega vhoda, v sklopu katerega se bo uredilo tudi parkirišče za ADR kamione ter uredilo odvajanje fekalnih odpadnih voda. Pri opisu ni posebej opisano, kako bo urejeno parkirišče za kamione ADR, ki prevažajo nevarne snovi. Iz opisa ureditve odvodnjavanja je razvidno, da bodo površine odvodnjavanja preko kanalet in lovilnika olj v zacevljen odvodni kanal, torej v površinske vode. V primeru, da pride do izteka nevarnih snovi iz ADR

kamionov, lovilnik olj ni ustrezen element za varstvo površinskih voda pred iztekom eventualnih nevarnih snovi, zato je treba dodatno opisati način izvedbe parkirnih mest za ADR kamione. V tem poglavju je tudi navedeno, da se fekalne vode iz kontejnerjev za osebje vodi v kanalizacijo omrežje ali v ustrezno čistilno napravo. Ta opis je splošen in ne nudi preverjanja ustreznosti ravnanja skladno z določili zakonodaje na področju odpadnih voda, ki jasno zahteva, da se komunalne odpadne vode vodijo v javno kanalizacijo, če je tak priključek možen (16. člen Uredbe o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih vod v vode in javno kanalizacijo (Uradni list RS, št. 64/12, 64/14 in 98/15)).

Kar zadeva področje voda, je PVO-2 pregledala in o njegovi sprejemljivosti izdala mnenje Direkcija Republike Slovenije za vode, ki je v svoji obrazložitvi med drugim zapisala, da so podane ocene o vplivih na vode-morje med gradnjo in obratovanjem primerne. V PVO-3 so vplivi na kakovost voda-morja, z upoštevanjem kumulativnih vplivov in omilitvenih ukrepov, ocenjeni kot zmerni (2). V kontekstu ocene vpliva nameravanega posega na vode se naslovni organ strinja tudi s podano sklepno oceno z oceno sprejemljivosti posega, kjer je navedeno, da se ocenjuje, da gradnja in obratovanje nameravanega posega, ob upoštevanju vplivov (tudi kumulativnih) ter vseh predvidenih ter v poročilu predlaganih omilitvenih ukrepov (tudi dodatnih), ne bosta povzročala prekomernega obremenjevanja okolja in sta z okoljevarstvenega vidika sprejemljiva.

- V poglavju 2.3.2. PVO-3 Vrste in količine nastalih stranskih proizvodov in odpadkov izdelovalec opisno opiše odpadke, ki bodo nastali pri gradnji, pri tem pa se sklicuje na tabele v poglavju 2.2. PVO-3, kjer odpadki niso podani s št. odpadkov. Ta opis je nenatančen in ne vsebuje količin odpadkov, kot zahteva Uredba o vsebini. Količinsko so opisani le odpadki, ki bodo nastali zaradi poglobljanja morskega dna. V poglavju 2.3.2. PVO-3 Vrste in količine nastalih stranskih proizvodov in odpadkov ne podaja vrst in količin odpadkov, ki bodo nastajali pri obratovanju posega. Npr. za mulj iz lovilnikov olj navede, da bo le ta nastajal le na kontejnerskem terminalu, čeprav je vgradnja lovilnikov olj omenjena najmanj pri posegih označenih na sliki 2 s št. 1, 2, 3, 4, 8.

Glede odpadkov naslovni organ ugotavlja, da so v PVO-3 odpadki (tudi številke odpadkov) obravnavani v poglavjih 2 – 9 (opis posega, stanje, vplivi, ukrepi, določitev območja, poljudni povzetek). Nosilec nameravanega posega mora že pred izvedbo nameravanega posega ravnati z odpadki skladno z zakonodajo (Uredba o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15 in 69/15), Uredba o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08), Uredba o ravnanju z embalažo in odpadno embalažo (Uradni list RS, št. 84/06, 106/06, 110/07, 67/11, 68/11-popr. in 18/14), Uredba o odpadnih oljih (Uradni list RS, št. 24/12)). Pri gradbenih delih pa je izvajalec le teh dolžan spoštovati področno zakonodajo – v tem primeru z vidika ravnanja z odpadki.

V času obratovanja se ne pričakuje dodatnih negativnih vplivov na okolje zaradi nastajanja odpadkov, saj se količine in vrste odpadkov ne bodo spremenile, glede na obstoječe stanje, ker pri pretovarjanju kontejnerjev ostanki tovora ne nastajajo.

- V poglavju 2.3.3. so emisije snovi in energije zelo pavšalno opisane tako za čas gradnje posega kot za čas obratovanja, količine emisij in energije v okolje pa sploh

niso opisane, kar ni skladno z zahtevo Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (zahteva 5. člena, 1. odstavek, točka 3, 3. alineja).

Glede emisij snovi in energije naslovni organ odgovarja, da iz poglavja 2.3.3. PVO-3 izhaja, da so vplivi nameravanega posega na emisije onesnažil v zrak, vode, tla ter emisije hrupa, svetlobnega onesnaževanja in EMS podrobneje obravnavani pri posameznih segmentih v nadaljevanju tega poročila. Pri tem so tudi vplivi nameravanega posega na okolje podrobneje obravnavani pri posameznih segmentih PVO-3.

- Opis obstoječega stanja je pri nekaterih stvareh zelo podroben, mogoče preveč podroben. Npr. poglavje odpadki. Opis obstoječega stanja odpadkov je v PVO-3 izdelano na 147 do 157, to je na 10 straneh. V opisu ocene vpliva nameravanega posega na odpadke v času obratovanja nameravanega posega pa je navedeno, da se zaradi nameravanega posega vrsta in količina odpadkov ne bo spremenila, zato potem ni razumljivo, zakaj toliko opisa obstoječega stanja z odpadki, če pa je to popolnoma nepomemben vpliv nameravanega posega v času obratovanja. Uredba o vsebini poročila (8. člen, 2. odstavek) določa, da če je določen vpliv posega nepomemben oziroma nima vpliva, ga ni treba vključiti v poročilo o vplivih na okolje, to je treba le obrazložiti in argumentirati. Njihovo mnenje je, da se bo količina odpadkov po izvedbi vseh nameravanih posegov, opisanih v PVO-3, povečala in je zato treba poglavje o odpadkih v času obratovanja dopolniti, kar pa v nadaljevanju opisujejo v poglavju 2.1.5.2. Odpadki te revizije PVO-3.

Naslovni organ je glede vsebine odpadkov v PVO-3 mnenja, da področje odpadkov (nastajanje, ravnanje, gospodarjenje) v vseh poglavjih obravnavano korektno.

- V poglavju 5 - Vplivi posega na okolje in njegove dele pri pregledanih poglavjih (odpadki, narava, kakovost tal, kakovost voda, vibracije, kulturna dediščina ter krajina in njen značaj) so vplivi v času obratovanja opisani preveč splošno in premalo podrobno. V PVO-3 je treba vplive v času obratovanja podrobno opisati, in sicer vplive zaradi nameravanega posega in zaradi z nameravanim posegom povezanih dejavnosti ter oceniti spremembo glede na obstoječe stanje, ker le tako je možno oceniti vpliv nameravanega posega na okolje. Končna ocena mora vsebovati kumulativen vpliv. To je vpliv vseh delov nameravanega posega in vpliv obstoječega stanja.

A2) Vprašanja iz revizije:

- Vprašanja iz 2.1.5.1. Izhodišča in metode ocenjevanja poglavja Revizije

1. Pri izhodiščih za izdelavo poročila o vplivih na okolje pogrešajo vrednotenje vplivov na okolje ter oceno pomembnih, manj pomembnih in nepomembnih vplivov nameravanega posega na okolje. Ocenjujejo, da je to pomemben del vsakega poročila o vplivih na okolje, saj lahko bralec na enem mestu na kratko dobi oceno, kaj so pomembni vplivi posega na okolje.
2. V tem poglavju niso napisana izhodišča za ocenjevanje vpliva nameravanega posega na celotno in skupno obremenitev okolja. Uredba o vsebini poročila (12. člen, 2. odstavek) določa, daje treba v poročilu določiti merila za ovrednotenje

celotne in skupne obremenitve okolja, pri čemer je treba pri določitvi teh meril treba izhajali iz predpisov, ki določajo standarde okolja, opozorilne in kritične vrednosti.

3. Ocenjujejo, da je treba ovrednotenje celotne in skupne obremenitve izvesti za vse dele nameravanega posega, na katerega ima v poročilu nameravani poseg pomemben vpliv. V PVO-3 pa je v poglavju 5.4. Spremembe v celotni in skupni obremenitvi prikazana le preglednica št. 73, v kateri so povzete ocene vplivov nameravanega posega v času gradnje in v času obratovanja na posamezen segment oziroma sestavino okolja, kar pa po njihovem mnenju ne zadošča zahtevi uredbe, opisani v prejšnjem odstavku.
4. V skladu z določili 2. odstavka 9. člena Uredbe o vsebini poročila določa, daje treba pri opisu posega na okolje oceniti tudi njegove vplive v času odstranitve ali opustitve posega in po njej. V poglavju 5 pri opisu in oceni možnih vplivov ta del manjka v celoti pri vseh v PVO-3 vključenih vplivih.
5. Pri oceni vplivov nameravanega posega na okolje je v celoti izpuščeno poglavje vpliv na podzemne vode oziroma manjka utemeljitev, zakaj ta vpliv ni pomemben.
6. Pri oceni vplivov nameravanega posega na okolje je v celoti izpuščeno poglavje odpadnih voda oziroma manjka utemeljitev, zakaj ta vpliv ni pomemben. Zaradi nameravanega posega bodo nastajale odpadne vode, in sicer padavinske odpadne vode z utrjenih manipulativnih in parkirnih površin, zaradi česar se bodo vgradili tudi lovilniki olj. Prav tako bodo nastajale odpadne komunalne vode, za katere v PVO-3 sploh ni natančno opisano, ali se bodo odvajale v javno kanalizacijo in Komunalno čistilno napravo Koper oziroma v male komunalne čistilne naprave (MKČN). Ni podana utemeljitev, katera možnost je na katerem delu nameravanega posega skladna z zakonodajo in manjka utemeljitev, zakaj.
7. V poglavju 2.2.7 PVO-3 Gradnja tira 18c je opisano, da je namen gradnje tira 18c urediti železniški prevoz do nove skladiščne površine za skladiščenje praznih kontejnerjev. V nadaljevanju je opisano, da je danes skladiščenje in priprava kontejnerjev, ki obsega tudi pranje in popravila kontejnerjev, razpršeno po celotni Luki Koper, z izgradnjo tega tira pa bodo te dejavnosti združene na enem mestu. Posredni vpliv tega dela nameravanega posega je tudi nastajanje odpadnih vod zaradi pranja kontejnerjev. V PVO-3 ni podane ocene teh odpadnih voda oziroma ni utemeljeno, zakaj se v PVO-3 o odpadnih vod ne piše.

Naslovni organ podaja pojasnila v zvezi s pripombami, izpostavljenimi v okviru te točke. Področje voda je pregledala in podala mnenje Direkcija Republike Slovenije za vode, ki je v svoji obrazložitvi zapisala: Po pregledu Poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev Pomola I v Pristanišču za mednarodni promet v Kopru, v obsegu 293 strani, Številka DP20a/02/15, z datumom 11. 12. 2015, izdelovalca Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška cesta 58, 3000 Velenje menimo, da so podane ocene o vplivih na vode-morje med gradnjo in obratovanjem primerne. Izdelovalec predmetnega PVO-3 je vplive na kakovost voda-morja, z upoštevanjem kumulativnih vplivov in omilitvenih ukrepov, ocenil kot zmerne (2). V kontekstu ocene vpliva nameravanega posega na vode se naslovni organ strinja tudi s podano sklepno oceno z oceno sprejemljivosti posega, podano s strani Direkcija RS za vode, kjer je navedeno, da ocenjujejo, da gradnja in

obratovanje nameravanega posega, ob upoštevanju vplivov (tudi kumulativnih) ter vseh predvidenih ter v poročilu predlaganih omilitvenih ukrepov (tudi dodatnih), ne bosta povzročala prekomernega obremenjevanja okolja in sta z okoljevarstvenega vidika sprejemljiva. V zvezi s potencialnimi vplivi po končanem obratovanju oz. prenehanju nameravanega posega je v PVO-3 podana razlaga oz. utemeljitev, zakaj ta del ni obravnavan.

A3)

- 2.1.5.2. Odpadki

Odpadki v času gradnje:

1. V preglednici 72 je navedeno, da pri gradnji nameravanega posega ne bo nastajal odpadni asfalt. Nato pa je v istem poglavju pod oceno vpliva nameravanega posega napisano, da je naslovni organ v svojem sklepu za predhodni postopek napisal, da bodo v času izvedbe rekonstrukcije veza 7A in 7B, vhoda v pristanišče Bonifika, ... kot odpadki, med drugim, nastajali tudi odpadki, kot so odpadni asfalt. Gre za neuskklajenost, ki jo je treba ustrezno popraviti.
2. V skladu z določili 2. alineje, 3. točke, 1. odstavka 5. člena Uredbe o vsebini poročila je treba v PVO navesti vrsto in količino odpadkov ter način ravnanja z njimi. V PVO-3 za čas gradnje ni določena količina odpadkov, ki bo nastala med gradnjo.

Odpadki v času obratovanja:

1. V skladu z določili 2. alineje 3. točke, 1. odstavka 5. člena Uredbe o vsebini poročila je treba v PVO navesti vrsto in količino odpadkov ter način ravnanja z njimi. V PVO-3 za čas obratovanja ni določena količina odpadkov, ki bo nastala zaradi obratovanja nameravanega posega. V PVO najprej piše, da se količina in vrsta odpadkov zaradi nameravanega posega ne bo povečala, nato pa v naslednjem odstavku piše, da se bo zaradi vgradnje novih lovilnikov olj povečala količina mulja iz lovilnikov olj. Navedbe je treba uskladiti ter PVO-3 dopolniti z vrsto in količino odpadkov, ki bodo posledica nameravanega posega, opisanega v PVO.

Odgovor na to pripombo je podan v točki A1) odgovorov na pripombe na strani 14 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

A4):

- 2.1.5.3. Narava

1. Pri oceni vpliva na naravo v poglavju 5.3.2 je treba najprej določiti, s katerimi emisijami oz. deli nameravanega posega bo sploh nastajal vpliv na naravo. Po njihovi oceni bodo vplivi nastajali zaradi:
 - kaljenja morske vode pri poglobljanju morskega dna in odstranjevanju vrhnjega sloja kalne vode iz kasete za odlaganje morskih sedimentov in mulja, svetlobnega onesnaževanja zaradi postavljanja novih svetilk,
 - hrupa gradbenih strojev v času gradnje in hrupa v času obratovanja zaradi dodatnih ladij ter tovornih vozil in vlakov,
 - potencialnega razlitja mineralnih olj na kopnem delu posega (negativnega vpliva ne bo zaradi lovilnikov olj vgrajenih v sistem padavinske kanalizacije),

- potencialnega razlivanja olj in goriva iz ladij (dejanskega vpliva ni pričakovati zaradi plavajočih barier na mejah pristanišča).
2. V PVO-2 je v poglavju 2.2.3 navedeno, daje ob 7. vezu predvideno poglobljanje morskega dna, kar pa naj bi bilo obdelano v drugem PVO (PVO St. 1322-14, iz 2015 izdelovalca Aquarius). Iz navedenega ni razvidno, katero območje poglobljanja dna je bilo že presoјano in katero je še predmet nameravanega posega.
 3. Na strani 184 PVO-3 je v poglavju »Vplivi med pripravljalnimi deli in gradnjo« navedeno, da gradnja ne bo imela bistvenega vpliva na kopenske organizme, vplivala pa bo na stanje morskih organizmov. Vpliv na morske organizme ni opisan, niti ni navedeno ali bo bistven ali ne bistven. Do vpliva na morske organizme se je zato treba opredeliti, ga oceniti in ugotoviti ali so potrebni kakšni dodatni ukrepi.
 4. Na strani 184 v PVO-3 je navedeno, da bo vpliv na morske organizme nastajal zaradi poglobljanja morskega dna. Nič pa ni opisano, kakšen bo vpliv zaradi kaljenja morske vode, ki se bo iz kasete za odlaganje morskega dna/blata prelivala v morje (oz. iz opisa posega ni razvidno, kako se bo vrhnji sloj kalne vode iz kasete odstranjeval - ali se bo črpala iz kasete na kopno ali v morje). Po naši oceni bo imelo to na morske organizme največji vpliv, saj bo v primeru odvajanja kalne vode vpliv nastajal ves čas polnjena kasete, kar je veliko dlje od poglobljanja dna, zapijanja pilotov in postavljanja zagatnic.
 5. Pri oceni vpliva v času obratovanja se ocena opira na povečan obseg dejavnosti na območju plana in da naj bi se le-te izvajale na okolju čim manj škodljiv način. Kakšen naj bi bil ta način, iz PVO-3 ni razvidno. Navesti je treba, katere dejavnosti na območju nameravanega posega bi lahko imele vplive na naravo, kakšni vplivi so pričakovani, ali so že z nameranim posegom predvideni potrebni ukrepi oz. rešitve ali je treba morebiti določiti kakšen dodaten omilitven ukrep. Kot edini definiran vpliv v času obratovanja se navaja incidentni izliv. Iz navedenega ni razvidno izliv katere snovi se lahko pričakuje, kakšni so predvideni ukrepi za primer razlivanja oz. če so tovrstni ukrepi sploh predvideni. Manjka opis, kakšen bi lahko bil vpliv razlivate snovi na vodne in kopenske organizme in ali bi lahko segal tudi izven območja nameravanega posega. Opredeliti se je treba do pomembnosti vpliva in po potrebi določili morebitne dodatne omilitvene ukrepe. Z nameranim posegom se načrtuje postavitve novih zunanijh svetilk. Na strani 95 PVO-3 je navedeno, da so na območju plana prisotni tudi netopirji. V PVO-3 vpliv na netopirje ni opisan. Manjka opis, kakšen bi lahko bil vpliv nameravanega posega na netopirje. Opredeliti se je treba do pomembnosti vpliva in po potrebi določili morebitne dodatne omilitvene ukrepe. Z nameranim posegom se načrtuje postavitve novih zunanijh svetilk. Na strani 95 PVO-3 je navedeno, da so na območju nameravanega posega prisotni tudi netopirji. Manjka opis, kakšen bi lahko bil vpliv nameravanega posega na netopirje. Opredeliti se je treba do pomembnosti vpliva in po potrebi določiti morebitne dodatne omilitvene ukrepe.
 6. Opis vpliva nameravanega posega bi bilo smiselno dopolniti, da vpliva na naravo zaradi odpadnih vod ne bo, ker se bodo padavinske odpadne vode z območja nameravanega posega čistile na ustreznih lovilnikih olj, komunalna odpadna voda pa se bo odvajala v javno kanalizacijo. Za industrijske odpadne vode v PVO-3 ni opredeljeno ali bodo s posegom nastajale ali ne. Luka Koper

ima na morske meji svojega območja nameščene plavajoče bariere, ki zadržijo morebiti razlite naftne derivate znotraj območja pristanišča, zato ni nevarnosti za onesnaženje okoliških območij. To dejstvo pri oceni vpliva ni upoštevano.

7. Oceno vpliva nameravanega posega je treba dopolniti tudi z oceno vpliva v času gradnje in obratovanja na naravne vrednote, ekološko pomembna območja. Do vpliva na ta območja se niso izdelovalci PVO-3 nikjer opredelili.
8. Opis vpliva na Natura območja ni skladen z Dodatkom za varovana območja v točki, ki omenja, da se bo z nameravanim posegom izvajalo poboljšanje dna z globinskim mešanjem. Opise v poročilu o vplivih na okolje in v dodatku za varovana območja, je treba uskladiti.

Glede vplivov na naravo naslovni organ pojasnjuje, da je PVO-2 bil posredovan v presojo OE Piran, ki je dne 7. 7. 2016 izdalo mnenje o sprejemljivosti celostne ureditve Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru. Skladno z njihovim mnenjem je nosilec nameravanega posega pripravil odgovore in dopolnil PVO-2. Nadalje je naslovni organ posredoval OE Piran dopolnjen PVO-3 v mnenje 25. 1. 2017 in od njih dne 13. 2. 2017 prejel mnenje št. 7-II-81/5-o-16/RT, v katerem izjavljajo, da so nameravani posegi, prikazani v PVO-3, sprejemljivi z vidika varstva narave. Zato je naslovni organ mnenja, da je nameravani poseg z vidika varstva narave sprejemljiv ter tudi, da je PVO-3 na področju narave zadostno izdelan.

A5):

- 2.1.5.4. Vibracije

V slovenskem pravnem redu ni zakonodaje za vibracije. V poglavju o vibracijah ni podana metodologija za ocenjevanje vibracij, je pa na začetku poglavja podana lestvica za vrednotenje vibracij. V PVO-3 je vpliv vibracij ocenjen z 1, kar v skladu z lestvico za oceno vplivov v obravnavanem PVO-3 pomeni, da je vpliv vibracij na obremenitev stavb v okolici zanemarljiv.

V poglavju o vibracijah ni napisano oziroma podano, katere so najbližje stavbe nameravanega posega, na katere se ocena vibracij izdeluje, tako da podane ocene vibracij v PVO-3 sploh ni možno preveriti. V poglavju o oceni vpliva vibracij med pripravljalnimi deli in gradnjo je opisano, da bodo viri vibracij tudi obratovanje gradbene mehanizacije in da bodo vibracije nastajale tudi na transportnih poteh. Če so viri vibracij tudi tovorna vozila, ni jasno, zakaj je v PVO-3 napisano, da med obratovanjem vibracije ne bodo nastajale.

Glede vpliva vibracij naslovni organ odgovarja, da je bilo izdelano Poročilo seizmičnih meritev pri zabijanju pilotov pri izgradnji rezervoarjev v Luki Koper, št. poročila i-36-S.1/15-VS, julij 2015, ki ga je nosilec nameravanega posega posredoval v okviru odgovorov na dokumentacijo, ki jo je stranska udeleženka predložila na ustni obravnavi 24.10.2016, z dne 7.11.2016 (Opredelitev do pripomb, ki so bile v pisni obliki podane na ustni obravnavi, ki je potekala v prostorih naslovnega organa, dne 24.10.2016 in katere predmet je bil ugotovitev vseh dejstev in okoliščin, pomembnih za odločitev, ter zagotovitev možnosti stranki in stranki udeleženki, da se izjavita o vseh dejstvih in okoliščinah, ki so pomembne za odločitev v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg: Celostna ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, z dne 7. 11. 2016, v nadaljevanju Opredelitev do pripomb). Poročilo seizmičnih meritev ugotavlja, da je

pilotiranje vir »podvodnih vibracij«, vendar gre za pilotiranje v mehko podlago/morski mulj. Vibracije so majhne, kar dokazujejo tudi izvedene meritve pri nameravanemu posegu »zabijanje pilotov pri izgradnji rezervoarjev«. Meritve vibracij so bile izvedene v neposredni bližini (na temeljih obstoječih rezervoarjev in cevovoda) pilotiranja. Zaradi navedenega je naslovni organ mnenja, da je vpliv nameravanega posega zaradi vibracij s Poročilom seizmičnih meritev ustrezno prikazan s strani nosilca nameravanega posega, zato ni potrebe po dopolnitvi PVO-3.

A6):

- 2.1.5.5. Kulturna dediščina in krajina

Na strani 129 PVO-3 je navedeno, da za enoto KD EŠD 29407 pridobitev kulturnovarstvenih pogojev in kulturnovarstvenega soglasja ni potrebna, saj za navedeno enoto kulturne dediščine Uredba o DPN ne predvideva varstva te enote KD. Kljub temu se v nadaljevanju besedila (poglavji 5.3.7 m 7.1.7.) navaja izdajo Kulturnovarstvenih pogojev za podaljšanje pomola I v Luki Koper. . . (št. 35104-452/3 z dne 21.9.2015, ki jih je izdal Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, OE Piran). Skladno s temi pogoji vejajo za enoto KD št. 29407 splošni varstveni režim za arheološke ostanke.

V poglavju 7.1.7. je treba zato dodati naslednje dodatne ukrepe:

- V primeru arheoloških najdb tekom gradnje posegajo treba takoj prekiniti z gradbenimi deli ter najpozneje naslednji delovni dan obvestiti pristojni Zavod RS za varstvo kulturne dediščine.
- V nadaljnjih sedmih dneh oz. do odločitve pooblaščenec osebe zavoda ni dovoljeno posegati na območje, kjer je bila odkrita arheološka ostalina.

V poglavju 7.1.8. je treba dodati naslednji dodatni ukrep: gradbene provizorije se z območja gradbišča odstranijo takoj po končanju gradbenih del.

Naslovni organ glede varstva kulturne dediščine ugotavlja, da Uredba o DPN na obravnavanem območju nameravanega posega ne predvideva varstva enot kulturne dediščine. Nosilec nameravanega posega je zaprosil Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, OE Piran, za mnenje o zgoraj omenjeni enoti. Mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, OE Piran je v celoti dobesedno povzeto in vključeno v PVO-3.

A7):

- 2.1.5.6. Manjkajoča poglavja pri oceni vpliva posega

Pri določitvi možnih vplivov posega na okolje je treba oceniti tudi vplive posega na:

- spremembe naravnih in drugih pogojev življenja in bivanja na območju,
- rabo, uporabo ali izkoriščanje obnovljivih in neobnovljivih naravnih dobrin,
- uporabo nevarnih snovi in s tem povezana tveganja,
- možnosti nastanka okoljskih in drugih nesreč.

Če so po oceni izdelovalca PVO-3 zgoraj navedeni vplivi posega na okolje nepomembni oziroma zanemarljivi, je to treba navesti v PVO ter utemeljiti, skladno z določili 4. odstavka 9. Člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave določa, da je treba pri opisu posega na okolje oceniti tudi njegove vplive v času odstranitve.

V zvezi s potencialnimi vplivi po končanem obratovanju oz. prenehanju posega naslovni organ ugotavlja, da je v poglavju 2.1.8. PVO-3 podana razlaga oz. utemeljitev, zakaj ta del ni obravnavan.

A8):

- 2.1.6 poglavje 7 – Ukrepi za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov
 1. Dodatni ukrepi za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov (priporočila) se po posameznih poglavjih ponavljajo in so tudi 3-krat ali večkrat ponovljeni pri različnih vplivih nameravanega posega, kar nepotrebno ponavljanje in zamegljuje jasnost PVO-3.
 2. V poglavju 7.1.4. Kakovost voda je zahtevan monitoring za odpadne vode. Izdelovalec PVO-3 celo pravi, da je v času gradnje treba izdelati načrt monitoringa za odpadne vode, pri tem pa je treba upoštevati Pravilnik o prvih meritvah in obratovalnem monitoringu odpadnih vod. Te zahteve ne razumejo, saj pri oceni vplivov nameravanega posega na kakovost voda v poglavju 5.3.4. niso opisane nobene odpadne vode, ki bi lahko nastajale med gradnjo posega.
 3. V poglavju 7.1.6.1. Vibracije je predpisan monitoring na vibracije v času gradnje, vendar ni opisano, kako naj se ta monitoring izvaja in pri katerih objektih (z meritvami, z opazovanjem razpok), saj v slovenskem pravnem redu ni zakonodaje v zvezi z vibracijami. Ta monitoring se sicer zahteva tudi v skladu z določili 116. člena Uredbe o DPN, ki določa, da izvajalec pred začetkom gradnje pri pripravljalnih delih popiše in dokumentira stanje in morebitne poškodbe (posnetek obstoječega stanja objektov) obstoječih, izpostavljenih objektov in ob transportnih poteh. Med izvedbo se izvaja monitoring vibracij. Ob poškodbah, ki bodo posledica gradnje, se izvedejo vsi potrebni sanacijski ukrepi za odpravo morebitnih nastalih poškodb na objektih. Glede na zahteve 116. člena Uredbe o DPN je zato treba v PVO določiti, pri katerih objektih izpostavljenih objektih je treba izvajati ta monitoring.
 4. V PVO-3 so navedeni dodatni ukrepi za preprečitev, zmanjšanje in odpravo negativnih vplivov nameravanega posega na okolje. Niso pa navedene možni alternativni ukrepi, ki so bili preučeni pred izbiro napisanih dodatnih ukrepov, kot to določa 3. odstavek 14. člena Uredbe o vsebini poročila.
 5. Skladno z zakonodajo je treba izvesti prve meritve elektromagnetnega sevanja tudi za transformatorske postaje napetosti 20/0,4 ali 1 kV. V tem poglavju monitoring transformatorskih postaj, ki se zgradijo v okviru nameravanega posega ni zahtevan, zato je treba ta monitoring dopisali. Ta monitoring se zahteva tudi v skladu z določili 115. člena Uredbe DPN, ki določa, da se pri objektih in napravah, ki predstavljajo vire elektromagnetnih sevanj, zagotovi monitoring skladno s predpisi, ki urejajo elektromagnetno sevanje v naravnem in življenjskem okolju.

Odgovori na pripombe v zvezi s presojo na področju voda so bili že podani, in sicer na str. 13, na področju vibracij na str. 19, za področje elektromagnetnega sevanja pa na strani 29-30 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

A9):

- 2.1.7 poglavje 8 – Določitev območja, na katerem poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi:

1. V Poglavju 8.1. ni opisanih izhodišč in metod za določitev vplivnega območja. 3. odstavek 15. člena Uredbe o vsebini poročila določa, da je treba izhodišča in metodo za določitev vplivnega območja posega za zdravje in premoženje ljudi v PVO opisati, da je možno določitev vplivnega območja preveriti.
2. Ker v PVO-3 niso opisana izhodišča in metoda za določitev vplivnega območja posega za zdravje in premoženje ljudi, ni možnosti preveritve pravilne določitve vplivnega območja posega.

Odgovori na pripombe v zvezi določitve območja, na katerem poseg povzroča obremenitve okolja so že bili podani v točki II. na str. 7 in v točki 4 na str. 10 tega okoljevarstvenega soglasja. Nadalje naslovni organ ugotavlja, da je v PVO-3 opisano, kako je bilo vplivno območje določeno.

A10):

- 2.2 Revizija dodatka za varovana poročila o vplivih na okolje

Pripombe na vsebino Dodatka za varovana območja (št. 13446-15 VO, izdelovalca Aquarius d.o.o., iz dne 11. 12. 2015) so navedene v spodnjih točkah.

 1. V grafični prilogi in na slikah v dodatki ni nikjer prikazan radij območja neposrednega in daljinskega vpliva posega na varovana območja. Vsaj na eni od grafičnih prilog bi bilo to treba prikazati, ker je skladno z določili 3. točke Priloge 8 Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10 in 3/11) varstvena območja treba tudi grafično prikazati. Šele na podlagi tako izdelanega preseka je jasno, katera varovana območja so v vplivnem radiju nameravanega posega in jih je zato treba oceniti v Dodatku za varovana območja (in so navedena v poglavju 3.2 Dodatka).
 2. V poglavju 2.3. Dodatka v Tabeli 1 manjka uvrstitev posega med naslednje postavke iz Priloge 2 Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja:
 - poglavje X. območja okoljske infrastrukture: Postavitev podzemnega voda (vodovod, plinovod, kanalizacijska cev, telefonski kabel itd.) - ker se s posegom načrtuje tudi postavitev telekomunikacijskih povezav in novih kanalizacijskih vodov,
 - poglavje 111. območja centralnih dejavnosti: Rekonstrukcija ali odstranitev stanovanjske ali nestanovanjske stavbe z vrtom, dvoriščem ali brez, razen nestanovanjskih stavb iz Poglavja II., saj se s posegom načrtujejo novi objekti in odstranitev obstoječih na območju vhoda iz krožišča pri viaduktu Bonifika.
 - poglavje III. območja centralnih dejavnosti: Postavitev objektov javne razsvetljave in postavitev razsvetljave stavb, saj se s posegom načrtuje tudi postavitev zunanje razsvetljave na Pomolu I ter na območju vhoda iz krožišča pri viaduktu Bonifika.

Tabelo 2.3 je treba ustrezno dopolniti. Dopolnitve nimajo vpliva na radij vplivnega območja posega, saj imajo že izbrane postavke v tabeli 2-3 večje vplivne radije od manjkajočih.
 3. V poglavju 4 Dodatka se pri oceni vpliva na POO Ankaran - Sv. Nikolaj, POO Debeli Rtič in POO Žustema - rastišče pozejdonke navaja, daje v okviru podaljšanja 7. veza predvideno poboljšanje tal z globinskim mešanjem. Pri opisu posega v Dodatku za varovana območja in PVO-3 ta del posega ni

naveden in opisan, tako da ni jasno, kaj je s tem mišljeno. V PVO-3 je v poglavju 2.2.3 navedeno, daje ob 7. vezu predvideno poglobljanje morskega dna, kar pa naj bi bilo obdelano v drugem PVO (PVO št. 1322-14, iz 2015 izdelovalca Aquarius), vendar iz podatkov v dodatku za varovana območja ni razvidno ali se poboljšanje tal z globinskim mešanjem nanaša na omenjeno poglobljanje tal ali gre za drug postopek - poseg.

Če je poboljšanje dna z mešanjem predmet posega, je treba to opisati v poglavju 2 Dodatka za varovana območja in tudi v poglavju 2.2 PVO-3. V primeru, da to ni predmet posega, pa je treba popraviti opis vpliva v poglavju 4 Dodatka za varovana območja.

4. V poglavju 4 Dodatka za varovana območja se pri oceni vpliva omenja, da bo predmet posega dodatna ojačitev tirnega vzdolžnika na morski strani z dolepljenjem karbonskih lamel, ki se bodo uporabile tudi za sanacijo obale. Obrazložitev kakšen vpliv na varovana območja bo zaradi tega nastal, v dodatku za varovana območja pa ni. Dopolniti je treba oceno oz. navesti in utemeljiti, da ta del posega ne bo imel vpliva na varovana območja.
5. Pri oceni vpliva na POV Škocjanski zatok v poglavju 4 Dodatka se navaja, da se hrup na varovanem območju zaradi obratovanja posega glede na obstoječe stanje ne bo povečal, torej hrup posega ne bo vplival na varovano območje. Gre za pavšalno navedbo, ki se ne sklicuje na rezultate modeliranja hrupa, zato je treba te navedbe opremiti z dejansko očitanimi ravni hrupa v dBA iz modela hrupa in nato glede na pričakovane višine ravni hrupa utemeljiti, da hrup posega za Natura območja ne bo pomemben.
6. Omilitveni ukrep, ki pravi, da je treba izbrati takšne tehnologije za pilotiranje podaljška I. pomola ter ostalih načrtovanih ureditev v okviru rekonstrukcije 7., 7.A in 7.B veza; gradnje tira 18C in novega vhoda iz krožišča pri viaduktu Bonifika, ki imajo čim manjše emisije hrupa, ne postavlja nobene oprijemljive meje, kaj je bolj in kaj je manj hrupna gradbena oprema. Za nosilca nameravanega posega ne pomeni nič zavezujočega. Hrup gradnje je bil modeliran v sklopu priprave PVO, tako da se iz modela hrupa lahko odčita, kakšen bo hrup gradnje nameravanega posega na varovanih območjih narave in se v bistvu glede na rezultate modeliranja že točno lahko ve, kakšna gradbena mehanizacija se mora zbrati in je zato omilitveni ukrep lahko konkreten in določen. Oceno vpliva hrupa gradnje na varovana območja je torej treba preveriti z dejanskim odčitkom iz modela hrupa oziroma dopolniti to oceno s številčnimi podatki o hrupu gradnje na varovanih območjih in nato iz konkretnih številčnih podatkov izpeljati oceno vpliva in po potrebi določiti omilitvene ukrepe, če so le ti glede na ocenjene ravni hrupa potrebni.
7. Pri oceni vpliva na POO Debeli Rtič (stran 41) se navaja pričakovani vpliv na dva od treh habitatnih tipov zaradi delovnih nesreč ali izrednih dogodkov. Za kakšne izredne dogodke gre, v dodatku za varovana območja ni navedeno, prav tako ni opisano, kakšen naj bi bil ta vpliv na habitatne tipe. Navedba vpliva tudi ni skladna z opisom vpliva na POO Debeli Rtič v PVO-3 (stran 187), kjer se kot glavni vpliv omenja vpliv resuspendiranih delcev. Opisa je treba uskladiti. Enako velja tudi glede opisa vpliva v PVO-3 in Dodatku za POO Žusterna - rastišče pozejdonke.
8. Pri opisu možnih vplivov v času obratovanja je treba za vsa varovana območja opredeliti, kaj so pričakovani izredni dogodki, kakšne vrste emisij in vplive je lahko pričakovati in kakšen bi bil lahko njihov vpliv. Sedaj je navedeno le, da je verjetnost za tak dogodek majhna, vplivi pa niso opredeljeni.

9. Ker je od izdelave Dodatka preteklo že skoraj eno leto, je treba novelirati seznam uporabljene zakonodaje v poglavju 5.2 Dodatka.

V zvezi s podanimi zgornjimi pripombami naslovni organ izjavlja, da je Dodatek za varovana območja bil posredovan v presojo OE Piran, ki je dne 7. 7. 2016 izdalo mnenje o sprejemljivosti celostne ureditve Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru s pripombami, ki so se nanašale na PVO-2. Skladno z njihovim mnenjem so s strani nosilca nameravanega posega bili pripravljene odgovori in je bil dopolnjen PVO-3. Nato je naslovni organ dne 13. 2. 2017 prejel mnenje od OE Piran, v katerem ugotavljajo, da so z vidika varstva narave posegi, predvideni v okviru celostne ureditve Pomola I sprejemljivi. Pripomb s strani Zavoda RS za varstvo narave, Območni enoti Piran na Dodatek za varovana območja ni bilo in tudi naslovni organ na ta dokument nima pripomb.

A11):

- 3. Zaključek

V poročilu o vplivih na okolje za Celostno ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, izdelovalca Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška cesta 58, 3000 Velenje, september 2016, so opisana dela, ki se bodo izvedla v okviru celostne ureditve Pomola 1. Vendar v PVO-3 ni opisan namen tega posega niti v uvodu, niti kasneje v PVO-3. Ko se prebere celotno poročilo o vplivih na okolje, ne moreš ugotoviti, kakšni bodo učinki celostne ureditve Pomola 1. Ali je namen samo, da Pomol 1 lepo izgleda, ali je poseg namenjen povečanju površin za pretovor blaga, ureditvi pomola za pristajanje večjih ladij, ali nečemu drugemu. Če v PVO-3 ni jasen namen posega, se tudi vplivi posega na okolje težko ocenijo oziroma bralec PVO-3 ne more presoditi ali po bili vplivi v celoti in pravilno ocenjeni.

V poglavju 5, kjer se ocenjuje vplive posega na okolje, vplivi posega niso natančno opisani in podani, ampak so opisani zelo na splošno in pavšalno.

Določene vsebine, ki jih zahteva Uredba o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave, so v PVO-3 izpuščene in je PVO-2 treba zato s temi vsebinami dopolniti.

Glede na navedeno v tej reviziji smo mnenja, daje treba poročilo o vplivih na okolje za Celostno ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, izdelovalca Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška cesta 58, 3000 Velenje, september 2016, glede na navedene konkretne pripombe v tej reviziji dopolniti.

Glede pripomb v zaključku te recenzije naslovni organ izjavlja, da je na vse pripombe in zahteve odgovorili že v prejšnjih točkah tega okoljevarstvenega soglasja.

B) Odgovori in pojasnila v zvezi z Recenzijo poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru (hrup in zrak), ki jo je dne 2. 11. 2016 izdelal Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano, Oddelek za okolje in zdravje Maribor:

1. Vplivi na zrak:

- Niso navedeni razlogi za izmerjena preseganja oziroma viri, da bi lahko zaključili, ali Luka Koper povzroča čezmerno obremenitev zunanjskega zraka s prašnimi usedlinami. Ni navedeno število preseganj mejne dnevne vrednosti, zato trditev, da poleg tega tudi ni bilo preseženo maksimalno dovoljeno število preseganj mejnih koncentracij, ni preverljiva. Pričakujejo tudi razlago izmerjenih vrednosti glede na vire onesnaževanja zraka z delci v Luku Koper kot tudi primerjavo s postajo ARSO.

Naslovni organ v zvezi s pripombo ugotavlja, da so primerjalne analize s postajo ARSO predstavljene v letnih luških Okoljskih poročilih, ki so objavljena na spletnih straneh Luke Koper. Le te je v poglavju 4.4.5 Kakovost zraka PVO-3 obravnaval, saj so navedeni kot referenčni viri.

Nadalje naslovni organ ugotavlja, da so izmerjene letne povprečne koncentracije prahu (PM₁₀), kot to izhaja iz PVO-3 (strani 127-128), v Koprskem pristanišču pod zakonsko določeno vrednostjo 40 µg/m³ in pod zastavljenim ciljem 30 µg/m³. Poleg tega tudi ni bilo preseženo maksimalno dovoljeno število preseganj mejnih koncentracij. Uredba o kakovosti zunanjskega zraka namreč opredeljuje, da je dnevna mejna koncentracija PM₁₀ za varovanje ljudi 50 µg/m³ lahko med letom presežena največ 35-krat. Iz PVO-3, preglednice 52: Rezultati meritev PM₁₀ v µg/m³ znotraj pristanišča je razvidno, da število preseganj ni prekoračilo 35-kratnega dovoljenega števila preseganj.

Izhajajoč iz podatkov PVO-3 zbiranje prašnih usedlin in gravimetrično določanje količine prašnih usedlin poteka z uporabo standardnih sedimentatorjev po Bergerhoffu v skladu z nemškim tehničnim predpisom VDI 2119 - Measurement of dustfall. Vzorčenje celokupnih usedlin traja mesec dni. Ugotavljanje vzroka povišanj pa je iz analitskega zornega kota zelo težko.

V času izvajanja gradbenih del kot tudi v času obratovanja se bo stalno izvajal monitoring delcev PM₁₀ (kontinuirane meritve na treh fiksni točkah ob meji pristanišča) ter se bo o tem se poročalo lokalni skupnosti in drugi zainteresirani javnosti preko spletnih strani Luke Koper, kot to izhaja iz odgovorov nosilca nameravanega posega.

V skladu z gradbeno zakonodajo bo le zaradi velikosti posega za podaljšanje pomola I v fazi izdelave PZI dokumentacije izdelal tudi elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča. Naslovni organ prav tako ugotavlja, da so kumulativni vplivi opredeljeni v PVO-3, in sicer v poglavju 5.3.5.

2. Vplivi na hrup

Naslovni organ v tem segmentu podaja odgovore glede:

- Recenzije Poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, ki jo je izdelal Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano, Oddelek za okolje in zdravje Maribor št. 121b-16/11651-16/2 z dne 18.10.2016, in
- Mnenja o ustreznosti Poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru s stališča varstva pred hrupom, ki ga je izdelalo podjetje Epispektrum d.o.o. Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor z dne 20. 10. 2016.

Izhajajoč iz podanih lastnosti in opisa nameravanega posega PVO-3 na str. 41 naslovni organ ugotavlja, da bo med gradnjo glavni vir hrupa v smeri Kopra zabijanje pilotov v smeri Bertokov, gradnja nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic, zato je bil za to gradbišče tudi pripravljen modelni izračun. Izhajajoč iz Opredelitev do pripomb bodo rušitvena dela, ostala predvidena dela in transport povzročala ravni hrupa, ki bodo za

več kot 10 dBA nižja od ravni hrupa, ki jih bo povzročalo zabijanje pilotov, zato le-ti niso bili upoštevani pri modelnem izračunu.

Pilotiranje se bo izvajalo v dveh med seboj časovno ločenih fazah, in sicer posebej južni del pomola I (v obdobju 2017 in 2018) in posebej severni del pomola I (predvidoma v obdobju 2023 do 2025). Na južnem delu pomola I se bo zabilo 1053 pilotov na severnem delu pomola pa se bo zabilo 1121 pilotov.

Glede na podane pripombe zgoraj omenjenih recenzij in odgovore v Opredelitvi do pripomb je naslovni organ določil dve novi imisijski mesti, in sicer imisijsko mesto 10 na oddaljenosti 900 m od vira hrupa ob naslovu Kolarska ulica 20 in imisijsko mesto 9 v smeri Bertokov ob naslovu Sermin 3, kar je kot pogoj določeno v sedmi alineji II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

Naslovni organ nadalje glede višine hrupa ugotavlja, da je v Opredelitvi do pripomb s strani nosilca nameravanega posega bil pripravljen nov modelni izračun hrupa v času izvedbe nameravanega posega z naslednjimi rezultati. Glede na to, da bodo na južnem delu pomola I na dan (med 7 in 18h) zabili 4 pilote (efektivno zabijanje 2 uri) bo vrednost kazalca dnevnega hrupa na lokaciji Izolska vrata 6, 54 dBA. Preračunano na letno raven (1053 pilotov bodo zabijali 263 dni) znaša vrednost kazalca dnevnega hrupa pri zabijanju pilotov 53 dBA. Celotna obremenitev (pristanišče in pilotiranje) na lokaciji Izolska vrata 6, tako znaša $L_{dan} = 58$ dBA in ne prekoračuje mejne vrednosti kazalca dnevnega hrupa za vir hrupa za III. območje varstva pred hrupom. Dejansko bodo vrednosti kazalca dnevnega hrupa pri zabijanju pilotov še nižje (tabela 2 Opredelitve do pripomb), ker se pilotiranje ne bo izvajalo samo na južnem delu pomola I, ampak tudi na severnem delu pomola I, ki je od lokacije Izolska vrata 6 še bolj oddaljen, kar vpliva na zmanjšanje ravni hrupa.

Pri gradnji nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic je bilo upoštevano delovanje gradbene mehanizacije z zvočno močjo 103 dBA. Rezultati modelnega izračuna vrednosti kazalcev hrupa v času gradnje nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic, so pokazali, da gradnja nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic, ne bo dodatno povečevala obremenjenost območja s hrupom na lokaciji Koprna in Bertokov.

Glede na rezultate novega modelnega izračuna v času izgradnje nameravanega posega, je naslovni organ v izreku tega okoljevarstvenega soglasja določil naslednja pogoja pri izvedbi nameravanega posega (druga in tretja alineja II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja):

- Zabijanje pilotov se mora izvajati v dnevnem času med 7. in 18. uro. Na južnem delu pomola I se lahko izvaja maksimalno 2 uri, v dnevnem času med 7. in 18. uro. V kolikor bo tehnologija zabijanja pilotov v prihodnje omogočala nižje ravni hrupa pri viru, se lahko efektivni čas zabijanja pilotov podaljša, ravni hrupa na lokaciji Izolska vrata 6 pa je potrebno preverjati v okviru obratovalnega monitoringa;
- V skladu s 4. in 7. členom Pravilnika o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS, št. 105/08), je potrebno v fazi gradnje zagotoviti prvo ocenjevanje hrupa. Ocenjevanje se mora izvesti v fazi zabijanja pilotov na lokaciji imisijskega mesta 5 in 8, določenih v preglednici 69 PVO-3.

Iz odgovora nosilca nameravanega posega v Opredelitvi do pripomb izhaja, da se je, glede na podatke projektanta, uporabil točkovni vir na višini 1 m z zvočno močjo 121 dBA (raven zvočnega tlaka na oddaljenosti 1 m je bila 110 dBA). Za modeliranje hrupa

je bila uporabljena najneugodnejša situacija (glede na Izolska vrata 6 – imisijsko mesto 8). Topološke ovire niso bile upoštevane z namenom izračuna najneugodnejše situacije. Prav tako je bila v ta namen absorpcija tal enaka 0. Z namenom izračuna najneugodnejše situacije so vsi viri hrupa na pomolu v izračunu predstavljeni kot površinski vir (pomol). Zvočna moč le-tega je bila izračunana na podlagi meritev, ki so bile na razpolago.

V novem modelnem izračunu hrupa so bile upoštevane višine objektov in stavb. Kot največji vir hrupa v času gradnje pomola I je bilo upoštevano zabijanje pilotov. Glede na meritve hrupa (Poročilo o stanju hrupa v okolju, ki ga je izdelalo podjetje ZVD, d.d. št. poročila LFIZ-20130014-JJ/P/06 z dne 06.06.2015 in Poročilo o meritvah hrupa v okolju ki ga je izdelalo podjetje ZVD, d.d. št. poročila LFIZ-20130014-JJ/P/06-16-M z dne 06.06.2015), zabijanje pilotov na razdalji 7 m od samega pilota povzroča raven hrupa 110 dBA, pri čemer je upoštevan tudi popravek zaradi visoko impulznega hrupa, in sicer 6 dBA. Pri zabijanju pilotov v fazi gradnje podaljšanja Pomola I je bila tudi zahteva, da se pri zabijanju pilotov uporabi posebne protihrupne ovoje, ki bodo zmanjšali raven hrupa na viru (v primeru uporabe tehnologije proizvajalca Menck »Noise Reduction Skirt« se hrup na viru zmanjša do 12 dBA).

V novem modelnem izračunu je bilo upoštevano, da je višina pri zabijanju pilota 12 m nad vodno gladino. Upoštevana je bila zvočna moč linijskega vira (cev premera 1422 mm) visokega 12 m, to je 122 dBA/m. Pri izračunu je bilo uporabljeno število upoštevanih odbojev 2. Radij upoštevavanja odbojev je bil 1000m. Upoštevana absorpcija tal in ovir je bila 0.

Za modelni izračun je bila izbrana lokacija zabijanja pilotov na južnem delu pomola I (Y: 401186, X: 46213), ki je najbližja lokaciji Izolska vrata 6 (imisijsko mesto 8) in lokacija zabijanja pilotov na severnem delu pomola I, ki je najdlje oddaljena od lokacije Izolska vrata 6 (imisijsko mesto 8).

Naslovni organ v zvezi z višino hrupa v času obratovanja ugotavlja, da je v Opredelitvi do pripomb s strani nosilca nameravanega posega bil pripravljen nov modelni izračun hrupa v času obratovanja nameravanega posega z naslednjimi rezultati. Ker ni bilo na razpolago podatkov o zvočnih močeh virov hrupa, ki bodo prisotni po celostni ureditvi pomola I, so bile zvočne moči pomola I, določene posredno na podlagi meritev hrupa (Poročilo o stanju hrupa v okolju, ki ga je izdelalo podjetje ZVD, d.d. št. poročila LFIZ-20130014-JJ/P/06-16 z dne 23.07.2016 in Poročilo o meritvah hrupa v okolju ki ga je izdelalo podjetje ZVD, d.d. št. poročila LFIZ-20130014-JJ/P/06-16 z dne 23.07.2016). V modelnem izračunu je bilo tudi upoštevano, da se bodo ravni hrupa po zamenjavi dizelskih RTG z električnimi na lokaciji Izolskih vrat zmanjšale tudi do 6 dBA (Poročilo o oceni vpliva hrupa transtejnerjev RTG na območje Kopra, ki ga je izdelalo podjetje ZVD, d.d. št. poročila CFM/LFIZ/003/2012-JJ z dne 20.06.2014).

Uporabljene zvočne moči virov so bile:

- Ldan: 64 dBA/m²
- Lvečer: 61 dBA/m²
- Lnoč: 60 dBA/m²

Rezultati modelnega izračuna so pokazali, da se bodo vrednosti kazalcev hrupa na lokaciji Izolska vrata 6 (imisijsko mesto 8), v primerjavi z obstoječimi stanjem, znižala predvsem zaradi talne elektrifikacije na kontejnerskem terminalu, ki bo spremenila način pogona mehanizacije, ki trenutno bistveno vpliva na raven hrupa tega dela, in to

so RTG mostna dvigala na kolesih. Na celi površini kontejnerskega terminala imajo 20 RTG in služijo premikanju in skladiščenju kontejnerjev po terminalu. Sedaj jih poganjajo dizel agregati, po izvedbi nameravanega posega pa se bodo uporabljale električno napajane e-RTG, ki bodo pripomogle k zmanjšanju ravni hrupa v smeri Izolskih vrat.

Glede na rezultate novega modelnega izračuna v času obratovanja je naslovni organ določil pogoj pri obratovanju nameravanega posega (peta alineja II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja):

- V skladu s 4. in 7. členom Pravilnika o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list. RS, št. 105/08), se mora zagotoviti prvo ocenjevanje hrupa, ki bo namenjeno tudi kalibraciji modelnega izračuna hrupa.

Prvo ocenjevanje hrupa se mora izvesti na osnovi meritev hrupa skladno s standardom SIST ISO 1996-2 v povezavi s standardom SIST ISO 1996-1.

Ocenjevanje hrupa se mora izvesti v času poskusnega obratovanja.

Pri prvem ocenjevanju hrupa mora zavezanec zagotoviti, da se ocenjevanje hrupa na mestu ocenjevanja hrupa izvede, ko je vir hrupa v stanju največje zmogljivosti obratovanja, pri čemer je treba oceniti hrup, ki ga povzroča vir hrupa, za vsako mesto ocenjevanja hrupa v obliki kazalcev hrupa L(dan), L(noč), L(večer) in L(dvn). Če stanja največje zmogljivosti obratovanja v času prvega ocenjevanja ni mogoče zagotoviti, je treba podati obrazložitev razlogov za nedoseganje največje zmogljivosti obratovanja in opisati dejansko stanje obremenjevanja vira hrupa v času ocenjevanja hrupa.

Oceniti se mora kazalce hrupa L(AFreq), L(AF,01), L(AF,99) in L(ozadje) z upoštevanjem popravka zaradi izrazitih impulzov ali popravka zaradi poudarjenih tonov, ki so mestu ocenjevanja hrupa posledica obratovanja vira hrupa.

C) Odgovor na mnenje podjetja Epi Spektrum glede rezultatov in ocene vpliva hrupa na okolje zaradi obratovanja Luke Koper, ki ga je podal pooblaščen izvajalec meritev hrupa v pristanišču, Zavod za varstvo pri delu Ljubljana (v nadaljevanju mnenje Epi Spektrum).

Naslovni organ v zvezi s pripombami, ki izhajajo iz mnenja Epi Spektrum, ugotavlja, da je bilo nosilcu nameravanega posega izdano okoljevarstveno dovoljenje, in sicer leta 2011 (v nadaljevanju OVD), pri čemer se vsebinsko od takrat ni spremenilo.

Iz OVD izhaja, da:

- Je emisija hrupa dovoljena 24h dnevno skozi vse leto.
- Da je meja območja vira hrupa, ki je hkrati tudi zunanja meja območja vira hrupa, zunanja meja območja lokacije naprave. Vrednosti kazalcev vira hrupa na zunanji meji območja vira hrupa ne smejo presežati vrednosti, ki bi povzročale preseganje mejnih vrednosti kazalcev hrupa iz 3. točke izreka OVD za III. stopnjo varstva pred hrupom pred fasadami najbolj izpostavljenih stavb z varovanimi prostori.
- Da je zunanja meja vplivnega območja vira hrupa, pri katerem vrednosti kazalcev hrupa lahko presežajo mejne vrednosti za nočno obdobje za III. in IV. območje varstva pred hrupom, v oddaljenosti 900 m od posameznih izvorov hrupa znotraj območja lokacije naprave.
- Da mora nosilec nameravanega posega obratovanje vira hrupa zaradi izvajanja dejavnosti naprave prilagoditi na tak način, da vrednosti kazalcev hrupa Ldan, Lvečer,

Lnoč in Ldvn na mestih ocenjevanja, to je pred najbližjimi stavbami z varovanimi prostori, ne bodo presegale mejnih vrednosti kazalcev hrupa, določenih v preglednici 1 iz 3. točke tega dovoljenja oziroma konične ravni hrupa ne bodo presegale mejnih ravni hrupa, določenih v preglednici 2 iz 3. točke izreka OVD.

- Da celotna obremenitev okolja zaradi hrupa kot posledice emisije vseh virov hrupa pred fasadami najbolj izpostavljenih stavb z varovanimi prostori, določenih v skladu s predpisom, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju oziroma s standardom SIST ISO 1996-2 ne sme presegati mejnih vrednosti kazalcev hrupa Ldvn in Lnoč, določenih v preglednici 3 iz 3. točke izreka OVD za III. in IV. območje varstva pred hrupom v skladu s predpisom o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju.

Ne glede na to, da vsebina OVD ni predmet tega upravnega postopka, naslovni organ vseeno pojasnjuje, da iz OVD izhaja, da se na meji vplivnega območja lahko presegajo vrednosti za nočno obdobje za III. in IV. stopnjo varstva pred hrupom. Kljub temu se mora izvajati nadzor nad vplivi hrupa ob najbližjih stavbah z varovanimi prostori in sprejemati ukrepe, s katerimi se te obremenitve zmanjšujejo.

Da se je nadzor izvajal, je razvidno tako iz Poročila o monitoringu hrupa LFIZ 20130014-JJ/P/06-16 in LFIZ 20130014-JJ/M/06-16, kot tudi iz v letnih poročil kontinuiranega monitoringa. Poročila o monitoringu hrupa LFIZ 20130014-JJ/P/06-16 in LFIZ 20130014-JJ/M/06-16, in letnih poročil kontinuiranega monitoringa, katere je nosilec nameravanega posega posredoval naslovnemu organu kot priloge Opredelitve do pripomb, ki so bili posredovani v izjasnitev stranski udeleženki, dne 17. 11. 2016. V teh poročilih je bila namreč izdelana ocena vplivov tako za najbližje (najbolj izpostavljene) objekte kot tudi za zunanje meje vplivnega območja. Prav tako so na osnovi ocen hrupa pri najbolj izpostavljenih objektih v letnih poročilih o kontinuiranega merjenja hrupa bili predvideni ukrepi za zmanjševanje obremenitev, ki se tudi postopoma izvajajo. Ukrepi, ki so že bili izvedeni, so naslednji: elektrifikacija transtejnerjev na kontejnerskem terminalu do omejevanja hitrosti tovornih vozil, redno odstranjevanje neravnin na vozni površini, navodila voznikom tovornih vozil za zmanjševanje udarcev kontejner ob prikolico, omejevanje dostopa nekaterim ladjam, posebni gumijasti dodatki na prikolicah za prevoz kontejnerjev, zmanjševanje in usmerjanje hrupa stran od Kopra, hladilni agregati skladišč za sadje, omejevanje del na prvi obali v nočnem času, predstavitev raztovarjanja in nakladanja kovinskih ulitkov v notranjost Luke Koper stran od mesta, ipd. Vsi predlogi ukrepov so vidni tudi v letnih poročilih monitoringa hrupa, ki se nahajajo na spletnih straneh Luke Koper.

Iz Opredelitve do pripomb s strani nosilca nameravanega posega še izhaja, da se meritve (kontinuiran monitoring) izvajajo v dveh primerih na meji luke (proti Ankaranu in Bertokom) in v enem primeru proti Kopru na strehi skladišča 16. Na zadnjem omenjenem merilnem mestu so zaradi veliko motenj v okolju (visoke ravni rezidualnega hrupa) meritve prestavili bližje viru. Tako lahko potem rezultate interpoliramo na območje Kopra. Takšna metoda je opisana v standardu SIST ISO 1996-2 in se uporablja ravno v primerih, ko je rezidualni hrup (ali hrupa ozadja) visok in onemogoča kvalitetno izvajanje meritev na mestu imisije.

D) Recenzija poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru (področje: obremenjenost območja z elektromagnetnim sevanjem in Obremenjenost območja s svetlobnim onesnaževanjem), ki jo je oktobra 2016 izdelala Univerza v Mariboru, Fakulteta za elektrotehniko, računalništvo in informatiko, Laboratorij za energetiko.

1. Odgovori na pripombe glede obremenjenosti območja z elektromagnetnim sevanjem

- Navesti je treba izdelovalca vsebin, povezanih z elektromagnetnim sevanjem v naravnem in življenjskem okolju (ime in priimek ter naslov ali firma in sedež ter strokovni naziv in izobrazba).

Naslovni organ pojasnjuje, da je v PVO-3 (poglavje 1.4) kot izdelovalec segmenta hrupa kot zunanji izvajalec navedeno podjetje KOVA d.o.o., Teharska 4, 3000 Celje. Vse ostale segmente PVO-3 so izdelali sodelavci Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška cesta 58, 3000 Velenje.

- Opredeliti je treba sedanje stanje napajanja elektroenergetskih objektov Luke Koper in podati lokacijo ter stanje emisij EMS.

Naslovni organ v odgovor povzema navedbe PVO-3 (poglavje 4.9), in sicer: Luka Koper se z električno energijo napaja iz RTP 110/35/20/10 kV Koper, iz katerega do transformatorske postaje Luka 2 vodi en direkten 20 kV kablovod, v drugega pa je vzankana transformatorska postaja Prečna. Preko transformatorske postaje Skladišče 20 je Luka priključena na srednje napetostno 20 kV distribucijsko omrežje in sicer s štirimi kablovodi iz dveh različnih smeri. Iz zahodne smeri se lahko napaja direktno iz RTP Koper in sicer preko dveh 20 kV kablovodov in enega rezervnega starejšega 20 kV kablovoda, ki se veže preko večjega števila distribucijskih transformatorskih postaj na področju Kopra. Iz vzhodne smeri se lahko napaja posredno preko 20 kV kablovoda iz RTP Dekani, ki se veže preko večjega števila elektrodistribucijskih transformatorskih postaj izven luškega območja. Iz transformatorske postaje 20 Skladišče se z električno energijo, neposredno ali posredno, napajajo vsi transformatorske postaje na področju Luke in sicer preko Luškega merilno razdelilnega SN bloka.

- Opredeliti je treba na novo zgrajeno transformatorsko postajo (navesti lokacijo elektroenergetskih naprav in vodov ter tehnične karakteristike), oceniti EMS, opredeliti prve meritve emisij in monitoring.

Naslovni organ ugotavlja, da se bo gradnja elektroenergetske infrastrukture v pristanišču izvaja skladno z 92. členom Uredbe o DPN, kar pomeni, da bo nova TP postaja največ 20 kV nazivne napetosti. Podatki o novo predvideni TP postaji, predvideni v fazi gradnje severnega dela pomola I, so razvidni iz projektne dokumentacije IDP - podaljšanje pomola I - Načrt električnih instalacij, ki je dostopna na spletnih straneh naslovnega organa.

- Ovrednotiti je treba vplive EMS za novi porabnik: kontejnersko dvigalo 20 kV AC.

Naslovni organ ugotavlja, da so naprave kot vir EMS (TP 20kV/0,4kV, kontejnerskega dvigala 20 kV AC), v primerni oddaljenosti od stanovanjskih objektov več kot 400 metrov in ne izkazujejo preseganje mejnih vrednosti EMS, ki so določene v Uredbi o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96 in 41/04 – ZVO-1). Zaradi navedenega je vrednotenje vpliva kontejnerskega dvigala 20 kV AC in TP, po mnenju naslovnega organa, nepotrebno.

Iz Opredelitve do pripomb s strani nosilca nameravanega posega izhaja, da je bilo na podlagi meritev EMS na tipični transformatorski postaji v strnjem naselju ugotovljeno,

da pri transformatorski postaji najvišje vrednosti gostote magnetnega pretoka in električne poljske jakosti nastopajo v bližini nizkonapetostnega razdelilnika, preko katerega so razdeljeni tokovi do različnih porabnikov. Najvišja vrednost gostote magnetnega pretoka nastopa neposredno ob zidu TP in v času meritev ni presegala 5 μT . Magnetno polje z naraščajočo oddaljenostjo zelo hitro upada. Pri oddaljenosti nad 10 m so z merilnikom zaznali le stresana magnetna polja odvodnih kablov do posameznih gospodinjstev. Na oddaljenosti 50 m so znašale sevalne obremenitve 0,07 μT . Najnižja mejna efektivna vrednost gostote magnetnega pretoka po Uredbi o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96 in 41/04 – ZVO-1) znaša 0,002 μT za I območje – za nove in rekonstruirane vire sevanja in 0,0021 μT za II območje – za nove in rekonstruirane vire sevanja in I. in II. območje – za obstoječe vire sevanja.

Elektroinštitut Milan Vidmar je v študiji »EMS električnih naprav in postrojev v naravno in življenjsko okolje« ugotovil, da tipični primeri SN kablovodov (10 in 20 kV), kot obstoječi vir sevanja, v naravnem okolju ne izkazujejo presegevanje mejnih vrednosti za obstoječe vire sevanja. Izračunana vrednosti E (efektivne vrednosti električne poljske jakosti) in B (gostote magnetnega pretoka) za SN kablovode so pod predpisano mejno vrednostjo. B presega to vrednost znotraj določenega radija največ do nekaj 10 cm neposredno okoli obravnavanih kablovodnih sistemov, vendar sam koncept ugotavljanja jakosti polj določa lokacijo preverjanja vsaj en meter stran od stalnih in nepremičnih objektov. Okvirna velikost vplivnega območja kablovodov za I. območje varstva pred sevanji (na nivoju tal) je za kablovode z nazivnim tokom 800 A 1,4 m, če gre za en kablovod, oz. 2,2 m, če gre za dva kablovoda.

Območje Luke Koper se napaja z elektriko iz RTP preko podzemnih kablovodov. Enako napajanje je predvideno tudi v bodoče. Glede na zgoraj opisane izsledke meritev naprave kot vir EMS, v primerni oddaljenosti od stanovanjskih objektov, ne izkazujejo presegevanje mejnih vrednosti EMS.

2) Odgovori na pripombe glede obremenjenosti območja s svetlobnim onesnaževanjem

- Po njihovi oceni je trenutni vpliv glede svetlobnega onesnaženja na okolje velik (3), če ne zelo velik. Vertikalne osvetljenosti na površinah varovanih prostorov so trenutno več kot 50 % dovoljenih v nočnem času. Z upoštevanjem ulične razsvetljave te presegajo mejne vrednosti iz Uredbe za nočni čas.
- Vpliv je mali, če razsvetljava pomola I v nočnem času ne deluje, vendar podatka o nočnem režimu obratovanja v dokumentaciji ni.
- Vpliv na nočni sij neba je zelo velik in se s prenovo razsvetljave ne bo bistveno spremenil, saj ga ne povzroča samo del svetlobe nad horizontalo, temveč v večji meri odbita svetloba od osvetljenih površin, ki se pa bodo s širitvijo pomola I povečale.
- Vpliv na morsko floro in favno sploh ni bil omenjen v poročilu, razen, da je ta raznolika. Sprememba spektra svetlobe razsvetljave lahko pomembno vpliva na življenjske razmere morskega življa, vendar najboljše rešitve niso enostavne in bi zahtevale bolj poglobljeno analizo.

Naslovni organ na podlagi študije Meritve svetlobnotehničnih razmer na delu kontejnerskega terminala v Luki Koper in svetlobnotehnični izračuni, ki jih je izdelala Fakultete za elektrotehniko, Univerze v Ljubljani št. 0241/2016 z dne 24.10.2016 ugotavlja, da je pojav vsiljene svetlobe na lokaciji potniškega terminala in v samem starem delu mesta Koper, majhen, saj se je v Luki Koper ob koncu leta 2016 uredil sistem prižiganja kontejnerskega terminala in tudi drugih področij na način, da je

vključena le nujna razsvetljava, ki omogoča varno delo, kjer se le-to izvaja. Na mestih, kjer ni delovnega procesa, je razsvetljava ugasnjena oz. s pomočjo zatemnilnikov zmanjšana na najmanjšo možno (dovoljeno) raven.

Iz Opredelitve do pripomb nosilca nameravanega posega izhaja, da je bila ocena usklajenosti razsvetljave izvedena na podlagi števila izvedenih pod-projektov sanacije razsvetljave na območju pristanišča skladno z Načrtom razsvetljave Luke Koper d.d. Potek sanacije svetlobnega onesnaženja je prikazan v okoljskih poročilih Luke Koper d.d., ki so objavljena na spletni strani nosilca nameravanega posega (<http://www.zivetipristaniscem.si/index.php?page=static&item=14>).

V pristanišču se uporabljajo tako visokotlačne natrijeve sijalke, ki imajo visok energetski izkoristek in dolgo življenjsko dobo, kakor tudi LED razsvetljavo, kjer je energetski izkoristek in življenjska doba boljša kot pri visokotlačnih natrijevih sijalkah. Skladno z razvojem svetil se bo pristanišče prilagajalo novejšim in boljšim tehnologijam osvetljevanja.

Območje pristanišča je ograjeno s carinsko ograjo, ki je namenjena tehničnem varovanju, na kateri je nameščena razsvetljava, ki pa je bila usklajena z Uredbo. Količina svetil se je zmanjšala, namestile so se dodatne kamere za nadzor nad gibanjem in varnostni senzori na ograjo. Nadzorne kamere (CCTV sistem) so povezane v luški varnostno nadzorni center (VNC).

Poleg, v PVO-3 že omenjenega nameščanja energetsko učinkovitejših svetil, usmerjenih v tla in iskanja ravnovesja med zadostno osvetljenostjo po predpisih za varno delo in svetlobnim onesnaževanjem, je s ciljem še večjega zmanjšanja osvetljenosti, bila dodatno dograjena tudi možnost selektivnega izklapljanja posameznih delov razsvetljave po pristanišču.

- V. Dne 21. 12. 2016 je naslovni organ prejel dopis z naslovom Seznanitev stranke z dokumentacijo upravnega postopka po št. 35402-35/2015 - odgovor s strani stranske udeleženke. V njem stranska udeleženka ugotavlja, da se nosilec nameravanega posega ni opredelil do Opredelitev do zadnje dopolnitve stranke pod št. 35400-340/2016 s strani Mestne občine Koper, ki jih je stranska udeleženka podala dne 7. 11. 2016 skupaj s recenzijskimi poročili na PVO-3. Stranska udeleženka pri tem naslovnemu organu predlaga, da se dokumenti, ki so priloge Opredelitev do PVO-3 z dne 7. 11. 2016 v celoti po obsegu in vsebini upoštevajo pri izdaji okoljevarstvenega soglasja, ker nosilec nameravanega posega na le – te ni podal pripomb.

Naslovni organ odgovarja, da je nosilcu nameravanega posega bil posredovan dopis stranske udeleženke: Opredelitev do zadnje dopolnitve stranke pod št. 35400-340/2016 s strani Mestne občine Koper, ki jih je stranska udeleženka podala dne 7. 11. 2016, skupaj s recenzijskimi poročili na PVO-3 v dopisu pod št. 35402-35/2015-27 z dne 17. 11. 2016. Nosilec nameravanega posega je imel možnost, da se do tega izjasni, kar pa ni izkoristil. Nadalje naslovni organ pojasnjuje, da se je opredelil do vseh vprašanj in pomislekov, podanih v Opredelitvi do PVO-3, podanih s strani stranske udeleženke, ki jih je stranska udeleženka podala dne 8. 11. 2016, skupaj s recenzijskimi poročili na PVO-3 in ki jih je moč najti v točki IV.

Zaradi zagotovitve možnosti stranki in stranski udeleženki je naslovni organ dne 24. 10. 2016 v svojih prostorih sklical ustno obravnavo, da so se lahko vsi izjasnili o vseh dejstvih in okoliščinah, ki so pomembne za odločanje. Na ustni obravnavi so sodelovali nosilec nameravanega posega, njegov pooblaščenec in stranska udeleženka.

Na ustni obravnavi so bile s strani stranske udeleženke podane pripombe. Na nekatera ustne pripombe je nosilec nameravanega posega odgovoril že na sami ustni obravnavi, na tiste pripombe, ki so bile podane pisno, pa je nosilec nameravanega posega odgovoril dne 8. 11. 2016, in sicer je dopolnil vlogo z opredelitvijo do pripomb, ki so bile v pisni obliki podane na ustni obravnavi s prilogami.

Naslovni organ je dne 17. 11. 2016 Opredelitev do pripomb, ki so bile podane na ustni obravnavi (v nadaljevanju opredelitev), ki jo je prejel s strani nosilca nameravanega posega, posredoval stranski udeleženki, da se seznanijo z odgovori nosilca nameravanega posega, ter da se glede njih izjasni.

Stranska udeleženka je naslovnemu organu v zvezi z opredelitvijo posredovala ponovno številne pripombe, saj se ni strinjala s pojasnili in odgovori nosilca nameravanega posega.

V nadaljevanju obrazložitve so podana pojasnila in ugotovitve naslovnega organa glede tega, kako so bile upoštevane pripombe stranske udeleženke, dane na ustni obravnavi:

- stranska udeleženka je podala pripombe na ustni obravnavi v pisni obliki, ki jih je pripravilo podjetje Epispektrum d.o.o. Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor z dne 20. 10. 2016.

Naslovni organ v zvezi s temi pripombami odgovarja, da so odgovori na zgoraj omenjeno študijo bili že podani na str. 28 tega okoljevarstvenega soglasja.

- stranska udeleženka je podala na ustni obravnavi Recenzijo poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru s strani Nacionalnega laboratorija za zdravje okolje in hrano, oktober 2016 za področji hrup in zrak:

- Področje zraka:

V PVO-3 se na različnih mestih navajajo različni viri onesnaževanja zraka, ki imajo lahko za posledico spremembo kakovosti zunanjega zraka, kar pa je nedosledno in nepopolno. Predvsem manjkajo podatki o ureditvi prometa zaradi nameravanega posega, tako ladijskega, železniškega kot cestnega in številčne podatke o predvidenih spremembah prometnih obremenitev zaradi posega, vse za območje Luke Koper in tudi izven njega, ter za čas gradnje in obratovanja. Opis obstoječega stanja ni popoln, manjka boljša povezava med opisom stanja in Luko Koper oziroma nameravanim posegom.

Stranska udeleženka ocenjuje, da je poglavje o vplivih nameravanega posega na kakovost zraka v času obratovanja preveč splošno in premalo podrobno, tako da ne odraža dejanskega vpliva in pričakuje podrobnejšo obravnavo vseh virov onesnaževanja zraka zaradi posega in spremembo stanja glede na obstoječe stanje. Končna ugotovitev, da je vpliv pozitiven, je le parcialna ugotovitev, ki zaradi pomanjkljivosti poročila zavaja bralca. Končna ocena mora vključevati kumulativen vpliv (vpliv vseh delov posega in obstoječega stanja).

Naslovni organ je mnenja, da so zgornje pripomba pavšalne in neutemeljene, saj iz predložene dokumentacije izhaja, da je bil PVO-3, ki je podlaga za izvedbo presoje

vplivov na okolje za nameravani poseg, narejena na podlagi podatkov iz naslednjih virov:

- Poročila o emisiji snovi v zrak, ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d., Ljubljana št. poročila: LET 20130264, z dne 24. 03. 2014;
- Poročila o emisiji snovi v zrak, ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d., Ljubljana št. poročila: LET 20140021, 26. 08. 2014;
- Ocene razpršenih emisij celokupnega prahu zaradi skladiščenja odpadkov in uporabe papirniškega mulja v Luki Koper, št. poročila: LET 20140164/A, z dne 26. 3. 2014, ZVD Zavod za varstvo pri delu, Ljubljana;
- Izračuna emisije snovi v zrak iz naprav za skladiščenje za leto 2013, ZVD Zavod za varstvo pri delu d.d. LET-20140135-VOC, z dne 26. 3. 2014;
- Okoljevarstvenega dovoljenja, št. 35430-43/2011-7 z dne 23. 5. 2012, MKO, ARSO;

V okviru državne merilne mreže je v bližini območja nameravanega posega stalno merilno mesto za meritve kakovosti zraka v Kopru (NV: 56 m, GKKy: 399911, GKKx:45107), kar izhaja iz Poročila o kakovosti zraka za leto 2014 (ARSO, 2015).

Po pregledu zgoraj navedenih izsledkov meritev in študij ter izračunov v PVO-3 je naslovni organ mnenja, da je ocena vplivov na zrak med gradnjo in obratovanjem primerna in da iz teh dokumentov izhaja, da prekomernega onesnaževanja zraka na območju nameravanega posega ne bo.

Podaljšanje kontejnerskega terminala (pomola) ne pomeni bistvenega povečanja števila ladij, temveč omogoča prihod večjih ladij. Navedeno pomeni, da se bo ob enakem številu privezanih ladij povečala zgolj kapaciteta pretovora (večje število TEU).

V zvezi z meritvami prašnih usedlin naslovni organ odgovarja, da zbiranje prašnih usedlin in gravimetrično določanje količine prašnih usedlin poteka z uporabo standardnih sedimentatorjev po Bergerhoffu v skladu z nemškim tehničnim predpisom VDI 2119 - Measurement of dustfall. Vzorčenje celokupnih usedlin traja mesec dni. Ugotavljanje vzroka povišanj pa je iz analitskega zornega kota zelo težko. V preteklosti se je uporabljalo elektronsko mikroskopiranje, analiza kovin, izotopska analiza, vendar z nobeno od navedenih metod ni bilo možno z zagotovostjo določiti vzrok(e) in posamezne doprinose povišanj prašnih usedlin.

V tabelo, ki je bila objavljena v okoljskem poročilu, je bilo v oklepajih v PVO-3 dodano še število preseganj, čeprav je navedeno, da število preseganj ni prekoračilo 35-kratnega dovoljenega števila preseganj.

V času izvajanja gradbenih del kot tudi v času obratovanja, se bo in se stalno izvaja monitoring delcev PM₁₀ (kontinuirane meritve na treh fiksnih točkah ob meji pristanišča) ter o tem se poroča lokalni skupnosti in drugi zainteresirani javnosti preko spletnih strani.

Kot izhaja iz Opredelitve do pripomb nosilca nameravanega posega, bo v skladu z zakonodajo zaradi velikosti nameravanega posega za podaljšanje pomola I v fazi izdelave PZI dokumentacije izdelan elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, kljub temu, da je na podlagi izkušenj in izvedenih meritev v časih preteklih gradenj nosilec nameravanega posega mnenja, da je ocena vplivov na zrak med gradnjo in obratovanjem realna in je odraz narave nameravanega posega.

Naslovni organ nadalje še ugotavlja, da so v PVO-3 obravnavani tudi kumulativni vplivi (poglavje 5.3.5).

- Področje hrupa

Po mnenju stranske udeleženke je najbolj bistvena pomanjkljivost poglavja, ki obravnava hrup, da iz njega ni nedvoumno razvidno, kolikšno obremenitev povzroča pristanišče in kakšna je celotna obremenitev okolja s hrupom ter ali gre za čezmerno obremenjevanje oz. obremenitev okolja, saj bi bile navedene ugotovitve in kvantitativno določene vrednosti bistvene za nadaljevanje PVO-3. Posledično, in ker so izhodišča površna in pomanjkljiva, je tudi območje v času gradnje in v času obratovanja prikazano napačno (manjše od pravega). Zaradi tega je potrebno ponovno vrisati vplivna območja.

Naslovni organ je mnenja, da so zgornje pripomba pavšalne in neutemeljene, saj iz predložene dokumentacije izhaja, da je bil PVO-3, ki je podlaga za izvedbo presoje vplivov na okolje za nameravani poseg, narejena na podlagi podatkov iz naslednjih virov:

- Poročila o stanju hrupa v okolju, ki ga je izdelalo podjetje Zavod za varstvo pri delu Ljubljana, d.d. št. poročila LFIZ-20130014-JJ/P/06 z dne 06.06.2015;
- Poročila o meritvah hrupa v okolju ki ga je izdelalo podjetje Zavod za varstvo pri delu Ljubljana, d.d. št. poročila LFIZ-20130014-JJ/P/06-16-M z dne 06.06.2015;
- Poročila o oceni vpliva hrupa transtejnerjev RTG na območje Kopra, ki ga je izdelalo podjetje ZVD, d.d. št. poročila CFM/LFIZ/003/2012-JJ z dne 20.06.2014;
- Poročila o monitoringu hrupa LFIZ 20130014-JJ/P/06-16 in LFIZ 20130014-JJ/M/06-16.

Po pregledu zgoraj navedenih izsledkov meritev in študij ter izračunov v PVO-3 je naslovni organ mnenja, da dejavnosti, ki bodo izvajane med izvedbo nameravanega posega (izgradnja pristanišča in pilotiranje), ne bodo povzročile prekoračitve mejnih vrednosti kazalca dnevnega hrupa za vir hrupa za III. območje varstva pred hrupom, ter da gradnja nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic ne bo dodatno povečevala obremenjenost območja s hrupom na lokaciji Kopra in Bertokov.

Med obratovanjem rezultati modelnega izračuna kažejo, da se bodo vrednosti kazalcev hrupa na lokaciji Izolska vrata 6, v primerjavi z obstoječimi stanjem, znižala predvsem zaradi talne elektrifikacije na kontejnerskem terminalu, ki bo spremenila način pogona mehanizacije, ki trenutno bistveno vpliva na raven hrupa tega dela, in to so RTG mostna dvigala na kolesih. Na celi površini kontejnerskega terminala imajo 20 RTG in služijo premikanju in skladiščenju kontejnerjev po terminalu. Sedaj jih poganjajo dizel agregati, po izvedbi nameravanega posega pa bodo uporabljana električno napajana e-RTG, ki bodo pripomogli k zmanjšanju ravni hrupa v smeri Izolskih vrat.

V zvezi s pripombami glede emisij hrupa naslovni organ tudi pojasnjuje, da so bili odgovori podani tudi že na strani 25 do 27 (ter tudi 7 do 8) obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

- stranska udeleženka je podala na ustni obravnavi Recenzijo poročila na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru s strani Univerze v Mariboru, oktober 2016 za področje elektromagnetnega sevanja:
 - Navesti je treba izdelovalca vsebin povezanih z elektromagnetnim sevanjem v naravnem in življenjskem okolju (ime in priimek ter naslov ali firma in sedež ter strokovni naziv in izobrazba,
 - Opredeliti je treba sedanje stanje napajanja elektromagnetskih objektov Luke Koper in podati stanje emisij EMS;
 - Opredeliti novo zgrajena TP (navesti tehnične karakteristike) ter oceniti EMS;

- Ovrednotiti vplive EMS za Novi porabnik: kontejnersko dvigalo 20 kV AC.

V zvezi z zahtevo stranske udeleženke, da je treba v PVO-3 navesti izdelovalca vsebin, povezanih z elektromagnetnim sevanjem, naslovni organ pojasnjuje, da je bil odgovor že podan, in sicer na strani 29 in 30 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja (segment D/1).

Dodatno še naslovni organ pojasnjuje, da je bil PVO-3, ki je podlaga za izvedbo presoje vplivov elektromagnetnega sevanja nameravanega posega v okolje, je bilo pripravljeno na podlagi naslednjih virov:

- EMS električnih naprav in strojev v naravno in življenjsko okolje (referat št. 1349). 1998. Ljubljana, Elektroinštitut Milan Vidmar,
- Miklavčič, D., Gajšek, P., 1999: Vpliv neioniziranih elektromagnetnih sevanj na biološke sisteme. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za elektrotehniko,
- Valič B. 2008. Elektromagnetna sevanja – vplivna območja. Forum EMS, in
- projektne dokumentacije: IDP.

Glede na zgoraj navedene izsledke meritev in študij je naslovni organ mnenja, da, naprave kot vir EMS (TP 20kV/0,4kV, kontejnerskega dvigala 20 kV AC), v oddaljenosti več kot 400 metrov od stanovanjskih objektov, ne izkazujejo preseganje mejnih vrednosti EMS.

Iz Opredelitve do pripomb nosilca nameravanega posega še izhaja, da je bil izveden imisijski monitoring EMS na mejah pristanišča, kjer se je dodatno potrdilo, da mejne vrednosti EMS niso prekoračene. Izsledke imisijskega monitoringa je moč najti v prilogi Opredelitev do pripomb: Poročilo o meritvah nizkofrekvenčnih elektromagnetnih polj, št. poročila LPM-2016-1629 z dne 2.11.2016.

- stranska udeleženka je podala na ustni obravnavi Recenzijo poročila na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru s strani Univerze v Mariboru, oktober 2016 za področje svetlobnega onesnaženja:
 - Poglavlje o obremenjenosti s svetlobnim onesnaženjem ne podaja zadovoljivih ugotovitev o izhodiščnem stanju obremenjenosti okolja s svetlobnim onesnaženjem, niti o vplivih, ki jo bo na okolje imela prenovljena in dodatna razsvetljava Luke Koper. Poročilo v poglavjih o obremenjenosti okolja s svetlobnim onesnaženjem ni v vseh točkah skladno s formalnimi zahtevami, kijih podaja Uredba o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave.

Naslovni organ v zvezi s pripombo stranske udeleženke pojasnjuje, da je odgovor podan že na straneh 31 do 32 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja (segment D/2).

Naslovni organ nadalje pojasnjuje, da so zgornje pripombe stranske udeleženke pavšalne in neutemeljene, saj iz predložene dokumentacije (PVO-3) izhaja, da je presoja nameravanega posega glede svetlobnega onesnaževanja narejena na podlagi:

- Načrta sanacije razsvetljave v Luki Koper d.d.;
- Izjave okoljskega preveritelja o dejavnostih preverjanja in potrjevanja št. O-004 z dne 19.5.2016 za Luko Koper d.d..

- stranska udeleženka je podala na ustni obravnavi Pripombe na Poročilo o vplivih na okolje, pripravljeno v postopku pridobivanja okoljevarstvenega soglasja za projekt Celostna ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru:

- V PVO-3 so v poglavju 2.1.5. Drugi posegi na območju Luke Koper navedeni le posegi urejanja pristaniške infrastrukture. V poglavju manjka vsaj omemba morebitnih posegov načrtovanih na robu območja nameravanega posega – npr. ureditev ceste od krožišča proti Ankaranu, morebitni drugi projekti Mestne občine na območju, kjer območje obravnavanega posega meji na staro mestno jedro in poslovno območje med Ogrlico in Škocjanskim zatokom.

Naslovni organ izjavlja, da vodi postopek v skladu z razpoložljivo dokumentacijo in ob upoštevanju veljavnega prostorskega akta za področje nameravanega posega, ki je v konkretnem primeru Uredba o DPN.

- Poglavlje 2.1.6 PVO-3 je nejasno, saj opisuje posege, povezane z nameravanim posegom, a ne opredeljuje, ali je tudi za katerega od teh potrebno okoljevarstveno soglasje. Poleg tega ni pojasnjena povezava z obravnavanim posegom in časovni potek (vrstni red urejanja oz. izvedbe posegov)

Naslovni organ ugotavlja, da je v PVO-3 (poglavlje Uvod, stran 7) navedeni, za katere posege je treba pridobiti okoljevarstveno soglasje v skladu s Prilogo 1 Uredbe o presoji. Nadalje naslovni organ ugotavlja, da je v PVO-3 (poglavja 2.1.5 in 2.2) navedeno, kateri so tisti posegi, za katere se ne izdaja okoljevarstveno soglasje. Iz Preglednice št. 1 je eksplicitno razvidno, ali je bilo za katerega od omenjenih posegov potrebno pridobiti okoljevarstveno soglasje in predviden časovni potek.

- Poglavlje 2.1.8 PVO-3 ne obravnava aktivnosti, povezane z odstranitvijo, ampak navaja, da te niso navedene v koncesijski pogodbi. Poglavlje bi moralo vsaj v grobem opisati možnosti za odstranitev oz. prenehanje posega, kot. npr. preureditev za potniški promet, opustitev rabe za promet in ureditev zelenih površin ali poslovnega območja, možnost odstranitve pomola. Vsaj na kratko bi moralo biti opisano, kaj takšne preureditve pomenijo z vidika hrupa, odpadkov, vplivov na vode itd. (npr. kakšni odpadki bi nastali po odstranitvi kontejnerskega terminala.

Naslovni organ izjavlja, da so v poglavju 2.1.8 PVO-3 podani argumenti, povezani z odstranitvijo oziroma prenehanjem posega ali vzpostavitvijo prejšnjega stanja s katerimi je naslovni organ seznanjen in jih naslovni organ sprejema saj gre za spremembe (kar zadeva podaljšanje pomola) trajne narave.

- V podpoglavju »Vrste in količine materialov, ki se uporabljajo, način porabe surovin ter izdelkov, ki se uporabljajo in njihov izvor (str. 51) manjka ocena količin ter njihov izvor, pa tudi ocena odpadkov, ki bodo nastajali in ravnanje z njimi. To je pomembno, ker bo dovoz materiala lahko povzročil povečanje prometa v okolici nameravanega posega.

Naslovni organ je mnenja, da je ravnanje z odpadki ustrezno obravnavano v PVO-3.

Nosilec nameravanega posega v Opredelitvi do pripomb odgovarja, da o odpadkih govori poglavje 2.3.2 PVO-3 Vrste in količine nastalih stranskih proizvodov ter odpadkov in način ravnanja z njimi. Drugače pa so v PVO-3 odpadki podrobneje obravnavani v poglavjih 4 – 9 (stanje, vplivi, ukrepi, določitev območja, poljudni povzetek).

- V preglednici 8 na strani 59 PVO-3 je napačno ocenjeno, da pri nekaterih gradbenih in zemeljskih delih ne bo odpadkov. Količine bodo sicer majhne (npr. deli cevi, pragov, rešetk) vendar bodo prisotne in bo treba z njimi primerno ravnati. Podobno velja tudi za preglednice 6, 7, 9 in 10 tam bodo količine zelo majhne zaradi majhnega števila takih aktivnosti.

Glede pripomb v zvezi z nastajanjem odpadkov naslovni organ pojasnjuje, da so bili odgovori že podani, in sicer na strani 14 in 16 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

- Manjka opredelitev količin – npr. površine posega v morje, ocenjena količina betona, jekla, asfalta ...

Naslovni organ je mnenja, da so zgornje navedbe pavšalne, ter da je v poglavju 2.3.1 PVO-3 Raba oziroma poraba naravnih virov, zajeta vsebina, ki je z vidika nameravanega posega zadostna. Beton, jeklo in asfalt niso naravni viri – kljub vsemu so v PVO-3 omenjeni. Površine nameravanega posega v morje so neposredno in posredno obravnavane v poglavju 2. Vrsta in značilnost posega PVO-3.

- Manjka tveganje najdbe starih bremen na mestih izkopov. Večina območja Luke je umetnega nastanka, nastala z nasipavanjem in betoniranjem površin v različnih časovnih obdobjih. Pri izkopavanju je zato možno naleteti na stara bremena, kot so npr. embalaža z nevarnimi snovmi, stari materiali in zavržen tovor neznanega izvora.

Naslovni organ ugotavlja, da so v poglavjih 4.4.3 Kakovost in značilnost tal in 4.4.4 Kakovost voda PVO-3 primerno povzete razpoložljive študije, ki obravnavajo stanje in kakovost tal in voda.

- Med tveganji med obratovanjem je vsa teža na pomorskem prometu, manjka tveganje kopenskega prometa, kot so npr. iztirjene vlakovne kompozicije z nevarnimi snovmi, razlitja ipd. Čeprav gre za kontejnerski terminal, je možno tako tveganje, saj lahko kontejnerji vsebujejo nevarne snovi.

Naslovni organ ugotavlja, da je področje tveganj ustrezno obravnavano po celem PVO-3, kar izkazujejo tudi povzetki iz Uredbe o DPN, ki obravnava tudi požarna tveganja, nadalje poglavje tveganja povezana z varstvom pred okoljskimi in drugimi nesrečami, ipd.

Kot izhaja iz Opredelitve do pripomb nosilca nameravanega posega, so potencialna tveganja kot posledica kopenskega prometa omejena na območje znotraj pristanišča. Gre za možnost puščanja kontejnerjev, trkov mehanizacije na cestnih križiščih in železniških prehodih in izteka snovi, iztirjenj kompozicij z nevarnim tovorom ter puščanja le teh, prevrnitve kontejnerjev, trkov železniških kompozicij. V PVO-3 je bil obravnavan pomorski promet, in sicer z vidika potencialnih možnosti večjih posledic nesreč, medtem ko so na kopenskem delu (zaradi prometa) predvidene in izračunane posledice bistveno manjše.

Za namene preprečevanja nastanka tovrstnih nesreč (kopenski promet) so že v obstoječem stanju vpeljeni in delujoči številni varnostni sistemi:

- Hitrost premikanja vagonских kompozicij na luških tirih je omejena na 5 km/h. Zaradi majhnih hitrosti premikanja so dogodki manjši in posledice temu primerno majhne;
 - Za primere iztekanj iz vlakovnih kompozicij ali tovornjakov je v pristanišču na razpolago specialna oprema za prečrpavanje in za zajezitev;
 - Na razpolago je 24/7 služba za požarno varnost in varovanje okolja ter za vodenje intervencij;
 - Na razpolago je 24/7 luški varnostno nadzorni center;
 - Območje pristanišča je opremljeno z videonadzorom, kjer so kamere speljane v luški varnostno nadzorni center;
 - Izvaja se nadzor hitrosti prometa s strani luške varnostne službe;
 - Vzpostavljen je prometni režim znotraj pristanišča;
 - Na železniških prehodih je fizično prisotna oseba, ki ureja promet;
 - Območje pristanišča je opremljeno s signalnimi tablamami, prometnimi tablamami, talnimi označbami;
 - Dostop v pristanišče je urejen s sistemom dovolilnic;
Določena območja znotraj pristanišča so dodatno ograjena, da ni mogoč nepooblaščen promet.
- Alternativne rešitve so podane le znotraj nameravanega posega in so predvsem tehnološke alternative, alternative drugačnega umeščanja pa manjkajo. Med tehnološkimi alternativami manjka možnost ureditve priključitve ladij na električne vire napajanja («cold ironing» oziroma 2Onshore Power Supply«), ki bi zmanjšala emisije v zrak in hrup obratovanja ladij. Poda naj se vsaj obrazložitev, ali so bile take alternative že obravnavane v predhodnih fazah, npr. v okviru priprave DPN.

Naslovni organ opozarja, da glede zgoraj podane pripombe v zvezi z alternativami ni pristojen za sprejemanje ali spremembe prostorskih aktov.

Kot izhaja iz Opredelitve do pripomb nosilca nameravanega posega, je možnost priključevanja ladij na električno omrežje bila preučena v Okoljskem poročilu za DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, Ljubljana, 15. april 2009, dopolnjeno 23. 7. 2009 in 29. 9. 2009 in je opredeljena v četrtem odstavku 114. člena Uredbe o DPN.

- Ključen bo vpliv v času gradnje. PVO obravnava le hrup pilotiranja na koncu pomola in vsebuje modeliranje hrupa za nekaj lokacij. Po mnenju stranske udeleženke manjka:
 - Podobno modeliranje hrupa gradnje nadvoza, priključitve na rondo in ureditev tirnic. Kot je razvidno iz opisa posega, bo ponekod potrebno razbijanje betonskih konstrukcij,
 - Ocena hrupa iz prometne obremenitve zaradi dovoza materiala in odvoza odpadkov.

V poglavju o hrupu med gradnjo bi morala biti torej opredeljena vsa mehanizacija, ki se bo uporabljala, in vsi procesi, kjer bo uporabljena, ne le pilotiranje. Smiselno bi bilo pri modeliranju dodati še eno imisijsko točko – Bertoke, saj se omenja, da je občasno hrup zaznaven tudi v Bertokih.

V poglavju o hrupu med obratovanjem bi moralo biti opredeljeno, kateri viri hrupa so bili upoštevani pri modeliranju hrupa. Viri hrupa, ki so naštet, bi morali biti kvantificirani kjer se le da, npr. število mostnih dvigal, frekvenca železniškega prometa, frekvenca

tovornih vozil in viličarjev (ali so električni), število kontejnerskih hladilnih omar. Jasno je, da se bosta število virov hrupa in promet sčasoma spreminjala, a nosilec nameravanega posega ima zagotovo vsaj okvirni načrt za začetno in maksimalno obratovanje.

Opredelitev vse mehanizacije oz. virov hrupa in prometa je treba upoštevati tudi pri oceni kumulativnih vplivov – tu bi bilo možno podati vsaj približno oceno. Ocena vplivov med gradnjo je podcenjena.

Naslovni organ izjavlja, da odgovor na pripombe povezane s hrupom že podan, in sicer na str. 25-27 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

- Opredeljene so le vrste odpadkov, niso pa kvantificirane. Glede na opis nameravanega posega in priloženo dokumentacijo je možno vsaj okvirno določiti količine in jih razdeliti po posameznih območjih posega (pomol, razširitev mostu, ureditev priključka na krožišče...). Količine in njihov vir so pomembne zaradi organizacije gradbišča, ločenega zbiranja odpadkov in ocene povečanja prometa zaradi odvoza odpadkov med gradnjo (z razdelitvijo po posameznih virih – delih gradbišča je možno na podlagi faznosti oceniti prometno obremenjenost zaradi odvoza. Možno bi bilo tudi določiti ravnanje z odpadki, navedba Načrta ravnanja z odpadki prelaga to opredelitev na naslednjo fazo. Vsaj okvirno je treba opredeliti tudi kumulativne vplive – pojasniti, v katerem primeru bi do njih prišlo (pri hkratnem izvajanju večjega števila povezanih posegov, ko bi prišlo do hkratnega transporta večjih količin odpadkov) in kako veliki bi lahko bili (uporabi se načelo previdnosti). Ocena vplivov med gradnjo je verjetno podcenjena.

Glede odpadkov naslovni organ pojasnjuje, da je bil odgovor že podan, in sicer na strani 14 in 16 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

Kot izhaja iz Opredelitve do pripomb nosilca nameravanega posega, je iz luške evidence razvidno, da je pri zadnjem podaljšanju pomola I na razpolago podatek, da je nastalo 144 ton asfalta, drugih vrst odpadkov ni bilo. V Luki Koper na letni ravni nastane do 5.100 ton odpadkov, kjer pa je delež ločeno zbranih 84 %. Kot izhaja iz Okoljskega poročila za leto 2015, objavljenega na spletni strani nosilca nameravanega posega, količine gradbenih odpadkov (klasifikacijske številke odpadkov 17) se gibljejo med leti med 100 ton in 1.300 ton (npr. 17 02 04* - Les (železniški pragovi), 17 02 02-steklo, 17 02 03-plastika, 17 04 02-aluminij, 17 04 05-železo in jeklo, 17 04 11-kabli, 17 05 04 –zemljina in kamenje).

- V poglavju o naravi je popolnoma zanemarjen možen vpliv na morske ekosisteme v času gradnje (npr. kaljenje zaradi pilotiranja, možnost izliva nevarnih snovi ...) in obratovanja – ni dovolj obravnavati samo območja varovanja narave (Natura območja, zavarovana območja, naravne vrednote), treba bi bilo obravnavati še vsaj naravne vrednote in ekološko pomembna območja (predvsem EPO Morje in morsko obrežje, če že ne ekosistemov na splošno. Za čas obratovanja bi moralo biti opredeljeno, ali bo preureditev pomola povečala ladijski promet in če ga bo, ali bo ta vplival na morske ekosisteme v zalivu (npr. zaradi balastnih vod). Vsaj okvirno je treba opredeliti tudi kumulativne vplive – pojasniti, v katerem primeru bi do njih prišlo (pri hkratnem izvajanju večjega števila povezanih posegov, kjer bo več hkratnih posegov v vode in zato precej povečana kalnost ter tveganje izliti) in kako veliki bi lahko bili (uporabi se

načelo previdnosti). Ocena vplivov med gradnjo je podcenjena, morda je podcenjena tudi ocena vplivov med obratovanjem.

Glede vplivov na naravo naslovni organ pojasnjuje, da je bil odgovor na to že podan na strani 17 in 22 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

Naslovni organ nadalje odgovarja, da da trditev, da je v poglavju o naravi popolnoma zanemarjen možen vpliv na morske ekosisteme v času gradnje (npr. kaljenje zaradi pilotiranja, možnost izliva nevarnih snovi ...) in obratovanja ne drži. Vplivi na naravo (ekosistemu, rastlinstvo, živalstvo, habitati) so obravnavani in vrednoteni v poglavju 5.3.2 PVO-3, prav tako so v nadaljevanju PVO-3 podani tudi ukrepi za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov za omenjeno področje (poglavja 7.1.2, 7.2.2 PVO-3).

- V poglavju o vplivih na vode manjka ovrednotenje vplivov na kopalne vode (tako med pripravljalnimi deli in gradnjo kot med obratovanjem), kar je zlasti pomembno zaradi bližine 2 kopališč, še posebej koprskega mestnega kopališča. Opredeliti je treba tudi možne vplive na kakovost za življenje in rast morskih školjk in morskih polžev; gojišča v Jernejevem zalivu so sicer precej oddaljena, vendar je zaradi tokovanja vsaj teoretično možno onesnaženje (PVO-3 omenja povečano mobilnost elementov in sedimentov v vodo), do česar se je potrebno opredeliti. Vsaj okvirno je treba opredeliti tudi kumulativne vplive – pojasniti, v katerem primeru bi do njih prišlo (pri hkratnem izvajanju večjega števila povezanih posegov, kjer bo več hkratnih posegov v vode in zato precej povečana kalnost ter tveganje izlitij) in kako veliki bi lahko bili (uporabi se načelo previdnosti). Ocena vplivov med gradnjo je podcenjena, morda je podcenjena tudi ocena vplivov med obratovanjem.

Naslovni organ izjavlja, da je vpliv na kopalne vode že bil preverjan v sklopu izdelave Uredbe o DPN, v okviru katerega je bil izveden postopek celovite presoje vplivov na okolje. Prav tako so bile kopalne vode obravnavane v poglavju 4.4.4 kakovost voda v PVO-3 na str. 112, 120 in 121. Nadalje, kar zadeva področje voda je vlogo nosilca nameravanega posega pregledala in izdala mnenje Direkcija Republike Slovenije za vode, ki v svoji oceni izjavlja, da gradnja in obratovanje posega ob upoštevanju vplivov (tudi kumulativnih) ter vseh predvidenih ter v poročilu predlaganih omilitvenih ukrepov (tudi dodatnih) ne bosta povzročala prekomernega obremenjevanja okolja in sta z okoljevarstvenega vidika sprejemljiva.

- V poglavju o vplivih na kakovost zraka PVO-3 manjka vsaj okvirna opredelitev emisij – če že ne iz gradbenih del pa vsaj iz transporta, za kar je treba oceniti frekvenco prometa. Smiselno bi bilo tudi modeliranje emisij v zrak, kjer bi se pokazalo, ali bo prišlo do zmanjšanja emisij v starem mestnem jedru zaradi preusmeritve prometa na priključek proti Bertokom. Pri vplivih med obratovanjem oz. kumulativnih vplivih je treba zajeti tudi emisije iz ladijskega prometa, saj bo verjetno preureditev pomola omogočila povečanje ladijskega prometa. Eden od omilitvenih ukrepov bi lahko bila priključitev ladij na električni vir napajanja (»cold ironing« oz. »Onshore Power Supply«), kar bi bilo relativno enostavno urediti ob preureditvi pomola. Vsaj okvirno je treba opredeliti tudi kumulativne vplive – pojasniti, v katerem primeru bi do njih prišlo (pri hkratnem izvajanju večjega števila povezanih posegov z velikimi emisijami v zrak)

in kako veliki bi lahko bili (uporabi se načelo previdnosti). Ocena vplivov med gradnjo je podcenjena, morda je podcenjena tudi ocena vplivov med obratovanjem.

Naslovni organ izjavlja, da je odgovor na pripombe povezane z zrakom že podan, in sicer na str. 24 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

- Navedeno je, da bodo emisije onesnažil v zrak med gradnjo in obratovanjem pod mejnimi vrednostmi, čeprav to v PVO-3 ni računsko dokazano, saj niso kvantificirani viri in niso natančno opredeljene emisije. Podobno velja za emisije onesnažil v vode.

Naslovni organ pojasnjuje, da je bil odgovor na to pripombo že podan, in sicer na strani 24 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

- Ocena, da so morebitni incidenčni dogodki, do katerih bi lahko prišlo med gradnjo, že prisotni v obstoječem delovanju Luke, ni pravilna. Med gradnjo se bodo izvajale drugačne aktivnosti in ker bo nekaj časa gradnja potekala hkrati z delovanjem terminala, bo zelo verjetno povečano tveganje za nesreče, saj bo potek rednega dela delno spremenjen, prisotno pa bo večje število mehanizacije in izvajalcev, ki ne delujejo redno na območju posega in zato niso tako dobro seznanjeni z okolico in možnostmi delovnih nesreč.

Naslovni organ je mnenja, da je zgornja pripomba pavšalna in neutemeljena. V PVO-3 so namreč omenjeni tudi zaščitni ukrepi ob nesrečah in razlitjih. Tako so za čas obratovanja možnost nesreč in razlitij obravnavana v poglavju 5.3.4 kakovost voda na str. 195, 212, 220, poglavje 2.3.4 PVO-3 pa posebej obravnava tveganja povezana z varstvom pred okoljskimi in drugimi nesrečami.

- Trditev, da hrup ne bo povzročal vplivov na zdravje in premoženje ljudi, je treba bolj natančno opredeliti na podlagi dopolnitve ocene vplivov. Zelo verjetno bo severni del starega mestnega jedra vsaj občasno preobremenjen s hrupom v času gradnje. Na podlagi zgoraj navedenega je treba preveriti vplivno območje med gradnjo, saj je možno, da bo vsaj zaradi emisij hrupa segalo tudi na severne obronke starega mestnega jedra.

Naslovni organ pojasnjuje, da je razlaga na pripombe povezane s hrupom podana, in sicer na str. 25-27 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

- Opredeljene so le vrste odpadkov, niso pa kvantificirane. Glede na opis posega in priloženo dokumentacijo je možno vsaj okvirno določiti količine in jih razdeliti po posameznih območjih posega (pomol, razširitev mostu, ureditev priključka na krožišče ...). Količine in njihov vir so pomembne zaradi organizacije gradbišča, ločenega zbiranja odpadkov in ocene povečanja prometa zaradi odvoza odpadkov med gradnjo (z razdelitvijo po posameznih virih – delih gradbišča je možno na podlagi faznosti oceniti prometno obremenjenost zaradi odvoza. Možno bi bilo tudi določiti ravnanje z odpadki, navedba Načrta ravnanja z odpadki prelaga to opredelitev na naslednjo fazo. Vsaj okvirno je treba opredeliti tudi kumulativne vplive – pojasniti, v katerem primeru bi do njih prišlo (pri hkratnem izvajanju večjega števila povezanih posegov, ko bi prišlo do

hkratnega transporta večjih količin odpadkov) in kako veliki bi lahko bili (uporabi se načelo previdnosti). Ocena vplivov med gradnjo je verjetno podcenjena.

Naslovni organ pojasnjuje, da bodo količine odpadkov, kot je to razvidno iz PVO-3 Preglednica 61, Preglednica 62, Preglednica 63, Preglednica 64, majhne in kljub sočasnosti posameznih delov nameravanega posega in ostalih posegov na obravnavanem območju na eni ter hkratnega delovanja Luke Koper na drugi strani, ne bodo pomembneje vplivale na dodatno obremenjenost obravnavanega območja z odpadki.

- V poglavju o naravi je popolnoma zanemarjen možen vpliv na morske ekosisteme v času gradnje (npr. kaljenje zaradi pilotiranja, možnost izliva nevarnih snovi ...) in obratovanja – ni dovolj obravnavati samo območja varovanja narave (Natura območja, zavarovana območja, naravne vrednote), treba bi bilo obravnavati še vsaj naravne vrednote in ekološko pomembna območja (predvsem EPO Morje in morsko obrežje, če že ne ekosistemov na splošno. Za čas obratovanja bi moralo biti opredeljeno, ali bo preureditev pomola povečala ladijski promet in če ga bo, ali bo ta vplival na morske ekosisteme v zalivu (npr. zaradi balastnih vod). Vsaj okvirno je treba opredeliti tudi kumulativne vplive – pojasniti, v katerem primeru bi do njih prišlo (pri hkratnem izvajanju večjega števila povezanih posegov, kjer bo več hkratnih posegov v vode in zato precej povečana kalnost ter tveganje izlitij) in kako veliki bi lahko bili (uporabi se načelo previdnosti). Ocena vplivov med gradnjo je podcenjena, morda je podcenjena tudi ocena vplivov med obratovanjem.

Naslovni organ odgovarja, da trditev, da je v poglavju o naravi popolnoma zanemarjen možen vpliv na morske ekosisteme v času gradnje (npr. kaljenje zaradi pilotiranja, možnost izliva nevarnih snovi ...) in obratovanja ne drži. Vplivi na naravo (ekosistemu, rastlinstvo, živalstvo, habitati) so obravnavani in vrednoteni v poglavju 5.3.2 PVO-3, prav tako so v nadaljevanju PVO-3 podani tudi ukrepi za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov za omenjeno področje (poglavja 7.1.2, 7.2.2 PVO-3). Naslovni organ je dne 13. 2. 2017 prejel mnenje od OE Piran, iz katerega izhaja, da so z vidika varstva narave posegi, predvideni v okviru celostne ureditve Pomola I, sprejemljivi.

- V poglavju o vplivih na vode manjka ovrednotenje vplivov na kopalne vode (tako med pripravljalnimi deli in gradnjo kot med obratovanjem), kar je zlasti pomembno zaradi bližine 2 kopališč, še posebej koprskega mestnega kopališča. Opredeliti je treba tudi možne vplive na kakovost za življenje in rast morskih školjk in morskih polžev; gojišča v Jernejevem zalivu so sicer precej oddaljena, vendar je zaradi tokovanja vsaj teoretično možno onesnaženje (PVO omenja povečano mobilnost elementov in sedimentov v vodo), do česar se je potrebno opredeliti. Vsaj okvirno je treba opredeliti tudi kumulativne vplive – pojasniti, v katerem primeru bi do njih prišlo (pri hkratnem izvajanju večjega števila povezanih posegov, kjer bo več hkratnih posegov v vode in zato precej povečana kalnost ter tveganje izlitij) in kako veliki bi lahko bili (uporabi se načelo previdnosti). Ocena vplivov med gradnjo je podcenjena, morda je podcenjena tudi ocena vplivov med obratovanjem.

Naslovni organ odgovarja, da je odgovor enak predhodnemu. Kar zadeva kopalne vode je odgovor že bil podan na str. 41.

- V poglavju o vplivih na kakovost zraka manjka vsaj okvirna opredelitev emisij – če že ne iz gradbenih del pa vsaj iz transporta, za kar je treba oceniti frekvenco prometa. Smiselno bi bilo tudi modeliranje emisij v zrak, kjer bi se pokazalo, ali bo prišlo do zmanjšanja emisij v starem mestnem jedru zaradi preusmeritve prometa na priključek proti Bertokom.

Pri vplivih med obratovanjem oz. kumulativnih vplivih je treba zajeti tudi emisije iz ladijskega prometa, saj bo verjetno preureditev pomola omogočila povečanje ladijskega prometa. Eden od omilitvenih ukrepov bi lahko bila priključitev ladij na električni vir napajanja (»cold ironing« oz. »Onshore Power Supply«), kar bi bilo relativno enostavno urediti ob preureditvi pomola.

Vsaj okvirno je treba opredeliti tudi kumulativne vplive – pojasniti, v katerem primeru bi do njih prišlo (pri hkratnem izvajanju večjega števila povezanih posegov z velikimi emisijami v zrak) in kako veliki bi lahko bili (uporabi se načelo previdnosti)

Ocena vplivov med gradnjo je podcenjena, morda je podcenjena tudi ocena vplivov med obratovanjem.

Naslovni organ izjavlja, da je odgovor na pripombe povezane z zrakom že podan, in sicer na str. 24 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

- Manjka modeliranje vibracij med gradnjo in utemeljitev ocene vplivov na podlagi predpisov.

Naslovni organ je mnenja, da je ocena vpliva nameravanega posega na možnost nastajanja vibracij izvedena iz meritev vibracij, ki so bile izvedene v neposredni bližini: Poročilo seizmičnih meritev pri zabijanju pilotov pri izgradnji rezervoarjev v Luki Koper, št. poročila i-36-S.1/15-VS, julij 2015, kar je neprimerno boljša podlaga za oceno vpliva kot modeliranje vibracij. Pri tem naslovni organ izpostavlja, da ne more odgovoriti na zadnji del vprašanja, ki zadeva predpise s področja vibracij, saj le-ti niso navedeni.

- Omilitveni ukrepi so zelo splošni, glede na znane informacije iz objavljene dokumentacije pa bi morali biti bolj konkretizirani in prostorsko utemeljeni. Ni dovolj povzeti omilitveni ukrepi iz okoljskega poročila, saj je dokumentacija posega veliko bolj detajlna in je možno omilitvene ukrepe zelo natančno opredeliti:
 - Kje naj se izvajajo (npr. ukrepi na poti širjenja hrupa do mesta obremenitve – kakšni so ti ukrepi in kje, ali gre za začasne protihrupne ograje, kje naj bodo postavljene),
 - Kako naj se izvajajo (npr. kako naj se izvajajo v morju in kako na brežinah sladkovodnih oz. brakičnih kanalov in v njih),
 - Kakšne so konkretne časovne omejitve za določene aktivnosti (npr. ure od kdaj do kdaj se lahko čez dan izvajajo hrupna dela).

Manjkajo ocene vplivov z izvedenimi omilitvenimi ukrepi iz katerih bi bilo razvidno, za koliko (če sploh) omilitveni ukrepi zmanjšajo vplive.

Naslovni organ izjavlja, da zaradi transparentnosti, boljšega razumevanja in v izogib večkratnemu ponavljanju vsebine je razlaga na pripombe povezane z hrupom podana v samostojnem poglavju in sicer na str. 25. Naslovni organ nadalje pojasnjuje, da so na primer na str. 205 PVO-3 navedeni dodatni ukrepi, ki so konkretizirani in prostorsko utemeljeni.

- Opis in prikaz območja, na katerem poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi. Navedeno je, da bodo emisije onesnažil v zrak med gradnjo in obratovanjem pod mejnimi vrednostmi, čeprav to v PVO ni računsko dokazano, saj niso kvantificirani viri in niso natančno opredeljene emisije. Podobno velja za emisije onesnažil v vode.

Naslovni organ izjavlja, da je odgovor na pripombe povezane z zrakom in vodami podan v samostojnima poglavjema, in sicer na str. 24 za področje zraka ter na strani 13 za področje voda obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

- Ocena, da so morebitni incidenčni dogodki, do katerih bi lahko prišlo med gradnjo, že prisotni v obstoječem delovanju Luke, ni pravilna. Med gradnjo se bodo izvajale drugačne aktivnosti in ker bo nekaj časa gradnja potekala hkrati z delovanjem terminala, bo zelo verjetno povečano tveganje za nesreče, saj bo potek rednega dela delno spremenjen, prisotno pa bo večje število mehanizacije in izvajalcev, ki ne delujejo redno na območju posega in zato niso tako dobro seznanjeni z okolico in možnostmi delovnih nesreč.

Naslovni organ ocenjuje, da pri izvajanju nameravanega posega, glede na prisotnost v PVO-3 navedenih strojev lahko pride do izteka hidravličnega olja iz mehanizacije, kar je v poglavju 2.3.4 Tveganja povezana z varstvom pred okoljskimi in drugimi nesrečami PVO-3 obdelano.

V predmetni zadevi je naslovni organ dne 12. 5. 2017 izdal okoljevarstveno soglasje št. 35402-35/2015-38, zoper katerega je stranska udeleženka vložila pritožbo, katero je naslovni organ posredoval pristojnemu organu II. stopnje v reševanje. Organ II. stopnje je dne 6. 10. 2017 izdal odločbo št. 35402-25/2017/2, s katero je pritožbo zavrnil. Stranska udeleženka je dne 24. 11. 2017 podala tožbo zoper okoljevarstveno soglasje naslovnega organa št. 35402-35/2015-38 z dne 12. 5. 2017, v zvezi z odločbo organa II. stopnje št. 35402-25/2017/2 z dne 6. 10. 2017. Naslovni organ je dne 23. 5. 2018 prejel sodbo Upravnega sodišča opr. št. III U 234/2017-27 z dne 20. 4. 2018, s katero je odpravilo okoljevarstveno soglasje št. 35402-35/2015-38 z dne 12. 5. 2017, ter zadevo vrnilo naslovenmu organu v ponovni postopek.

Upravno sodišče je naslovnemu organu podalo napotilo, kako postopati v ponovnem postopku, in sicer:

1. glede na tretji odstavek 61. člena ZVO-I je treba v izdanem OVS določiti vse tiste pogoje, ki jih mora upoštevati nosilec nameravanega, da bi preprečil, odstranil ali zmanjšal škodljive vplive na okolje. Ob tem je sodišče tudi navedlo, da kolikor gre omilitvene ukrepe v tem smislu, jih je torej treba kot obvezne pogoje določiti v OVS. Da splošni predpisi in vsebina PVC) pomenijo (še)le podlago, na temelju katere se nato v OVS konkretno za obravnavani primer določijo vsi pogoji, ki jih mora upoštevati nosilec nameravanega posega zaradi preprečitve in zmanjšanja škodljivih vplivov na okolje. Pri tem Upravno sodišče daje tudi naslednje napotilo: mogoče je tudi sklicevanje na (enolično določene jasne) dele PVO kot sestavni del izreka OVS;
2. iz besedila I. alineje II. točke izreka OVS sicer dovolj jasno izhaja, kaj se nalaga nosilcu nameravanega posega, vsebino uporabljenih pojmov je namreč mogoče napolniti z razlago.

- Če pa bo glede na relevantne predpise in dejanske okoliščine konkretnega primera ugotovil, da je to potrebno, mora naslovni organ ta pogoj še dopolniti;
3. podana navedba prvostopenjskega organa (str. 56 izpodbijanega OVS), da ni našel informacij o možnosti nahajanja nevarnih snovi na območju nameravanega posega, glede na pojasnila, ki jih je nato podal nosilec nameravanega posega v odgovoru na pritožbo, kaže, da so bile okoliščine primera s tega vidika v postopku na prvi stopnji pomanjkljivo presojene. Drugostopenjski organ, ki je te razloge dopolnil, se je skliceval na vsebino odgovora nosilca nameravanega posega na pritožbo, ki pa stranski udeleženci ni bil vročen, kar je lahko podlaga za očitke o kršitvi pravice do izjave (9. člen ZUP in 22. člen Ustave RS) in zato pomanjkljivost, ki jo je treba odpraviti;
 4. v ponovnem postopku se naj naslovni organ konkretno izreče glede tožbenih ugovorov o tem, da bi bilo treba dopolniti pogoj iz 3. alineje II. točke izreka OVS, saj navedbe, s katerimi nanje odgovarja nosilec nameravanega posega, nakazujejo, da so ti ugovori utemeljeni;
 5. glede 4. alineje II. točke izreka OVS sodišče ugotavlja, da iz razlogov, ki so v utemeljitev tega dela odločitve podani v obrazložitvi OVS (str. 26 in 58), izhaja, da je treba ocenjevanje izvesti v fazi zabijanja pilotov na lokaciji imisijskih mest 5 in 8, določenih v preglednici 69 PVO-3, medtem ko izrek ni oblikovan tako;
 6. v zvezi s pogoji iz 4. in 5. alineje II. točke izreka OVS sodišče tudi ne vidi ovire, da bi se, ker se je nosilec nameravanega posega že v postopku na prvi stopnji s tem izrecno strinjal, določilo tudi merjenje na lokacijah, ki jih je predlagala stranska udeleženka;
 7. tudi vse ostale ugovore v smeri, da izrek izpodbijane odločbe ne vsebuje vseh pogojev in omilitvenih ukrepov, naj naslovni organ presodi v luči te obrazložitve;
 8. Sodišče pripominja, da je navedbo o dopolnitvi izreka OVS s pogojem, da je pred začetkom obratovanja obravnavanega posega treba spremeniti način pogona RTG mehanizacije, drugostopenjski organ zavrnil s pojasnilom, da takšen pogoj ne izhaja niti iz PVO-3 niti iz obrazložitve OVS. pri čemer pa ni mogoče spregledati, da iz obrazložitve OVS na str. 27 izrecno izhaja, da je bilo pri modelnem izračunu glede hrupa, ki ga je kot podlago za izdajo OVS sprejel naslovni organ, upoštevano, da se bodo ravni hrupa pomembno zmanjšale zaradi zamenjave dizelskih RTG z električnimi. Zato naj se o pomenu tega ugovora naslovni organ v ponovnem postopku konkretno izreče;
 9. o vsebinskih ugovorih v zvezi z opravljeno presojo vplivov na okolje in naloženimi pogoji za preprečitev ali zmanjšanje škodljivih vplivov, ki se nanašajo na (prekomerno) obremenjevanja okolja s hrupom, in pogoje, ki bi jih bilo s tega vidika morebiti še treba določiti v OVS, naj se naslovni organ v obrazložitvi ponovne odločitve podrobno opredeli.

Naslovni organ je v skladu z napolnilom Upravnega sodišča iz sodbe opr. št. III U 234/2017-27 z dne 20. 4. 2018 (točka 29) z dopisom št. 35402-35/2015-54 z dne 1. 6. 2018 stranski udeleženci posredoval Odgovor na pritožbo Mestne občine Koper št. UPR-54/2017 z dne 16. 6. 2017, ki ga je naslovni organ prejel s strani nosilca nameravanega posega, Luka Koper d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6000 Koper.

Naslovni organ je dne 5. 6. 2018 prejel Izjavo Odvetniške družbe Matoz o.p., d.o.o., Ulica ob parku 2, 6000 Koper kot pooblaščenke stranske udeleženke, v katerem navajajo, da glede na dejstvo, da je bilo v njihovi tožbi že odločeno in je bil postopek vrnjen na I. stopnjo, na te navedbe ni smiselno odgovarjati.

V ponovnem postopku je bilo na podlagi predložene in pridobljene dokumentacije ter na podlagi napotil Upravnega sodišča iz sodbe opr. št. III U 234/2017-27 z dne 20. 4. 2018 ugotovljeno, kot sledi iz nadaljevanja obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja.

OPIS OBSTOJEČEGA STANJA

Območje nameravanega posega se nahaja severovzhodno, ob mesta Koper – na aluvialni ravnici reke Rižane, preden se le ta izlije v morje, kjer se prepletajo večje površine, namenjene industrijski rabi (Luka Koper, centralna čistilna naprava, deponija gradbenih odpadkov, tovorna železniška postaja z vsemi manipulativnimi površinami, naftni rezervoarji, itd.), kmetijske površine, območje meji na zavarovano območje Škocjanskega zatoka (ob JV robu obravnavanega območja), kot tudi na staro mestno jedro mesta Koper. Območje nameravanega posega in njegova okolica predstavljajo kompleksen preplet tehnološke, kmetijske, zgodovinsko urbane, kulturnovarstveno in naravovarstveno vredne krajine ter morja.

Območje nameravanega posega je v celoti namenjeno pristaniški dejavnosti. Najbližji poseljeni območji, glede na predvideno lokacijo nameravanega posega sta, Koper (stari del) na južnem, ki je oddaljen ca. 0,4 km (ostali deli ca. 1,5 km), in Ankaran na severnem delu, oddaljen ca. 2,2 km.

Na območju Luke Koper in v bližini teče več površinskih vodotokov: Rižana, Preliv, Ankaranski obrobni kanal (v nadaljevanju AOK), Badaševica in Semedelski kanal. Jugozahodno od Luke leži Škocjanski zatok. Širše območje Luke Koper spada v vodonosni sistem prodni zasip Rižane, ki je del vodnega telesa podzemne vode Obala in Kras z Brkini.

Celotno območje Luke Koper je zgrajeno iz dominantnega sloja morskih glin, meljev, delno drobnih peskov in organskih zemljin vključno s šoto ker je bila Luka Koper zgrajena z izkopavanjem in nasipavanjem bazenov obstoječega morskega dna koprskega zaliva.

Na območju nameravanega posega velja Uredba o DPN. Ker Uredba o DPN ne predvideva varstva enot registrirane nepremične dediščine Koprski zaliv – Barka Luka (EŠD: 29407), pridobitev kulturnovarstvenih pogojev in kulturnovarstvenega soglasja za izvedbo nameravanega posega ni potrebna, kot to izhaja iz kulturnovarstvenih pogojev za podaljšanje pomola I v Luki Koper št. 35104-452/2015/3 z dne 21. 9. 2015, ki jih je izdal Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije - OE Piran, Trg bratstva 1, 6330 Piran. Na območju nameravanega posega tako velja le splošni varstveni režim za arheološke ostanke iz 26. člena Zakon o varstvu kulturne dediščine (Uradni list RS, št. 16/08, 123/08, 8/11 – ORZVKD39, 90/12, 111/13 in 32/16), ki določa, da mora investitor in odgovorni vodja del v primeru odkritja arheološke ostaline 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.

Nameravani poseg fizično ne posega v nobeno od varovanih območij. Na območju neposrednega (do 2.000 m od obravnavanega posega) vpliva je pet varovanih območij, in sicer: POO Ankaran – Sv. Nikolaj (SI3000241), pPOO, POO Škocjanski zatok (SI3000252), POV Škocjanski zatok (SI5000008) in POO Žusterna – rastišče pozejdonke (SI3000251) (Natura 2000 območja) ter NR Škocjanski zatok (Zavarovano območje). Na območju daljinskega vpliva (2.000 do 4.000 m od obravnavanega posega) pa so še tri varovana območja: POO Debeli Rtič (SI3000243) in POV Debeli rtič (SI5000028) (Natura 2000 območji) ter NS Debeli rtič (Zavarovano območje).

Območje nameravanega posega je že v obstoječem stanju namenjeno dejavnosti Luke Koper. Načrtovane ureditve neposredno ne posegajo v območja, ki imajo s predpisi na področju ohranjanja narave poseben status. V okviru načrtovanih ureditev so predvideni posegi, ki se v Luki Koper redno izvajajo že v obstoječem stanju (npr. poglobljanje dna, pilotiranje, elektrifikacija ipd.) in so omejeni na manipulativne površine pristanišča ter luške bazene in kot

takšni predstavljajo stalno optimiziranje dejavnosti na najrazličnejših področjih delovanja pristanišča. Zaradi same lokacije in značilnosti posameznih posegov naslovni organ ocenjuje, da slednji ne bodo bistveno vplivali na naravo (ekosistemi, rastlinstvo, živalstvo, habitati), naravne vrednote in EPO ter varovana območja.

Glede na to, da se nameravani poseg ne nahaja na območju, ki ima s področja predpisov o ohranjanju narave poseben status, niti na območju varovalnih gozdov ali gozdnih rezervatov pridobitev naravovarstvenega soglasja, glede na prvi odstavek 105. člena Zakona o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B in 46/14), ni potrebna.

Lokacija nameravanega posega leži v Sredozemskem območju, ki je glede na Uredbo o kakovosti zunanjega zraka, (Uradni list RS, št. 9/11), opredeljeno kot območje Goriške, Notranjsko-Kraške in Obalno-Kraške statistične regije – območje SI4. Za območje SI4, kjer je opredeljen nameravanega poseg je glede na Odredbo o določitvi območja in razvrstitvi območij aglomeracij in področij glede onesnaženost zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 50/11) določena II. stopnja onesnaženosti.

Na območju nameravanega posega predstavlja vir onesnaževanja zraka v največji meri sama dejavnost Luke Koper, kakor tudi vpliv številnih industrijskih virov v bližnji in širši okolici (tudi v sosednji Italiji). Pomemben dodaten vir obremenjevanja zraka, posebej v poletni turistični sezoni, predstavlja intenziven promet, v hladnem delu leta pa številna individualna kurišča v okoliških naseljih.

Preverjanje skladnosti emisij snovi v zrak je v letih 2013/14 izvedel Zavod za varstvo pri delu d.d., Chengdujska cesta 25, Ljubljana v skladu z Uredbo o emisiji snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja, (Uradni list RS, št. 31/7, 70/08, 61/09 in 50/13). Ugotovitve iz Poročila o emisiji snovi v zrak, št. poročila: LET 20130264, z dne 24.03.2014, ki ga je naredil Zavod za varstvo pri delu d.d., so bile, da so bili vsi rezultati meritev emisijskih koncentracij snovi iz proizvodnje v podjetju Luka Koper d.d. v dovoljenih zakonskih mejah.

V okviru državne merilne mreže je v bližini območja nameravanega posega stalno merilno mesto za meritve kakovosti zraka v Kopru (NV: 56 m, GKKy: 399911, GKKx:45107). Iz Poročila o kakovosti zraka za leto 2014 (ARSO, 2015) izhaja, da v letu 2014 povprečna letna koncentracija PM₁₀ ni bila presežena, dosegla je le 19 µg/m³, kar predstavlja manj kot 50 % mejne vrednosti. Prav tako pa tudi ni bilo v obravnavanem letu kakor tudi ne v celoletnem nizu meritev po letu 2007 prekoračeno število preseganj dnevnih mejnih vrednosti, najvišje koncentracije so bile dosežene v poletnih mesecih.

Povprečna letna koncentracija ozona na merilnem mestu v Kopru je bila v letu 2014 69 µg/m³. 8-urna ciljna vrednost je bila presežena 42-krat in je presegala dopustno število preseganj (do 25 krat v letu).

Izmerjene letne povprečne koncentracije prahu (PM₁₀) v Koprskem pristanišču, ki so podane v Okoljskem poročilu za leto 2015, ki ga je izdelala Luka Koper, so pod zakonsko določeno vrednostjo 40 µg/m³ in pod zastavljenim ciljem 30 µg/m³. Poleg tega tudi ni bilo preseženo maksimalno dovoljeno število preseganj mejnih koncentracij. Uredba o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 9/11 in 8/15) namreč opredeljuje, da je dnevna mejna koncentracija PM₁₀ za varovanje ljudi 50 µg/m³ lahko med letom presežena največ 35-krat.

Morje (obravnavan del Koprskega zaliva) je v osnovi (zaradi potreb pristaniške dejavnosti) močno preoblikovano vodno telo, ki pa ni prekomerno onesnaženo. V okviru Študije o vplivu razlitij v morje na kakovost morskih sedimentov (Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška cesta 58, 3000 Velenje, 2014), je bila izvedena karakterizacija

onesnaženosti sedimenta iz Luških bazenov na osnovi zahtev okoljske zakonodaje s področja odpadkov in primerjave pridobljenih rezultatov vsebnosti parametrov onesnaženosti v sedimentu iz treh Luških bazenov po globinah (na globini 100 cm in 10 cm). Za referenčno točko je določena točka v Koprskem zalivu. Skupno je bilo vzorčenih 7 lokacij, prikazanih na sliki 27 PVO-3: Vzorčna mesta. Rezultati so pokazali, da nobeden vzorec sedimenta iz Luškega bazena nima lastnosti nevarnega odpadka, skladno s Prilogo 1, Uredbe o odpadkih (Uradni list RS št. 37/15 in 69/15). V večini vzorcev sedimentov so bile izmerjene nizke vsebnosti, ki so bile večinoma pod mejo določljivosti.

Odpadne vode nastajajo zaradi uporabe sanitarij, pralnice luške mehanizacije, padavinskih vod in podobno. V obstoječem stanju je za odpadne vode poskrbljeno z odvajanjem na čiščenje na centralno čistilno napravo Koper, deloma pa s čiščenjem na lastnih malih čistilnih napravah.

Nosilec nameravanega posega predstavlja s svojim delovanjem pomemben vir hrupa. Kontinuirane meritve hrupa v naravnem in življenjskem okolju se izvajajo na treh stalnih merilnih mestih, na katerih se meri skupni hrup pristanišča, vseh industrijskih virov hrupa in hrupa ladijskega prometa. Na osnovi Uredbe o mejnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/08, 109/09 in 62/10) spada območje Luke Koper v IV. stopnjo varstva okolja, območja v okolici pa v pasu pravokotne projekcije od mej luke v III. stopnjo varstva pred hrupom v naravnem in življenjskem okolju. Meritve obstoječe obremenjenosti okolja s hrupom, ki so prikazane v Letnem poročilu o vplivih hrupa Luke Koper na okolje za leto 2014, in ki ga je izdelalo podjetje Zavod za varstvo pri delu, d.d., Chengdujska cesta 25, Ljubljana, št. poročila LFIZ-20130014-JJ/P/14-L z dne 30.1.2015, kažejo, da je največja obremenitev okolice Luke Koper s hrupom zaradi delovanja usmerjena proti severnim obronkom mesta Koper na lokacijo okoli Izolskih vrat. Težišče hrupnih virov je postavljeno na ploščad kontejnerskega terminala in veza 4-6 ob raztovarjanju vozil (oziroma ladje za prevoz osebnih in kombiniranih vozil).

Posledica delovanja pristanišča je nastajanje raznih vrst odpadkov, ki jih ločeno zbirajo, predelujejo, predajajo ali odvažajo na odlagališče. Nastajajo tri vrste odpadkov:

- Odpadki iz luških dejavnosti (npr. ostanki tovora, odpadni les, odpadna embalaža, odpadne kovine, mešani komunalni odpadki...)
- Ostali odpadki na območju pristanišča (odpadki uporabnikov ekonomske cone)
- Ladijski odpadki, ki nastajajo na ladjah, zasidranih v Koprskem pristanišču (npr. fekalne vode, zaoljene vode, kuhinjski odpadki, mešani komunalni odpadki...).

Nosilec nameravanega posega ima izdelan Načrt gospodarjenja z odpadki na območju pristanišča za obdobje 2013–2016 in Načrt prevzema ladijskih odpadkov in ostankov tovora v koprskem pristanišču v skladu s 7. členom Uredbe o pristaniških zmogljivostih za prevzem ladijskih odpadkov in ostankov tovora (Uradni list RS, št. 78/08).

Ravnanje z izkopanim morskim sedimentom je določeno v okoljevarstvenem soglasju št. 35402-14/2015-28 z dne 18. 3. 2016.

Glede na Uredbo o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96 in 41/04-ZVO-1) območje nameravanega posega sodi v II. območje. Luka Koper se z električno energijo napaja iz razdelilne transformatorske postaje 110/35/20/10 kV Koper, iz katerega do transformatorske postaje Luka 2 vodi en direkten 20KV kablovod, v drugega pa je vzankana TP Prečna. Rezervno napajanje Luke je možno iz RTP 110/20 kV Dekani po 20kV izvodu Križišče Ankaran do TP Troples, v katerega je pred TP Troples vzankano še 8

distribucijskih oz. tujih transformatorskih postaj, izvod Križišče Ankaran pa normalno napaja Ankaran. Širše območje posega je urbanizirano (industrija, poselitev), zato so v obstoječem stanju na njem že prisotne emisije elektromagnetnega sevanja. Prisotni bodo samo nizkofrekvenčni viri sevanja (nova TP) in, ker so na II. območju varstva pred sevanjem, zanje po 17. členu Uredbe o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96 in 41/04-ZVO-1) ni potrebno zagotoviti obratovalnega monitoringa. Glede na dejavnost Luke Koper v okviru obstoječega stanja vplivi EMS niso prekomerni.

Svetlobno onesnaženje v pristanišču nastaja zaradi osvetljevanja skladiščnih površin, delovišč, transportnih poti in tirov, kjer je za izvajanje delovnega procesa potrebno zagotavljati zadostno osvetljenost. Zaradi osvetljevanja odprtih skladiščnih površin, delovišč, transportnih poti in tirov v času nočnega dela pa prihaja do svetlobnega onesnaževanja. Pod določila Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13) zapadejo nepokrite površine potniškega terminala ter parkirišča in druge nepokrite površine ob poslovnih stavbah, vključno z razsvetljavo zunanjih sten teh stavb (v ta tip objektov so vključene nepokrite površine skladišč in drugih objektov za promet blaga oz. ostale storitvene dejavnosti). Načrt sanacije razsvetljave v Luki Koper d.d. navaja, da je Instalirana moč za celotno zunanjo razsvetljavo v Luki Koper 1.231,240 kW. Uporabljenih je 1996 svetil različnih moči (od 150 W do 1.000 W). Zunanja razsvetljava se uporablja po potrebi, ko se na posameznem področju opravlja pretovor in mora upoštevati standard SIST EN 12464-2). Med ukrepi Načrta sanacije razsvetljave v Luki Koper d.d. so uvrščeni: nameščanje energetsko učinkovitejših svetil, usmerjenih v tla in iskanje ravnovesja med zadostno osvetljenostjo po predpisih za varno delo in svetlobnim onesnaževanjem. V Načrtu sanacije razsvetljave v Luki Koper d.d. je ocenjeno, da je konec leta 2015 okrog 95 % zunanje razsvetljave usklajene z zakonodajnimi zahtevami (Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13), kjer pa je bil rok za celovito uskladitev vse razsvetljave leto 2016. Kot zadnja predvidena aktivnost, je zamenjava svetil na Kontejnerskem terminalu. Prva faza zamenjave je bila izvedena v prvi polovici leta 2016, druga faza pa ob koncu 2016. S to aktivnostjo se bo zaključil več letni projekt posodobitve in uskladitve celotne luške razsvetljave s ciljem zmanjšanja svetlobnega onesnaženja na najnižjo možno raven ter hkrati zagotavljanja varnega dela na prostem.

OPIS NAMERAVANEGA POSEGA

Nosilec nameravanega posega načrtuje celostno ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, v sklopu katere je predvideno:

- 1) podaljšanje obale južnega dela Pomola I - 7.D vez;
- 2) Podaljšanje Pomola I - skladiščne in manipulativne površine (jug);
- 3) Izgradnjo kasete na čelu pomola I, skladiščne in manipulativne površine (sever);
- 4) podaljšanje obale S dela Pomola I - 7.F in 7.G vez;
- 5) Rekonstrukcijo 7.A in 7.B veza (povečanje nosilnosti morske tirnice);
- 6) rekonstrukcijo 7. veza (dodatna tirnica in zagatnice na morski strani);
- 7) zaprtje »vogala« med 7. vezom in RO – RO 2;
- 8) pripravo infrastrukture za RMG nad železniškimi tiri za potrebe Kontejnerskega terminala, nov železniški tir 21 a, b, c na Kontejnerskem terminalu in razširitev železniškega mostu čez preliv Škocjanskega zatoka;
- 9) Gradnjo tira 18c in Vhod iz krožišča pri viaduktu Bonifika in
- 10) izgradnja infrastrukture potrebne za priklop RTG dvigal na elektro omrežje (kabelska kanalizacija in jaški) in priklop RTG dvigal na elektro omrežje.

Naslovni organ, glede na napoltila sodbe Upravnega sodišča opr. št. III U 234/2017-27 z dne 20. 4. 2018 (točka 30), v kateri pripominja, da se naj naslovni organ o pomenu ugovora glede pogoja, da je pred začetkom obratovanja obravnavanega posega treba spremeniti način pogona RTG mehanizacije, konkretno izreče, pojasnjuje, da je zamenjava načina pogona RTG mehanizacije predvidena v sklopu izvedbe nameravanega posega in ne pomeni ukrepa oziroma pogoja, pod katerim se lahko nameravani poseg izvede. Iz tega razloga naslovni organ zamenjave načina pogona RTG mehanizacije ni dodal kot pogoj v II. točko izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

Izgradnja veza 7D, ki je predviden v podaljšku obstoječih vezov 7, 7A, 7B in 7C na južni strani Pomola I, in sicer dolžine 98,50 m ter širine 34,30 m, ki bo, skupaj z obstoječimi vezi 7C, 7B in 7A, omogočal privez kontejnerskih ladij, tipa New Post Panamax, dolžine 397 m, širine 56 m in ugrezom 14,5 m.

Veza 7F in 7G bosta zgrajena na severni strani Pomola I, in sicer skupne dolžine 341 m in širine 34,3 m, in bosta prav tako omogočala privez kontejnerskih ladij.

Gradnja skladiščnih površin je predvidena v 2 fazah, in sicer južni del tlorisne površine 24.830 m² ter severni del tlorisne površine 53.185 m² – skupaj 78.015 m².

Kaseta za odlaganje materiala – refula, nastalega pri poglobljanju morskega dna, bo locirana na območju bodočih skladiščnih površin na S delu Pomola I, skupne kapacitete 184.000 m³, primerne za odlaganje ca. 100.000 m³ materiala v raščenem stanju. Predviden objekt ne bo imel lastnih priključkov na gospodarsko javno infrastrukturo, z vidika komunalne in druge infrastrukture pa bo povezan na obstoječo luško infrastrukturo.

Nosilec nameravanega posega namerava zaradi povečanja kapacitete pretovora in kontejnerskih večjih ladij kupiti nova, bolj zmožljiva kontejnerska dvigala, ki pa imajo večje kolesne pritiske (639 kN/m), ki bodo nameščena na območju novo predvidene obale – veza 7D ter na obstoječi obali 7C, 7B in 7A veza. Nova dvigala bodo delovala sočasno z obstoječimi. Obstoječa obalna konstrukcija oz. tirni nosilec na morski strani ni bil dimenzionirat tako, da bi lahko prevzel novo predvidenih obremenitve, zato je za potrebe povečanja nosilnosti potrebna rekonstrukcija obale, in sicer rekonstrukcija 7.A IN 7.B veza s povečanjem nosilnosti morske tirnice.

V letih 2014 do 2016 je bil zahodni del Bazena I ob kontejnerski obali poglobljen na koto -15 m hidrografske. Obstoječa obalna konstrukcija je zasnovana tako, da ne omogoča poglobljanja na globino večjo od -11 m hidrografske. S ciljem omogočiti privez ladij tipa post panamax vzdolž celotne že zgrajene obale, ter sočasno omogočiti delo z novejšimi dvigali vzdolž celotne obale, nosilec nameravanega posega namerava izvesti rekonstrukcijo in razširitev obstoječe obale 7. veza. V sklopu rekonstrukcije se bo dogradila dodatna žerjavna proga na severnem delu konstrukcije, z razmakom med tirnicami 30 m, s čimer bo omogočen premik obstoječih post panamax ladij na obalo 7. Veza. V okviru rekonstrukcije 7. veza se tirnica na razdalji 18 m ne odstrani. Z izvedbo rekonstrukcije se ne posega izven gabaritov obstoječe konstrukcije.

Nameravani poseg obsega izgradnjo konstrukcije med 7. vezom in RO-RO 2, in sicer z namenom optimizacije prehoda na obalo za terminalske vlačilce ter zagotavljanja polne operativnosti obale v primeru izvajanja popravil na kontejnerskem dvigalu, ki se ga lahko v primeru zaprtja vogala pomakne izven območja obale. Zaradi boljšega izkoristka obstoječih vezov v severnem delu Bazena I, bo podaljšana obalna konstrukcija 7. Veza proti vzhodu za ca. 45 m (Zaprtje vogala), da se zagotovi dostop na obalo za terminalske vlačilce direktno pod žerjav iz vzhodne strani, kar bo omogočalo tudi zagotavljanje polne operativnosti obale v primeru izvajanja popravil na kontejnerskem dvigalu, ki se ga lahko, v primeru zaprtja vogala, pomakne izven območja veza. Konstrukcija bo zasnovana in opremljena s tirnico za obalna dvigala na razdalji 18 m in na razdalji 30 m od morske tirnice.

Nosilec nameravanega posega namerava ob obstoječih ter novo predvidenih tirih na severnem delu obstoječega kontejnerskega terminala zgraditi novo tirno progo za RMG (Rail Monted Gantry) dvigala, ki bodo nadomestila obstoječa mostna dvigala na kolesih.

Nosilec nameravanega posega bo na področju železniške infrastrukture izvedel razširitev skupine tirov na kontejnerskem terminalu in zgraditi premostitveni objekt čez preliv škocjanskega zatoka za potrebe novega dostavnega tira št. 21c. Na pomolu I, v sredinskem delu, se nahaja obstoječa skupina tirov št. 22, 23 in 24, ki so namenjeni za potrebe razkladanja in nakladanja kontejnerjev z/na vagone. K obstoječi skupini tirov bosta z južne strani dodana dva nova tira št. 21a in 21b.

Zaradi potreb po povečanju skladiščnih kapacitet Kontejnerskega terminala se v zaledju, na območju obstoječih površin, ki so namenjene za skladiščenje avtomobilov, urejajo nove skladiščne površine, namenjene skladiščenju praznih kontejnerjev in spremljajočih storitev (DEPO). Obstoječe površine se bodo dodatno utrdile, in sicer z zamenjavo spodnjega in zgornjega ustroja, skupaj z ureditvijo odvodnjavanja meteornih vod, hidrantnega omrežja in razsvetljave. Danes so dejavnosti skladiščenja in priprave kontejnerjev (pranje, popravila in pre trip frigo kontejnerjev) razpršene po pristanišču, kar znižuje kapaciteto dejavnosti in povzroča dodatne stroške. Za potrebe kvalitetnega delovanja DEPO-ja bo izvedena preureditev obstoječih tirov na tem območju in izgradnja novega tira 18c v dolžini ca 300 m vzhodno od tira 18b ob površini LES 3, kar bo omogočalo, da se en kontejnerski vlak razdeli na dva dela na tir 18b in 18c. Zaradi zagotavljanja zadostne dolžine tirov, bo izvedeno tudi podaljšanje tira 18B za 39 m. Ker je za kontejnerske vlake potrebno zagotoviti radije tirov vsaj R200, bo za gradnjo tira 18C izvedena prilagoditev tudi dela obstoječih tirov v območju predvidenega tira in sicer tirov 15C, 17C in dela tira 16B (skupaj cca. 250m) s kretnicami.

Nosilec nameravanega posega namerava vzpostaviti novi vhod na obstoječih skladiščnih površinah pristanišča (območje avtomobilskega terminala), SZ od obstoječega krožišča na Ankaranski cesti ob viaduktu Bonifika. Uvoz proti novemu vhodu bo urejen neposredno iz obstoječega krožišča, za kar bo zgrajena nova uvozna rampa na nasipu višine do 3,5 m. Vhod bo urejen na že utrjenih skladiščnih površinah. V sklopu vhoda bo zgrajen objekt carine v kontejnerski izvedbi, ob objektu carine pa bosta zgrajeni dve uvozni in dve izvozni stezi. Zgrajena bo tudi nadstrešnica površine ca 1000 m² v montažni jekleni izvedbi. Z vzpostavitvijo novega vhoda se bodo bistveno izboljšale prometne razmere v Luki, razbremenile pa se bodo tudi nekatere zunanje prometnice, predvsem Ankaranska vpadnica.

V okviru del se bo, poleg spremembe pozicij skladiščnih blokov, za katero je potrebno zrušiti obstoječe in postaviti nove svetilne stolpe, spremenilo tudi višine in naklone površin, utrdilo površine za skladiščenje 6 kontejnerjev v višino, prestavilo in prilagodilo obstoječo vodovodno, kanalizacijsko, elektroenergetsko in telekomunikacijsko infrastrukturo terminala ter zgradilo infrastrukturo, potrebno za priklop RTG dvigal na elektro omrežje (kabelska kanalizacija in jaški).

Naročilo obsega tudi izvedbo gradbenih del za povečanje transformatorsko postajo TP-KT1, kjer je predvidena izvedba prizidka k obstoječi stavbi, zaradi potrebne vgradnje dodatne opreme zaradi potreb E-RTG-jev. Nameravani poseg obsega tudi namestitvev RTG dvigal na električni pogon.

OBMOČJE VPLIVA POSEGA

Območje posega, na katerem bi nameravani poseg lahko povzročil obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi, je določeno v PVO-3, poglavje 8 Določitev območja, na katerem poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi, grafično pa v prilogah:

- Vplivno območje med pripravljalnimi deli in gradnjo je prikazano v prilogah 4, 6 in 7 PVO-3.
- Vplivno območje po izvedbi posega pa v prilogi v prilogah 5, 8 in 9 PVO-3.

Vplivno območje med pripravljalnimi deli in gradnjo je predvideno na zemljiščih:

v k.o. 2605 Koper s parc. št. 1608/1, 1608/3, 1608/4, 1569/50, 1569/92, 1569/112, 1569/125, 1569/126, 1568/16, 1569/18, 1569/48, 1568/1, 1568/2, 1568/3, 1568/53;

k.o. 2604 Bertoki s parc. št. 5578/2, 5551/2, 566/2, 5834/2, 6305, 5978/1, 5835/26, 5835/25, 6062/17, 5837/42, 6357/24, 5980/2, 5835/21, 5980/9, 6357/22, 6357/33, 5835/39, 5835/31, 5835/40, 5835/29, 6357/34, 5835/30, 5835/28, 6307/7, 6307/8, 5980/10 in

v k.o. 2716 Morje s parc. št. 3/16.

Vplivno območje po izvedbi nameravanega posega (v času obratovanja) je predvideno na zemljiščih:

v k.o. 2605 Koper s parc. št. 1608/1, 1608/3, 1608/4, 1569/50, 1569/92, 1569/112, 1569/125, 1569/126, 1568/16, 1569/18, 1569/48, 1568/1, 1568/2, 1568/3, 1568/53;

k.o. 2604 Bertoki s parc. št. 5578/2, 5551/2, 566/2, 5834/2, 6305, 5978/1, 5835/26, 5835/25, 6062/17, 5837/42, 6357/24, 5980/2, 5835/21, 5980/9, 6357/22, 6357/33, 5835/39, 5835/31, 5835/40, 5835/29, 6357/34, 5835/30, 5835/28, 6307/7, 6307/8, 5980/10 in

v k.o. 2716 Morje s parc. št. 3/16.

OKOLJSKE ZNAČILNOSTI OBSTOJEČEGA STANJA IN POSEGA

Vplivi nameravanega posega na okolje bodo nastajali med samimi pripravljalnimi deli in gradnjo ter med obratovanjem nameravanega posega (skupaj s kumulativnimi vplivi zaradi obratovanja ostalih, obstoječih delov pristanišča in sočasnih pripravljalnih del in gradnje drugih posegov) in sicer: vplivi na zrak, vodo, tla, rastlinstvo, prostoživeče živali, območja varstva narave, na kulturno dediščino, na krajino, na nastajanje odpadkov, emisije hrupa in svetlobno onesnaževanje. Vplivi posega na emisije elektromagnetnega sevanja se bodo pojavili le v času obratovanja.

Glede na predvideno dinamiko del bodo z vidika nameravanega posega najintenzivnejša dela potekala v obdobju med septembrom 2016 in aprilom 2017, z vrhuncem novembra in decembra 2016.

Upošteva se tudi druge sočasne posege na ravni celotne Luke Koper bodo intenzivna dela potekala v obdobju med aprilom 2016 in junijem 2017, s predvidenim viškom med majem in decembrom 2016. Posledično je v tem obdobju pričakovati največje kumulativne učinke na obremenjenost okolja. Slednji se bodo, zaradi narave »sočasnih« posegov, na posameznih okoljskih segmentih različno odražali (doprinos nekaterih bo h kumulativi bistveno večji kot doprinos drugih).

Svetlobno onesnaževanje

Na novo zgrajeni obali in obstoječi površini Kontejnerskega terminala je predvidena posodobitev razsvetljave, ki bo ustrezala zahtevam zakonodaje in tako bistveno zmanjšala svetlobno onesnaževanje Kontejnerskega terminala. Svetilke bodo postavljene na 35-metrskih kandelabrih istega tipa kot so že v uporabi v Luki Koper. Razsvetljava je načrtovana v skladu s smernicami SDR (Slovenskega društva za razsvetljavo), v skladu z pravilnikom o učinkoviti rabi energije v stavbah (Uradni list RS št. 52/10) in tehnično smernico TSG-1-004:2010, v skladu standardom SIST EN 12464 z upoštevanjem sodobnih evropskih norm in v sodelovanju z

arhitekti za zunanjo razsvetljavo. Upravljanje z razsvetljavo bo daljinsko preko centralnega nadzornega sistema za razsvetljavo in pa tudi ročno. Sistem bo kompatibilen z že postavljenim sistemom daljinskega upravljanja razsvetljave v Luki Koper. Na južnem delu Pomola I je predvidena vgradnja 4 novih svetlobnih stolpov (SS-KT16 do SS-KT19). Na vsakem stolpu je predvidena montaža cca. 12 kosov 1000 W reflektorjev. Na svetlobna stolpa SS-KT17 in SS-KT19 je predvidena montaža reflektorjev za osvetlitev območja ki se bo gradil in urejal na severnem delu Pomola I. Na severnem delu Pomola I je predvidena vgradnja 3 novih svetlobnih stolpov (SS-KT20 do SS-KT22). Na vsakem stolpu je predvidena montaža cca. 12 kosov 1.000 W reflektorjev. Hkrati bodo zamenjani vsi ostali svetilni stolpi na terminalu ter reflektorji, ki bodo v celoti usmerjeni v tla. Dodatni vir svetlobnega onesnaževanja bo predstavljal nov začasni vhod Bertoki. Ob povezovalni cesti, vhidih in parkiriščih bo zgrajena nova razsvetljava.

V zvezi z nameravanim posegom: rekonstrukcija 7A in 7B veza, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v pristanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto naslovni organ ugotavlja, da v času izvedbe gradbenih del do sevanja svetlobe v okolico ne bo prihajalo.

Nameravani poseg bo med obratovanjem predstavljal novi vir svetlobnega onesnaženja okolja. Rok za celovito uskladitev vse razsvetljave je bilo leto 2016. Kot zadnja predvidena aktivnost, je zamenjava svetil na Kontejnerskem terminalu. Nosilec nameravanega posega v Opredelitvi do pripomb izjavlja, da je bila prva faza zamenjave izvedena v prvi polovici leta 2016, druga faza pa ob koncu leta 2016. Glede na zgoraj navedena dejstva je naslovni organ mnenja, da prekomernega svetlobnega onesnaževanja na območju nameravanega posega ne bo. V zvezi z nameravanim posegom: rekonstrukcija 7A in 7B veza, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v pristanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto naslovni organ ugotavlja, da bo vpliv sevanja svetlobe v okolico prisoten v času obratovanja nameravanih posegov. Na obravnavanem območju bo razsvetljava vgrajena skladno z določili Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13). Zagotovljena bo tudi osvetljenost delovnih površin skladno s SIST EN 12464-2:2014.

Elekromagnetno sevanje

V času gradbenih del se ne bodo uporabljali stroji in naprave, ki bi lahko bili vir elektromagnetnega sevanja (EMS), zato vplivov emisij EMS naslovni organ ne pričakuje.

Pri gradnji vezov 7F in 7G ter pripadajoče zaledne površine se bodo vsi novo predvideni električni uporabniki napajali iz novo zgrajene transformatorske postaje TPKT3. Nova transformatorska postaja TP-KT3 se bo napajala s SN kablovodom iz obstoječe TP-KT1 (na jugozahodnem delu terminala). Zaradi zanesljivosti napajanja kontejnerskega terminala, se bo novozgrajena transformatorska postaja TP-KT3, vzankala z obstoječo transformatorsko postajo TP-KT. V tej fazi so predvideni novi porabniki: svetlobni stolpi (400V AC), katodna zaščita (400V AC), E-RTG-ji (1kV AC), kontejnerska dvigala (20kV AC). V času obratovanja bodo vplivi na ravni EMS nastajali zaradi obratovanja nove transformatorske postaje. Na osnovi karakteristik transformatorske postaje bo že na zunanji strani virov le-ta povzročala nižje vrednosti, kot so določene za II. stopnjo varstva pred EMS ter na podlagi dejstva, da je in bo območje posega v celoti namenjeno pristaniški dejavnosti naslovni organ ocenjuje, da bodo zaradi obratovanja nove transformatorske postaje (s pripadajočo infrastrukturo) emisije EMS pod mejnimi vrednostmi in ne bodo presegle zakonsko dopustnih mejnih vrednosti.

Kakovost tal

V zvezi z nameravanim posegom med obratovanjem: rekonstrukcija 7A in 7B veza, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v pristanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto naslovni organ ugotavlja, da se nameravani posegi ne nahajajo na območju, ki ima s področja predpisov o ohranjanju narave poseben status, niti na območju varovalnih gozdov ali gozdnih rezervatov.

V zvezi z nameravanim posegom: rekonstrukcija 7A in 7B veza, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v pristanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto naslovni organ ugotavlja, da je v času izvajanja gradbenih del za izvedbo vhoda v pristanišče s krožišča pri viaduktu Bonifika možno pričakovati manjše, vendar nepomembne emisije snovi v tla, kot posledica obratovanja gradbenih strojev in uporabe gradbenih materialov na gradbišču. Do emisij v tla lahko pride tudi zaradi morebitnega izliva olj ali pogonskih goriv, vendar le v primeru izrednih situacij. Vpliv nameravanega posega na emisije snovi v tla v času gradnje nameravanih posegov ocenjuje kot nepomemben.

V zvezi z nameravanim posegom: rekonstrukcija 7A in 7B, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v pristanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto naslovni organ ugotavlja, da v času obratovanja nameravanega posega do odlaganja oz. izpustov snovi v tla ne bo prihajalo.

Kakovost zraka

Med pripravljalnimi deli in gradnjo nameravanega posega bodo nastajali vplivi na kakovost zraka predvsem zaradi povečanih emisij prašnih delcev zaradi gradbenih del, obratovanja gradbenih strojev in transporta materiala s tovornimi vozili in ladjami. Postopek poglobljanja ne povzroča emisij v zrak, emisije predstavljajo le izpušni plini iz plovila, ki izvaja poglobljanje. Na gradbišču ob transportnih poteh bodo nastajale tudi emisije izpušnih plinov zaradi uporabe različnih strojev (transportna vozila in gradbena mehanizacija). Gradbena dela, ki bodo vplivala na emisijo onesnaževal v zrak z območja gradbišč in v njihovi okolici, ne bodo vključevala pomembnih zemeljskih del. V okviru podaljšanja pomola I vir onesnaževanja zraka predstavljajo predvsem emisije prašnih delcev in izpušnih plinov zaradi transporta (dovoza in odvoza gradbenega materiala) po morju z ladjami oziroma po kopnem s tovornimi vozili ter delovanja gradbene mehanizacije. Ravno tako tudi pri ostalih posegih, ki vključujejo odstranitev, zamenjavo in preureditev železniških tirov, rekonstrukcijo privezov (zamenjava dvigal) predstavlja transport gradbenega materiala in delovanje gradbene mehanizacije glavni vir onesnaževanja zraka. Izkopani morski sediment se bo transportiral v kaseto po cevovodu – zaprt sistem, kjer ni prašenja.

V sklopu ureditev novega, začasnega vhoda Bertoki z zunanjim kamionskim terminalom ter zacevitev regulacijskega jarka niso predvideni obsežnejši zemeljski izkopi, ki bi lahko predstavljali pomemben vir zapraševanja okolice. Poleg tega na območjih nameravanega posega niso potrebni dodatni ukrepi za utrditev tal (gre za preureditev in izgradnjo novih prometnih poti, gradnjo parkirišč za tovorna in osebna vozila, izvedba 3 novih nadstrešnic, vsi pisarniški in sanitarni objekti pa so predvideni v montažni kontejnerski izvedbi standardnih dimenzij).

Onesnaženje zraka z izpušnimi plini transportnih vozil in delovnih strojev ter ladij med gradnjo se mora zmanjšati z načrtovanjem poteka gradbenih del in uporabo tehnično brezhibnih vozil in strojev. Vplivi bodo časovno omejeni – kratkotrajnega značaja. Vplivi na kakovost zraka v času pripravljalnih del in gradnje bodo neposredni in začasni, zaradi transporta materiala po državnem cestnem omrežju in po morju pa bodo vplivi tudi daljinski.

V zvezi z nameravanim posegom: rekonstrukcija 7A in 7B, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v pristanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto naslovni organ ugotavlja, da bodo v času gradbenih del nastajale emisije onesnaževal v zrak kot posledica obratovanja gradbenih strojev in vožnje tovornih vozil. Glede na to, da bodo načrtovana dela kratkotrajna (nekaj mesecev) in da bodo na območju pristanišča redno spremljane vrednosti PM₁₀ in prašnih usedlin, naslovni organ tovrstni vpliv na okolje v času gradnje ocenjuje kot manj pomemben.

V času obratovanja naslovni organ ne pričakuje poslabšanja stanja kakovosti zraka, saj se z nameravanim posegom ne bo izvajala nova dejavnost. Učinki nameravanega posega bodo celo pozitivni, saj se bo številna mehanizacija, ki trenutno še uporablja fosilna goriva, elektrificirala, zaradi česar se bodo emisije v zrak zmanjšale. Današnji transtejnerji proizvedejo 37 % emisij toplogrednih plinov na Kontejnerskem terminalu. Uporaba e-RTG bi direktne emisije toplogrednih plinov zmanjšala na 0%, indirektno emisije pa bi nastajale na obratih za proizvodnjo električne energije v Sloveniji. Zaradi prehoda na eRTG je predvideno zmanjšanje izpustov CO₂ za 26.133 kg/leto po posameznem eRTG.

Z novim, začasnim vhodom Bertoki, se bo razbremenil zdajšnji vhod v pristanišče in obremenjenost s prometom in s tem kakovost zraka v bližnjem naseljenem območju – mestu Koper se bo zmanjšala. Do vplivov bo prihajalo podobno kot v obstoječem stanju predvsem zaradi ladijskih emisij – slednje zaradi delovanja motorjev nastajajo tudi pri mirovanju ladij (v fazi pretovarjanja). Poleg tega pa bodo nastajale tudi emisije zaradi cestnega in železniškega prometa ter dejavnosti Luke Koper.

V zvezi z nameravanim posegom: rekonstrukcija 7A in 7B, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v pristanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto naslovni organ ugotavlja, da bodo v času obratovanja kamionskega parkirišča in cestnega mostu zaradi vožnje tovornih vozil, vlačilcev, delovnih strojev ipd. nastajale manjše emisije toplogrednih plinov, ki pa ne bodo pomembno vplivale na stanje v okolju. Rekonstruirani vezi bodo omogočale le postavitve novejših, težjih dvigal na obstoječo obalo. V času obratovanja nameravanega posega naslovni organ ne pričakuje povečanja emisij snovi v zrak glede na obstoječe stanje.

Vibracije

Med pripravljalnimi deli (zemeljska dela – izkopi) in gradnjo se bo obremenitev z vibracijami povečala v okolici gradbišč zaradi gradbenih del (pilotiranje) in obratovanja gradbene mehanizacije ter tudi na območjih ob transportnih poteh. Transport materiala za potrebe gradnje bo potekal po obstoječi cestni mreži znotraj Luke Koper. Gradnja bo potekala po območju, kjer v obstoječem stanju razen prometa ni večjih vplivov vibracij. Gradbena dela na posameznem območju bodo trajala le nekaj mesecev, v glavnem bodo potekala v dnevnem času med 6. in 18. uro. Vpliv na obremenitev z vibracijami v času gradnje bo neposreden in začasen. Med pripravljalnimi in gradbenimi deli v času izvedbe posega se bo obremenjevanje okolja z vibracijami povečalo na ožjem območju ob gradbišču zaradi gradbenih del in dodatnega transporta. Večji vpliv ob transportnih poteh je pričakovan ob lokalnem cestnem omrežju, saj imajo državne ceste praviloma ustrežnejši spodnji ustroj, ki preprečuje prenos vibracij do bližnji stavb. Vibracije, ki jih bodo povzročala gradbena dela, bodo impulznega in kratkotrajnega značaja, v manjši meri trajnega značaja. Vsi načrtovani posegi se bodo izvajali na ožjem območju Luke Koper, kjer v bližini ni stanovanjskih stavb ali stavb kulturne dediščine.

V zvezi z nameravanim posegom: rekonstrukcija 7A in 7B, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v pristanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto naslovni organ ugotavlja, da bodo v času gradbenih del občasno nastajale vibracije zaradi pripravljanih zemeljskih del (izkop, odvažanje, dovoz), transporta in zabijanja pilotov. Glede na to, da bodo vibracije kratkotrajnega značaja in upoštevajoč dejstvo, da se v bližini nameravanih posegov ne nahajajo stanovanjski objekti oz. objekti nepremične kulturne dediščine, naslovni organ vpliv vibracij na okolje v času gradbenih del ocenjuje kot manj pomemben.

V času obratovanja do vibracij ne bo prihajalo.

Kulturna dediščina

Ob dejstvu, da je bil identificiran objekt oz. enota kulturne dediščine (Barka Luka EŠD: 29407) med poglobljanjem vplovnega kanala že odstranjen in da njegovih ostankov vsaj od leta 2010 dalje ni več (Vir: Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Služba za kulturno dediščino, Območna enota Piran; Izdaja kulturnovarstvenih pogojev za podaljšanje Pomola I v Luki Koper, na zemljišču v k.o. 2716 s 3/16, in v k.o. 2605 Koper s parc. št. 1608/1, Številka: 35104-452/2015/3, z dne 21.9.2015) in da na vplivnem območju nameravanega posega drugih enot kulturne dediščine ni naslovni organ ocenjuje, da nameravani poseg v fazi pripravljanih del in gradnje ne bo vplival na enote kulturne dediščine.

Kljub temu se mora enota kulturne dediščine Koprski zaliv – Barka Luka (EŠD: 29407) pred nadaljnjimi posegi dodatno preveriti in arheološko ovrednotiti, zaradi česar so v poglavju o ukrepih predstavljene neobvezujoče usmeritve za raziskavo podvodne kulturne dediščine na območju predvidenega posega.

Odločitev

Na podlagi pregleda celotne dokumentacije upravne zadeve je naslovni organ ugotovil, da je nameravani poseg sprejemljiv za okolje, v kolikor se bodo pri njegovi izvedbi upoštevali in izvedli vsi projektni in okoljevarstveni pogoji, navedeni v izreku tega okoljevarstvenega soglasja, ter dosledno izvedli tudi vsi omilitveni ukrepi, ki jih je predvidel izdelovalec Poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru (Dopolnitve z dne 28. 9. 2016), št. poročila DP 20a/02/15, september 2016, ki ga je izdelalo podjetje Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška cesta 58, 3000 Velenje, kot to izhaja iz prve alineje II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

Pogoji

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

1. Varstvo voda

Med pripravljalnimi deli in gradnjo je pričakovati povečan transport nekaterih onesnaževal iz sedimenta v morsko vodo (neposreden in kratkotrajen vpliv). Gradbena dela bodo najverjetneje povzročila resuspenzijo sedimenta. To bo povečalo kalnost morske vode neposredno na

območju nameravanega posega (podaljšanja pomola I s pripadajočimi posegi), istočasno pa se bodo na ta način sprostila v morsko vodo tudi nekatera onesnaževala, ki so se s časom nakopičila na morskem dnu. Tako bi se lahko povečala koncentracija teh snovi v vodi. Povišana kalnost vode in višje koncentracije nekaterih snovi bi lahko vplivale tudi na življenjsko združbo na območju nameravanega posega. Naslovni organ je mnenja, da bodo ti vplivi omejeni zgolj na neposredno okolico področja, kjer se bodo izvajala gradbena dela, in ne bodo bistveno vplivala na širše morsko okolje.

V povezavi z gradbenimi deli so možni izredni dogodki, predvsem možna razlitja goriva in olj iz delovnih strojev in transportnih sredstev. Posledice teh dogodkov na razmere v površinskih vodah (morje) in na tla so odvisne od razsežnosti nezgode (lastnosti tekočin ali drugih materialov, količin razlite tekočine in drugo), v primeru onesnaženja vode z nevarnimi snovmi lahko tudi trajne.

Na območju nameravanega posega bodo poglobljali morsko dno in na ta način izkopali večje količine materiala, ki ga bodo v celoti vgrajevali v za to pripravljeno kaseto (nova kaseto na koncu pomola I). Poglobljanje se bo vršilo s pomočjo plovnega sesalnega bagra ali plovila TSHD, kar ne poslabšuje obstoječega ekološkega potenciala in kemijskega stanja močno preoblikovanega vodnega telesa.

V zvezi z nameranim posegom: rekonstrukcija 7A in 7B veza, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v пристanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto naslovni organ ugotavlja, da je v okviru ureditve vhoda v pristanišče predvidena zacevitev regulacijskega jarka. V tem času bi lahko prišlo do onesnaženja površinske in podzemne vode z naftnimi derivati, ki bi izhajali iz gradbene mehanizacije in transportnih vozil. Glede na to, da je na gradbišču predvidena raba brezhibne mehanizacije, tovrstnega vpliva ni pričakovati. V času gradnje cestnega mostu se bodo v dno preliva zabijali piloti in izdelali betonski podporniki. Pri tem se bo lahko nekoliko povečala kalnost vode v prelivu. Glede na to, da bodo tovrstna dela omejena na ca. 3,5 mesecev, naslovni organ vpliv emisij snovi v vode ocenjuje kot kratkotrajen in manj pomemben.

V času obratovanja naslovni organ ne pričakuje poslabšanja stanja kakovosti površinskih voda – morja, saj se z novim posegom ne bo izvajala nova dejavnost, le obstoječa dejavnost se lokacijsko poveča (podaljšanje pomola I). Vpliv izrednih dogodkov (nesreče) je treba omejiti s pravilnim izvajanjem postopkov dela, rednim vzdrževanjem delovne mehanizacije in transportnih sredstev, vzdrževanjem čistoče delovnih površin, uporabo vseh zaščitnih ukrepov za preprečevanje širjenja onesnaženja v primeru razlitij ipd. Zaradi dodatnega ladijskega prometa bo nekoliko povečan vnos ogljikovodikov v morje. Ob upoštevanju predpisanih postopkov dela med normalnim obratovanjem posegov naslovni organ ne pričakuje večjih neposrednih vplivov na vodo.

Na območju nameranih posegov na kopnem delu, ki vključujejo odstranitev, zamenjavo in preureditev železniških tirov bo urejeno odvodnjavanje. Prav tako bo urejeno odvodnjavanje v sklopu ureditve novega, začasnega vhoda Bertoki z zunanjim kamionskim terminalom ter zacevitev regulacijskega jarka. Odvodnjavanje površin je namreč kontrolirano, urejeno bo z ustreznimi prečnimi in vzdolžnimi nagibi posameznih površin proti linijskim rešetkam oz. požiralnikom in nadalje preko jaškov v ustrezni kanalizacijski sistem. Sistem bo vodil odtok preko usedalnika in lovilca olja v zacevljeni odvodni kanal. Odpadne fekalne vode iz kontejnerskih objektov bodo vodene v kanalizacijsko omrežje oz. bodo prečiščene v čistilni napravi. Za napajanje območja Kamionskega terminala (v sklopu ureditev novega, začasnega vhoda Bertoki) bo izvedena nova komunalna infrastruktura; vodovod, kanalizacija. Kontejnerski objekti se preko novih jaškov priključijo na komunalno infrastrukturo Luke Koper.

V zvezi z nameranim posegom: rekonstrukcija 7A in 7B, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v pristanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto naslovni

organ ugotavlja, da bo odvajanje padavinskih odpadnih vod, ki bodo nastajale na območju parkirišč v času njegovega obratovanja, izvedeno preko ustrezno dimenzioniranih lovilnikov olj v meteorno kanalizacijo. Padavinske vode z nadstrešnice bodo preko peskolovov prav tako speljane v meteorno kanalizacijo.

Na podlagi mnenja Ministrstva za zdravje, Štefanova 5, 1000 Ljubljana z dne 5. 7. 2016, da je nameravani poseg v času gradnje in obratovanja sprejemljiv pod pogojem, da mora biti vsako skladiščenje nevarnih snovi izvedeno vodotesno, nepropustno in odporno za snovi, ki se skladiščijo, je naslovni organ ta pogoj predpisal tudi kot pogoj v drugi alineji II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

Upravno sodišče je v sodbi opr. št. III U 234/2017-27 z dne 20. 4. 2018 (točka 29) v zvezi s pogojem iz prve alineje II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja (sedaj druge alineje) naslovnemu organu podalo stališče, da iz besedila prve alineje II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja sicer dovolj jasno izhaja, kaj se nalaga nosilcu nameravanega posega, vsebino uporabljenih pojmov je namreč mogoče napolniti z razlago. Če pa bo glede na relevantne predpise in dejanske okoliščine konkretnega primera ugotovil, da je to potrebno, bo prvostopenjski organ ta pogoj še dopolnil.

Naslovni organ glede stališča in navedb upravnega sodišča pojasnjuje, da so glede nevarnih snovi v PVO-3 navedene in obravnavane nevarne snovi v skladu z Uredbo o skladiščenju nevarnih tekočin v nepremičnih skladiščnih posodah (Uradni list RS, št. 104/09, 29/10 in 105/10), Pravilnikom o tehničnih in organizacijskih ukrepih za skladiščenje nevarnih kemikalij (Uradni list RS, št. 75/09). Prav tako so izpostavljene možnosti nastanka nesreč, kakor tudi njihove količine in načini ravnanja z njimi za leto 2015, to je tisto leto, ko je bila vloga za nameravani poseg vložena. Ovrednoteni so možni vplivi med gradnjo in obratovanjem. V PVO-3 so povzeti ukrepi, opredeljeni v Okoljskem poročilu za DPN za celovito prostorsko ureditev pristanišča za mednarodni promet v Kopru, ki ga je izdelal Aquarius d.o.o., št. 1129-07, maj 2010 (v nadaljevanju Okoljsko poročilo) in Uredbi DPN - 118. člen (pogoji zbiranja in odvoza odpadkov). V nadaljevanju so podani dodatni ukrepi, ki zadevajo nevarne snovi po posameznih segmentih varstva okolja v poglavju 7 PVO-3. Na podlagi preučitve celotne dokumentacije je naslovni organ podal tudi dodatni pogoj, in sicer: vsako skladiščenje nevarnih snovi mora biti izvedeno vodotesno, nepropustno in odporno za snovi, ki se skladiščijo, ki je jasen, določen in izvršljiv, ter se njegovo izvrševanje da nadzirati skozi izvedbo nameravanega posega v skladu z zakonodajo s področja graditve objektov. Zato je naslovni organ mnenja, da ni potrebe po dopolnitvi tega pogoja.

2. Varstvo pred hrupom

Izhajajoč iz podanih lastnosti in opisa nameravanega posega PVO-3 na str. 41 naslovni organ ugotavlja, da bo med gradnjo glavni vir hrupa v smeri Kopra zabijanje pilotov, v smeri Bertokov pa gradnja nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic, zato je bil za to gradbišče tudi pripravljen modelni izračun. Izhajajoč iz Opredelitev do pripomb nosilca nameravanega posega bodo rušitvena dela, ostala predvidena dela in transport povzročala ravni hrupa, ki bodo za več kot 10 dBA nižja od ravni hrupa, ki jih bo povzročalo zabijanje pilotov, zato le-ti niso bili upoštevani pri modelnem izračunu. Pilotiranje se bo izvajalo v dveh med seboj časovno ločenih fazah in sicer posebej južni del pomola I (v obdobju 2017 in 2018) in posebej severni del pomola I (predvidoma v obdobju 2023 do 2025). Na južnem delu pomola I se bo zabilo 1053 pilotov na severnem delu pomola pa se bo zabilo 1121 pilotov.

Glede na podane pripombe Recenzije Poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, ki jo je izdelal Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano, Oddelek za okolje in zdravje Maribor, št. 121b-16/11651-16/2 z dne 18.10.2016,

in Mnenja o ustreznosti Poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru s stališča varstva pred hrupom, ki ga je izdelalo podjetje Episppektrum d.o.o. Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor, z dne 20. 10. 2016, da bi bilo smiselno pri modeliranju dodati še eno imisijsko točko – Bertoke, ker se omenja, da je občasno hrup zaznaven tudi v Bertokih, je naslovni organ določil dve novi imisijski mesti, in sicer imisijsko mesto 10 na oddaljenosti 900 m od vira hrupa ob naslovu Kolarska ulica 20 in imisijsko mesto 9 v smeri Bertokov ob naslovu Sermin 3, ki sta določeni kot pogoj v sedmi alineji II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

Naslovni organ nadalje glede višine hrupa ugotavlja, da je v Opredelitvi do pripomb s strani nosilca nameravanega posega bil pripravljen nov modelni izračun hrupa v času izvedbe nameravanega posega z naslednjimi rezultati. Glede na to, da bodo na južnem delu pomola I na dan (med 7 in 18h) zabili 4 pilote (efektivno zabijanje 2h) bo vrednost kazalca dnevnega hrupa na lokaciji Izolska vrata 6, 54 dBA. Preračunano na letno raven (1053 pilotov bodo zabijali 263 dni) znaša vrednost kazalca dnevnega hrupa pri zabijanju pilotov 53 dBA. Celotna obremenitev (pristanišče in pilotiranje) na lokaciji Izolska vrata 6, tako znaša $L_{dan} = 58$ dBA in ne prekoračuje mejne vrednosti kazalca dnevnega hrupa za vir hrupa za III. območje varstva pred hrupom. Dejansko bodo vrednosti kazalca dnevnega hrupa pri zabijanju pilotov še nižje (tabela 2 Opredelitve do pripomb), ker se pilotiranje ne bo izvajalo samo na južnem delu pomola I ampak tudi na severnem delu pomola I, ki je od lokacije Izolska vrata 6 še bolj oddaljen, kar vpliva na zmanjšanje ravni hrupa.

Pri gradnji nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic pa so bili upoštevani delovanje gradbene mehanizacije z zvočno močjo 103 dB. Rezultati modelnega izračuna vrednosti kazalcev hrupa v času gradnje nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic v Opredelitvi do pripomb s strani nosilca nameravanega posega, so pokazali, da gradnja nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic ne bo dodatno povečevala obremenjenost območja s hrupom na lokaciji Kopra in Bertokov.

Glede na napatila iz sodbe upravnega sodišča opr. št. III U 234/2017-27 z dne 20. 4. 2018 (točka 30) v zvezi s pogoji iz 3., 4. in 5. alineje II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja (sedaj četrta, peta in šesta alineja), je naslovni organ dopolnil izrek, in sicer:

Glede na rezultate novega modelnega izračuna v času izgradnje nameravanega posega, je naslovni organ v izreku tega okoljevarstvenega soglasja določil naslednje pogoje pri izvedbi nameravanega posega (četrta, peta in šesta alineja II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja), in sicer:

- da se mora zabijanje pilotov se mora izvajati v dnevnem času med 7. in 18. uro,
- da se lahko na južnem delu pomola I pilotiranje izvaja le z enim strojem na enem mestu istočasno v posameznem delovnem dnevu maksimalno 2 uri (med 7. in 18. uro), pri tem se mora pri pilotiranju uporabljati protihrupna zaščita, kot npr. MANCK Noise Reduction Skirt. Gre za tehnološko rešitev, katero se namesti direktno na zabijalo, dviga in spušča se s pomočjo vitlov in sledi poti pilota med zabijanjem. Posamezen segment je dolg 5m, segmente se lahko med seboj sestavi do dolžine 30m. Z uporabo Noise Reduction Skirt se zmanjša emisija zvočne energije za 65% in raven hrupa za 10 do 12 dBA. V kolikor bo tehnologija zabijanja pilotov v prihodnje omogočala nižje ravni hrupa pri viru, se lahko efektivni čas zabijanja pilotov podaljša, ravni hrupa na lokaciji Izolska vrata 6 pa je potrebno preverjati v okviru obratovalnega monitoringa. Predvidena tehnologija izhaja iz dokumenta »Opredelitev do pripomb, ki so bile v pisni obliki podane na ustni obravnavi, ki je potekala v prostorih Agencije RS za okolje, dne 24. 10. 2016 in katere predmet je bil ugotovitev vseh dejstev in okoliščin, pomembnih za odločitev, ter zagotovitev možnosti stranki in stranki udeleženki, da se izjavita o vseh dejstvih in okoliščinah, ki so pomembne za odločitev v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg: Celostna ureditev Pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru« z dne 7. 11.

2016, odgovori – segment Hrup, pojasnilo k modelnim izračunom hrupa V Poročilu o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru, KOVA d.o.o. z dne 4. 11. 2016, str. 27, 2 odstavki, ki jih je naslovni organ prejel od nosilca nameravanega posega dne 8. 11. 2016 in ki jih je naslovni organ posredoval Mestni občini Koper dne 17. 11. 2016 z dopisom št. 35402-35/2015-26; ter

- da je potrebno, v skladu s 4. in 7. členom Pravilnika o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS, št. 105/08), v fazi gradnje zagotoviti prvo ocenjevanje hrupa. Ocenjevanje se mora izvesti v fazi zabijanja pilotov na lokaciji imisijskega mesta 5 in 8, določenih v preglednici 69 PVO-3. Rezultati modelnega izračuna vrednosti kazalcev hrupa v času gradnje nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic, so pokazali, da gradnja nadvoza, priključitev na rondo in ureditev tirnic ne bo dodatno povečevala obremenjenost območja s hrupom na lokaciji Koprna in Bertokov.

V času obratovanja bodo glavni viri hrupa na ploščadi kontejnerskega terminala, in sicer: mostna dvigala, avtodvigala, obalno kontejnerska dvigala, večje število tovornih vozil in viličarjev, lokalni železniški transport, kontejnerske hladilne omare, ventilacija (predvsem pri obalnih kontejnerskih dvigalih), notranji transport (cestni, železniški in vodni), zvočni signali dvigal, tovornih in nekaterih drugih vozil pri gibanju. Med nameravanimi posegi je predvidena tudi talna elektrifikacija na Kontejnerskem terminalu (poseg: Priprava infrastrukture za RMG nad železniškimi tiri za potrebe Kontejnerskega terminala in Nov železniški tir 21 a, b, c na Kontejnerskem terminalu in razširitev železniškega mostu čez preliv Škocjanskega zatoka), ki bo spremenila način pogona mehanizacije, ki trenutno bistveno vpliva na raven hrupa tega dela in to so RTG (mostna dvigala na kolesih). Na celi površini kontejnerskega terminala ima nosilec nameravanega posega 20 RTG, ki služijo premikanju in skladiščenju kontejnerjev po terminalu. Sedaj jih pogonjajo dizel agregati, ki povzročajo hrup. Z izvedbo električno napajane E-RTG se bo bistveno pripomoglo k zmanjšanju ravni hrupa iz kontejnerskega terminala v smeri Koprna. Ocenjena razlika v delovanju RTG z dizel pogonom in tistih na električni pogon znaša 11 dBA, zaradi prisotnosti še drugih virov hrupa pa je ocenjeno, da bo prišlo od 4-5 dBA zmanjšanja hrupa na letni ravni v smeri Koprna, v primeru zamenjave vseh 20 RTG (vir: Zavod za varstvo pri delu, št. CFM/LFIZ/003/2012-JJ z dne 20.6.2014, Poročilo o oceni vira hrupa transtejnerjev (RTG) na območje Koprna). Z izvedbo nameravanega posega bo spremenjena tudi tehnologija nakladanja kontejnerjev na vlakovne kompozicije, ki bo nadomestila klasične RTG in ostalo dizel mehanizacijo za natovarjanje kontejnerjev na vagone, za svoje delovanje pa bosta uporabljala električne motorje. Aktivnost nakladanja vagonov je sicer umeščena na S stran Kontejnerskega terminala (stran od mestnega jedra Koper), vendar bo spremenjena tehnologija pripomogla k celokupnem zmanjšanju ravni hrupa terminala. Na osnovi prognoziranih oz. ocenjenih vrednosti in izračuna padanja ravni hrupa z razdaljo (Poročilo o oceni vira hrupa transtejnerjev (RTG) na območje Koprna) naslovni organ predvideva, da imisija hrupa zaradi obratovanja na merodajnih imisijskih mestih ne bo presegala mejne vrednosti kazalcev hrupa za III. območje varstva pred hrupom, prav tako pa se ne bo povečala obstoječa obremenjenost okolja s hrupom. Optimizacija povezana z elektrifikacijo določenih delov (kontejnerska dvigala, tiri) bo imela pozitiven vpliv na obremenjenost s hrupom, saj se bo slednja v primerjavi z obstoječim stanjem (vsaj kar se določenih virov tiče) zmanjšala.

Naslovni organ v zvezi z višino hrupa v času obratovanja ugotavlja tudi, da je v Opredelitvi do pripomb s strani nosilca nameravanega posega bil pripravljen nov modelni izračun hrupa v času obratovanja nameravanega posega z naslednjimi rezultati. Rezultati modelnega izračuna so pokazali, da se bodo vrednosti kazalcev hrupa na lokaciji Izolska vrata 6 (imisijsko mesto 8), v primerjavi z obstoječimi stanjem, znižala predvsem zaradi talne elektrifikacije na kontejnerskem terminalu, ki bo spremenila način pogona mehanizacije, ki trenutno bistveno vpliva na raven

hrupa tega dela, in to so RTG mostna dvigala na kolesih. Na celi površini kontejnerskega terminala imajo 20 RTG in služijo premikanju in skladiščenju kontejnerjev po terminalu. Sedaj jih poganjajo dizel agregati, po izvedbi nameravanega posega pa se bodo uporabljala električno napajana e-RTG, ki bodo pripomogli k zmanjšanju ravni hrupa v smeri Izolskih vrat. Glede na rezultate novega modelnega izračuna v času obratovanja je naslovni organ določil naslednji pogoj pri obratovanju nameravanega posega (šesta alineja II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja), in sicer:

- da se mora, v skladu s 4. in 7. členom Pravilnika o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list. RS, št. 105/08), zagotoviti prvo ocenjevanje hrupa, ki bo namenjeno tudi kalibraciji modelnega izračuna hrupa, in ki se izvede v času poskusnega obratovanja na lokaciji imisijskega mesta 5 in 8, določenih v preglednici 69 Poročila o vplivih na okolje za celostno ureditev pomola I v pristanišču za mednarodni promet v Kopru (Dopolnitve z dne 28. 9. 2016), št. poročila DP 20a/02/15, september 2016, ki ga je izdelalo podjetje Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška cesta 58, 3000 Velenje.

Prvo ocenjevanje hrupa se mora izvesti na osnovi meritev hrupa skladno s standardom SIST ISO 1996-2 v povezavi s standardom SIST ISO 1996-1. Ocenjevanje hrupa se mora izvesti v času poskusnega obratovanja.

Pri prvem ocenjevanju hrupa mora zavezanec (oziroma nosilec nameravanega posega) zagotoviti, da se ocenjevanje hrupa na mestu ocenjevanja hrupa izvede, ko je vir hrupa v stanju največje zmogljivosti obratovanja, pri čemer je treba oceniti hrup, ki ga povzroča vir hrupa, za vsako mesto ocenjevanja hrupa v obliki kazalcev hrupa L(dan), L(noč), L(večer) in L(dvn). Če stanja največje zmogljivosti obratovanja v času prvega ocenjevanja ni mogoče zagotoviti, je treba podati obrazložitev razlogov za nedoseganje največje zmogljivosti obratovanja in opisati dejansko stanje obremenjevanja vira hrupa v času ocenjevanja hrupa.

Oceniti se mora kazalce hrupa L(A_{Feq}), L(A_{F,01}), L(A_{F,99}) in L(ozadje) z upoštevanjem popravka zaradi izrazitih impulzov ali popravka zaradi poudarjenih tonov, ki so mestu ocenjevanja hrupa posledica obratovanja vira hrupa.

3. Varstvo narave

V sklopu nameravanega posega je predviden tudi izkop oziroma poglobitev morja, pilotiranje in postavitve kasete, obdane s kombi-steno. Ob poglobljanju morja gre za aktivnost, ki se tudi že sicer redno izvaja v sklopu obratovanja pristanišča. Nameravani poseg v času gradnje ne bo imel bistvenega vpliva na kopenske organizme, bo pa vplival na stanje morskih organizmov. V zvezi z nameravanim posegom: rekonstrukcija 7A in 7B veza, cestni most čez preliv Škocjanskega zatoka, vhod v pristanišče Bonifika s kamionskim pristaniščem in povezovalno cesto, naslovni organ ugotavlja, da je na območju ureditve vhoda v pristanišče ob regulacijskem jarku prisoten manjši pas obrežne vegetacije, ki je po dejanski rabi opredeljen kot kmetijsko zemljišče v zaraščanju. Zaradi izvedbe nameravanih posegov bo del obrežne vegetacije odstranjen, zaradi česar bo prišlo do manjše spremembe rabe tal in vegetacije. Tovrstni vpliv na okolje naslovni organ ocenjuje kot zanemarljiv.

Načrtovane ureditve nameravanega posega ne posegajo v Natura 2000 območje, neposrednih vplivov na POO območje ne bo. Pričakovati je lahko le manjše, daljinske in začasne vplive zaradi morebitnega onesnaženja v času gradnje, vendar je verjetnost takšnega dogodka zelo majhna. Vpliv v času gradnje naslovni organ ocenjuje kot nebistven.

Pri Naravnem rezervatu Škocjanski zatok (ID 1415) in Naravnem spomeniku Debeli rtič (ID 1346) je pričakovati lahko občasne, daljinske vplive na ključne vrste ptic zaradi hrupa v času gradnje. Ti vplivi so možni predvsem v času pilotiranja konstrukcije pomola. Sama tehnologija za zabijanje pilotov v podlago še ni bila določena. Pri izbiri tehnologije pa je treba dati prednost

takšni tehnologiji, ki ima minimalne emisije hrupa. Vplive na Naravni rezervat Škocjanski zatok naslovni organ ocenjuje kot nebitvene.

Naslovni organ je dne 25. 1. 2017 prejel mnenje od OE Piran, v katerem ugotavljajo (na osnovi PVO 2), da poglavje »Podaljšanje pomola 1 - tehnične in tehnološke značilnosti posega« oz. podpoglavju »Kaseta za odlaganje refuliranega materiala« pojasnjuje, da se kaseta gradi vodotesno, s kontroliranim izpustom vode preko cevovoda, reguliranega z zapornicami. Izdelovalec POV 2 navaja, da navedena izvedba kasete preprečuje širjenje kalne vode s suspendiranim materialom izven območja nameravanega posega.

Naslovni organ je na podlagi predloga OE Piran, in sicer so predlagali uvedbo dodatnega ukrepa za preprečevanje ali zmanjševanje negativnih vplivov na floro, favno in habitatne tipe, določil pogoj (osma alineja II. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja), in sicer, da je potrebno v času poglobljanja morskega dna in polnjenja kasete na primernem mestu (bližina iztoka morske vode iz kasete) zagotoviti spremljanje motnosti morja.

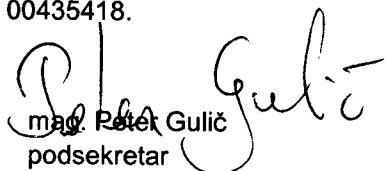
Glede na to, da gre v obravnavanem primeru za gradnjo objektov po predpisih o graditvi objektov, se pogoji, navedeni v izreku tega okoljevarstvenega soglasja, skladno s šestim odstavkom 61. člena ZVO-1, štejejo za projektne pogoje po predpisih o graditvi objektov.

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 III. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

V skladu z določbami petega odstavka 213. člena v povezavi s 118. členom ZUP je bilo potrebno v izreku tega sklepa odločiti tudi o stroških postopka. V skladu s četrnim odstavkom 118. členom ZUP bo naslovni organ o stroških postopka odločil s posebnim sklepom, kot je izhaja iz IV. Točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

Pouk o pravnem sredstvu: Zoper to odločbo je dovoljena pritožba na Ministrstvo za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana, v roku 15 dni od dneva vročitve te odločbe. Pritožba se vložijo pisno ali poda ustno na zapisnik pri Agenciji Republike Slovenije za okolje, Vojkova cesta 1b, 1000 Ljubljana. Za pritožbo se plača upravna taksa v višini 18,10 EUR. Upravno takso se plača v gotovini ali z drugimi veljavnimi plačilnimi instrumenti 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 25518-7111002-00435418.


mag. Peter Gulič
podsekretar




mag. Nataša Petrovič
direktorica Urada za varstvo okolja in narave

Vročiti:

- pooblaščenca stranke, Eurofins ERICo Slovenija Inštitut za ekološke raziskave d.o.o., Koroška cesta 58, 3000 Velenje – osebno (za: Luka Koper d.d., Vojkovo nabrežje 38, 6000 Koper);
- pooblaščenca stranske udeleženke, Odvetniška družba Matoz o.p., d.o.o., Ulica ob parku 2, 6000 Koper – osebno (za Mestna občina Koper, Verdijeva ulica 10, 6000 Koper) .

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

- Inšpektorat Republike Slovenije za okolje in prostor, Inšpekcija za okolje in naravo, Dunajska cesta 58, 1000 Ljubljana - po elektronski pošti (gp.irsop@gov.si).