



Številka: 35402-14/2018-83

Datum: 13. 6. 2019

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, 53/17, 52/18, 84/18 in 10/19), drugega odstavka 61. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg in 84/18 – ZIURKOE), sedmega odstavka 105. člena Zakona o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04–UPB, 61/06–ZDru-1, 8/10–ZSKZ-B, 46/14, 21/18–ZNOrg in 31/18) v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg: nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja, nosilec nameravanega posega Direkciji RS za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana, ki jo zastopa zakoniti zastopnik Damir Topolko, naslednje

## OKOLJEVARSTVENO SOGLASJE

- I. Nosilcu nameravanega posega Direkciji RS za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana, se izdaja okoljevarstveno soglasje za poseg: nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja s spremljajočimi ureditvami, na zemljiščih, ki so določena v Prilogi 1 tega okoljevarstvenega soglasja (Priloga 1: Območje nameravanega posega). Nameravani poseg obsega:
  - nadgradnjo obstoječe železniške proge na dolžini 3,53 km;
  - novogradnjo železniške proge na dolžini 3,7 km (vključujoč gradnjo predora Pekel in viadukta Pesnica);
  - ureditev križanj cest z železnico (izvedba novih dostopnih cest ter preložitvev oz. nadomestitev ali rekonstrukcija obstoječih nekategoriziranih cest in javnih poti);
  - ureditev lokacij za vnos viškov zemljine (1, 1a, 2, 3, 4 in 14);
  - vodnogospodarske ureditve Cirknice in njenih pritokov;
  - ureditev pripadajoče in prilagoditev obstoječe energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij;
  - druge spremljajoče ureditve: postavitve protihrupnih ograj, odstranitve objektov, ureditve prostora ob železniških tirih in obcestnega prostora, rekultivacija zemljišč.
- II. Okoljevarstveno soglasje se izdaja pod naslednjimi pogoji:
  1. Varstvo zraka
    - 1.1 Čas gradnje:
      - 1.1.1 gradbiščne poti, ki potekajo v bližini stanovanjskih stavb, pri katerih ocenjena dodatna obremenitev presega  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , je treba protiprašno preplastiti z bitumensko prevleko, in sicer:

- vse dovozne ceste do lokacij za vnos,
  - dovozi mimo stavb na naslovih Pekel 41 in 42 ter Pekel 17,
  - gradbiščne poti na območju viadukta Pesnica (stavba na naslovu Pesnica pri Mariboru 30),
  - gradbiščne poti za gradnjo viadukta Ranca,
  - gradbiščne poti za gradnjo nadvoza Cirknica.
- 1.1.2 stalne ali začasne lokacije za odlaganje sipkega materiala ne smejo biti locirane v neposredni bližini stanovanjskih objektov, kar velja tudi za začasno odlaganje humusa ob trasi;
- 1.1.3 začasne lokacije za odlaganje sipkega materiala morajo biti locirane znotraj območja javne železniške infrastrukture (v nadaljevanju: JŽI) in morajo biti od stanovanjskih stavb oddaljene vsaj 100 m;
- 1.1.4 rušitve objektov se ne sme izvajati v sušnem obdobju;
- 1.1.5 dokončana območja (gradbišče, okolica objektov) je potrebno sproti rekultivirati;
- 1.1.6 hitrost vožnje na gradbišču je treba omejiti na največ 10 km/h;
- 1.1.7 med gradnjo je potrebno redno vlaženje odprtega gradbišča, redno čiščenje gradbiščnih poti in vozil pri prehodu z gradbišča na javne prometne površine ter uporaba ponjav na prevoznih sredstvih;
- 1.1.8 gostoto prevozov gradbenega materiala je treba zmanjšati tako, da bodo v obe smeri peljali polni kamioni;
- 1.1.9 na najbolj izpostavljenih območjih stanovanjske pozidave (Šentiljska cesta 110 in 112 v Mariboru, Pekel 41 in 42, Pesnica pri Mariboru 18, 19 in 23, Jelenče 24 in 28 in Mariborska cesta 33 v Šentilju), je treba izvesti začasne protiprašne zaslone;
- 1.1.10 na območju Mestne občine Maribor je treba v primerih, ko je uradno razglašeno čezmerno onesnaženje zraka z delci PM<sub>10</sub>, na gradbišču prekiniti dela, ki povzročajo prašenje, vključno z obratovanjem premičnih drobilcev;
- 1.1.11 na območju Mestne občine Maribor je s premičnimi drobilci dovoljena le predelava mineralnih surovin.
2. Varstvo podzemnih voda
- 2.1 Čas gradnje:
- 2.1.1 v času pripravljanih del in gradnje je treba na območju gradbišča in transportnih poti uporabljati le tehnično brezhibno gradbeno mehanizacijo;
- 2.1.2 oskrba vozil in strojne opreme z gorivi in mazivi mora biti urejena tako, da omogoča varno dostavo in varno pretakanje goriv in maziv;
- 2.1.3 lokacije manipulativnih prostorov, skladišč gradbenega materiala in strojev ter drugih objektov, ki so povezani z gradnjo, je treba izbrati znotraj območja nameravanega posega;
- 2.1.4 za transport je treba prednostno uporabiti obstoječe infrastrukturne površine, ki morajo biti določene pred začetkom izvajanja del;
- 2.1.5 na že obstoječih odsekih utrjenih poti, ki se bodo uporabljale za transport, je treba obnoviti odtok, ojačati prepuste in zagotoviti varen prevoz;
- 2.1.6 uporabljati se morajo le gradbeni in izolacijski ter drugi materiali, ki zaradi svojih kemijskih lastnosti ne predstavljajo trajne nevarnosti za tla in podzemne vode;
- 2.1.7 na območju gradbišča morajo biti zagotovljena ustrezna adsorpcijska sredstva za omejitve in zajem naftnih derivatov (ali drugih kemikalij), ki morajo biti takoj dostopna;
- 2.1.8 na delovišču mora biti seznam vseh snovi in nevarnih snovi, ki se lahko razlijejo v tla in povzročijo onesnaženje podzemne vode. Za vse toksične snovi morajo biti na gradbišču na razpolago varnostni listi in podatki o toksičnosti;

- 2.1.9 prepovedano je izlivanje nevarnih in drugih tekočih odpadkov v tla in posredno v podzemne vode;
- 2.1.10 v primeru nesreče z razlitjem nevarne tekočine ali razsutjem nevarne snovi je potrebno onesnažena tla takoj odstraniti in izvesti dodatni monitoring onesnaženosti tal in kemijskega stanja podzemne vode;
- 2.1.11 v kolikor se med izkopom predora odkrijejo razpokline in druge oblike nehomogenosti geoloških podlag (ki lahko pomenijo neposreden stik s podzemno vodo), je potrebno izkop na tem odseku prekiniti, dokler ni izdelana ocena o ogroženosti podzemne vode.

## 2.2 Čas obratovanja:

- 2.2.1 v primeru nesreče z razlitjem nevarne tekočine ali razsutjem nevarne snovi je potrebno vsa potencialno onesnažena tla takoj odstraniti in izvesti dodatni monitoring onesnaženosti tal in kemijskega stanja podzemne vode;
- 2.2.2 v primeru uporabe sredstev za preprečevanje zmrzali se morajo le ta uporabljati v skladu z navodili proizvajalca;
- 2.2.3 obdelava železniške proge z namenom odstranjevanja plevela in drugega rastja z grede železniške proge se sme izvajati le s fitofarmaceutskimi sredstvi (FFS), katerih raba je opredeljena za predmetne namene rabe;
- 2.2.4 prostori in mesta, kjer se bodo v času obratovanja pretakale, uporabljale, skladiščile nevarne snovi in njihova embalaža ter pred oddajo začasno zbirali nevarni odpadki, morajo biti urejeni kot lovilna skleda, brez odtokov, neprepustna za vodo, odporna na vse snovi, ki se v njej nahajajo, dovolj velika, da se zajame vso možno razlito ali razsuto količino.

## 3. Varstvo površinskih voda

### 3.1 Čas gradnje:

- 3.1.1 lokacije za vnos viškov zemeljskega materiala morajo biti urejene na takšen način, da ne bo prišlo do poslabšanja ekološkega in kemijskega stanja voda,
- 3.1.2 zagotoviti je treba stabilnost oziroma preprečiti erozijo brežin vodotokov;
- 3.1.3 med gradnjo je treba preprečiti neposredne posege v strugo vodotoka z materiali, ki vsebujejo nevarne spojine, kot so klorirane organske spojine, toksične kovine in druge sestavine;
- 3.1.4 preprečiti je treba razlitje cementnih in apnenih mešanic v vodo;
- 3.1.5 pranje gradbenih strojev z vodo iz vodotoka je prepovedano;
- 3.1.6 v primeru, da se na neposredni lokaciji predvidenih posegov nahaja rastišče invazivnih tujih vrst (ITV), jih je treba pred pričetkom gradnje odstraniti;
- 3.1.7 gradbišče je treba zavarovati pred poplavljanjem in erozijo tal, na odprtih gradbiščnih površinah je treba urediti začasno odvodnjavanje;
- 3.1.8 izkopani material se ne sme odlagati v pretočni profil vodotoka in na poplavna območja;
- 3.1.9 v primeru nesreče z razlitjem nevarne tekočine ali razsutjem nevarne snovi v neposredni bližini površinske vode (brežina vodotoka), je potrebno vsa potencialno onesnažena tla takoj odstraniti in izvesti dodatni monitoring kemijskega in ekološkega stanja površinske vode.

### 3.2 Čas obratovanja:

- 3.2.1 vse manipulativne in intervencijske površine ter površine mirujočega prometa morajo biti utrjene, zbiranje in odstranjevanje odpadnih vod s teh površin mora biti urejeno preko zadrževalnikov, usedalnikov in lovilnikov olj;
- 3.2.2 v primeru razrasti tujerodnih invazivnih rastlin, se jih mora redno in sproti odstranjevati v

okviru vzdrževanja strug;

- 3.2.3 v primeru nesreče z razlitjem nevarne tekočine ali razsutjem nevarne snovi, se mora vsa potencialno onesnažena tla takoj odstraniti in izvesti dodatni monitoring kemijskega in ekološkega stanja površinske vode.

#### 4. Varstvo tal

##### 4.1 Čas gradnje:

- 4.1.1 nosilec nameravanega posega mora pred izvedbo vzorčenja izdelati in posredovati Agenciji Republike Slovenije za okolje predlog za analizo stanja tal za območje predvidene rekonstrukcije proge ter postaj Tezno in Maribor;
- 4.1.2 pred vnosom zemljine v tla je treba z analizami dokazati nenevarnost odpadka;
- 4.1.3 nosilec nameravanega posega mora izdelati in posredovati Agenciji Republike Slovenije za okolje predlog analize stanja tal na lokacijah za vnos viškov materiala, za lokacijo 14 pa je treba v predlog vključiti tudi analizo stanja tal oziroma že odloženega materiala;
- 4.1.4 analize vsebnosti onesnaževal v vzorcih tal se morajo izvesti najmanj za naslednje parametre: atrazin, ogljikovodiki, ki izvirajo iz nafte (mineralna olja), klorirani ogljikovodiki, fitofarmacevtska sredstva, krom, nikelj, molibden, policiklični aromatski ogljikovodiki, kadmij, baker, svinec, cink, živo srebro, kobalt in arzen;
- 4.1.5 analize osnovnih pedoloških parametrov se morajo izvesti za naslednje parametre: pH, delež organske snovi, skupni dušik, rastlinam dostopni fosfor in kalij, zrnavost tal (tekstura), kationska izmenjalna kapaciteta, električna prevodnost;
- 4.1.6 nosilec nameravanega posega mora za pripravo načrta in izvedbe vzorčenja tal ter analize osnovnih pedoloških parametrov in vsebnosti onesnaževal v tleh izbrati izvajalca, ki ima pridobljeno javno pooblastilo za izvajanje obratovalnega monitoringa stanja tal;
- 4.1.7 nosilec nameravanega posega mora Agenciji Republike Slovenije za okolje v 30 dneh po prejemu analiznih rezultatov odvzetih vzorcev tal dostaviti poročilo o opravljenih analizah ter o rezultatih vzorčenja;
- 4.1.8 uporabljati se morajo gradbeni in izolacijski ter drugi materiali, ki ne predstavljajo nevarnosti za tla in podzemne vode.

#### 5 Varstvo krajine

##### 5.1 Čas gradnje:

- 5.1.1 lokacije manipulativnih prostorov, skladišč gradbenega materiala in strojev ter drugih objektov, ki so povezani z gradnjo, morajo biti locirane znotraj območja nameravanega posega;
- 5.1.2 kjer je mogoče se mora transport gradbenega materiala izvajati po obstoječi infrastrukturi;
- 5.1.3 odstranjen humusni material se mora uporabiti izključno za humuziranje v okviru z nameranim posegom razgaljenih površin in se ga ne sme odvažati na lokacije izven območja nameravanega posega;
- 5.1.4 odprte površine, ki so namenjene ozelenjevanju, se mora sproti ozelenjevati;
- 5.1.5 vegetacijo ob gradbišču je treba zaščititi in z njo pazljivo ravnati. Kjer je mogoče, se mora uničeno in poškodovano lesno zarast nadomestiti z istovrstno zarastjo.

#### 6. Varstvo pred hrupom

##### 6.1 Čas gradnje:

- 6.1.1 dovoljena je uporaba le tehnično brezhibnih delovnih naprav in gradbenih strojev, izdelanih v skladu z emisijskimi normami;
- 6.1.2 hrupna gradbena dela na odprtih površinah ter obratovanje premičnih drobilnikov

morajo potekati le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer ter ob sobotah do 16. ure;

6.1.3 intenzivna gradbena dela s povečanimi impulznimi karakteristikami (rušitve stavb, pilotiranje za temeljenje objektov) se morajo izvajati samo v dnevnem času med 8. in 16. uro v bližini stavb z varovanimi prostori ter na naslednjih območjih:

- km 596+530 levo, Šentiljska cesta 110 in 112, gradbišče južnega portala predora Pekel, transport,
- km 597+300 levo, Pekel 41, gradbišče reševalnega rova in dev. 1-23, transport do lokacije 1 in 1a,
- km 598+923 desno, Pesnica pri Mariboru 31, gradbišče viadukta Pesnica,
- km 604+621 desno, Kaniža 21b, gradnja nadvoza Cirknica, transport

6.1.4 gradnja predora Pekel se lahko izvaja 24 ur na dan, pri čemer se morajo v večernem in nočnem času uporabljati gradbiščni platoi pred portaloma (začasno odlaganje zemljine, manipulacijska dela);

6.1.5 miniranje v času gradnje predora Pekel se ne sme izvajati v nočnem času med 22. uro zvečer in 6. uro zjutraj, prav tako se v tem obdobju v predoru ne smejo izvajati ostala dela, ki bi lahko povzročala prekomerno obremenitev s hrupom pri najbližjih stanovanjskih stavbah;

6.1.6 transport za potrebe gradnje po javnem cestnem omrežju mora potekati le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer;

6.1.7 transport po gradbišču in gradbiščnih poteh mora potekati le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer;

6.1.8 prevozi za potrebe gradnje se morajo izvajati po cestah višje kategorije, in kjer je mogoče izven naselij;

6.1.9 na območju gradnje, v neposredni bližini stanovanjskih stavb, se morajo izvesti premične gradbiščne ograje ob napravah, ki povzročajo povečane impulzne karakteristike hrupa (pnevmatska kladiva, vrtalniki);

6.1.10 za zaščito stanovanjskih stavb na naslovu Šentiljska cesta 110 in 112, v km 596+530 levo se mora izvesti dve začasni protihrupni ograji, skupne dolžine 53 m in višine 2,5 m;

6.1.11 pred pričetkom gradbenih del se mora izvesti pasivno protihrupno zaščito stanovanjskih stavb na naslovu Pekel 41 in 42, v km 597+300 levo;

6.1.12 za zaščito stanovanjske stavbe na naslovu Pekel 17 se mora izvesti začasno protihrupno ograjo dolžine 62 m in višine 2,5 m.

6.2 Čas pred obratovanjem:

6.2.1 postaviti se mora 27 sklopov protihrupnih ograj v skupni dolžini 12.734 m z višino ograj med 1,5 m in 3,8 m, z zvočno izolacijo vsaj DLr 25 dB, in sicer na območjih, navedenih v Prilogi 3 tega okoljevarstvenega soglasja;

6.2.2 pri 58 objektih, navedenih v Prilogi 4 tega okoljevarstvenega soglasja, se mora izvesti ustrezno pasivno protihrupno zaščito;

6.2.3 na območju viadukta Pesnica se mora zagotoviti elastično pritrditev tirov na podlago in varjene tire na celotnem območju viadukta.

7. Ravnanje z odpadki

7.1 Čas gradnje:

7.1.1 vsi odpadki morajo biti ustrezno začasno skladiščeni tako, da ni ogroženo človekovo zdravje in da se ne škodi okolju ter da je omogočen dostop za njihov prevzem oziroma odpremo;

7.1.2 nevarne odpadke s številko 17 05 07\* (tolčenec izpod železniških pragov in tirov, ki

vsebuje nevarne snovi), 17 05 03\* (zemlja in kamenje, ki vsebujeta nevarne snovi) in 17 02 04\* (steklo, plastika in les, ki vsebujejo nevarne snovi, ali so z njimi onesnaženi) je potrebno pred oddajo ustrezno ločeno skladiščiti znotraj območja gradbišča, in sicer na utrjenih, nepropustnih površinah. Nevarni odpadki morajo biti ustrezno zaščiteni pred padavinami, da se prepreči nastajanje industrijskih odpadnih vod;

- 7.1.3 nevarne odpadke s številko 17 05 07\*, 17 05 03\* in 17 02 04\* se lahko v primeru, da je izkazano, da ne izkazujejo nevarnih lastnosti, oddajo pod številko 17 05 08, 17 05 04 ali 17 02 01;
- 7.1.4 gradbeni odpadki se lahko skladiščijo na gradbišču najdlje do konca gradbenih del, vendar ne več kot eno leto.

## 8. Kmetijstvo

### 8.1 Čas gradnje:

- 8.1.1 posegi na kmetijska zemljišča v času gradnje se morajo načrtovati tako, da se pridelovalni potencial kmetijskih zemljišč ne bo poslabšal in da se ne bo trajno poslabšala trajna rodovitnost prizadetih tal;
- 8.1.2 gradbena dela se morajo izvajati tako, da ne bo prišlo do poškodb sosednjih zemljišč in hkrati preprečiti morebitne izlive nevarnih snovi na sosednja zemljišča;
- 8.1.3 lokacije za vnos viškov zemeljskih materialov se morajo izkoristiti za nadomeščanje izgubljenih travniških površin;
- 8.1.4 posegi na območju osuševalnih sistemov se morajo izvesti na način, da bo imel preostali del melioracijskega območja po končanih delih polno funkcionalnost.

## 9. Varstvo pred vibracijami

### 9.1 Čas gradnje:

- 9.1.1 intenzivna gradbena dela, ki povzročajo vibracije večjega obsega (miniranje), morajo potekati le v kratkotrajnih obdobjih dneva, dolžina trajanja miniranja pa se mora določiti na podlagi seizmičnega spremljanja vibracij na način, da ne pride do poškodb izpostavljenih stavb in labilnosti zemljine;
- 9.1.2 gradbena dela s povečanimi impulznimi karakteristikami (rušitve stavb, pilotiranje za temeljev objektov) morajo potekati le v dnevnem času med 8. in 16. uro;
- 9.1.3 miniranje v času gradnje predora Pekel se ne sme izvajati v nočnem času med 22. in 6. uro, prav tako se v tem obdobju v predoru ne smejo izvajati druga dela, ki bi povzročala vibracije pri bližnjih stanovanjskih stavbah;
- 9.1.4 v času gradnje predora Pekel so po gradbišču in gradbiščnih platojih pred portali dovoljeni interventni prevozi tovornih vozil v vseh obdobjih dneva, in sicer med 00.0 in 24.0 uro, prav tako je v vseh obdobjih dneva dovoljen prevoz betona s hruškami od mobilne betonarne do obeh portalov;
- 9.1.5 pred pričetkom najbolj intenzivne gradnje (ali miniranja v predoru) se mora pravočasno in dosledno obveščati najbližje prebivalce o vrsti in predvidenem trajanju del;
- 9.1.6 v času gradnje se mora z rednim pregledovanjem nadzirati dovozne poti v bližini objektov in takoj sanirati udarne jame;
- 9.1.7 pred začetkom gradnje se mora izvesti popis in dokumentiranje objektov, ki so od gradbišča, gradbiščnih poti in dovoznih cest za potrebe gradnje oddaljeni manj kot 10 metrov (vključujoč objekte, ki so evidentirani v Registru kulturne dediščine RS, to so: železniška postaja Maribor - glavna stavba (EŠD: 13852), Železniška postaja Maribor - kreditniška postavljalnica (EŠD: 29567), Šentiljska cesta 112 (EŠD: 16945), Domačija Može, Cirknica 26 (EŠD: 24253), Cerkev sv. Ilja Šentilj (EŠD: 3020);
- 9.1.8 v času gradnje se mora spremljati stanje na naslednjih objektih kulturne dediščine:

železniška postaja Maribor - glavna stavba (EŠD: 13852), Železniška postaja Maribor - kretniška postavljalnica (EŠD: 29567), Šentiljska cesta 112 (EŠD: 16945), Domačija Može, Cirknica 26 (EŠD: 24253), Cerkev sv. Ilija Šentilj (EŠD: 3020) ter v času najbolj intenzivnih zemeljskih del naslednje stanovanjske stavbe na naslovij Meljska cesta 9 (Maribor), Šentiljska cesta 110 (Maribor), Šentiljska cesta 112 (Maribor), Pekel 41, Pekel 42, Pesnica pri Mariboru 31, Jelenče 28, Cirknica 26, Kaniža 21B, Kaniža 14, Cirknica 23, Maistrova ulica 21 (Šentilj), Maistrova ulica 19 (Šentilj), Maistrova ulica 17 (Šentilj), Maistrova ulica 15, (Šentilj), Maistrova ulica 13 (Šentilj), Maistrova ulica 11 (Šentilj), Pekel 17;

- 9.1.9 po zaključku gradnje se mora ponovno izvesti popis in dokumentiranje objektov ter izvesti primerjavo glede na stanje pred začetkom gradnje ter poškodbe, nastale kot posledica gradnje nemudoma sanirati;
- 9.1.10 Izvedba predora Pekel:
  - 9.1.10.1 pred izvajanjem miniranja se mora izvesti posvet z geologom in geomehanikom;
  - 9.1.10.2 v območju prelomnic in nehomogenih con hribine se razstreljevanja ne sme izvajati;
  - 9.1.10.3 v času razstreljevanja se ostalih del na gradbišču ne sme izvajati;
  - 9.1.10.4 za vsako konkretno minsko polje se mora izdelati načrt miniranja, v katerem se na podlagi oddaljenosti od ogroženih objektov določi največjo dovoljeno razstrelilno polnitev na milisekundni interval, upoštevajoč dovoljeno hitrost nihanja ter nato še ostale parametre vrtnanja in razstreljevanja,
  - 9.1.10.5 razstreljevanje se mora izvajati po načrtu miniranja. V kolikor pa se na terenu pokažejo spremenljivi geotehnični pogoji gradnje ali lastnosti hribin, se mora prilagoditi lokacija in intenzivnost razstreljevanja dejanskim razmeram;
  - 9.1.10.6 miniranje se ne sme izvajati v nočnem času (uporaba razstreliva je dovoljena od 6. ure do 22. ure);
  - 9.1.10.7 v 200 m vplivnem pasu miniranja se mora izvesti ničelni pregled pred gradnjo in pregled po končani gradnji predora (23 objektov navedenih v Prilogi 5 tega okoljevarstvenega soglasja)
  - 9.1.10.8 v 200 m vplivnem pasu miniranja se mora spremljati stanje objektov (23 objektov navedenih v Prilogi 5 tega okoljevarstvenega soglasja) in v njih izvajati seizmične meritve. V kolikor se izkaže, da so vibracije zaradi miniranja presežene, je treba prilagoditi miniranje v dogovoru z nadzornim geomehanikom in izvajalcem miniranja;
- 9.1.11 spremljati se mora labilnost tal na območju »plazu Košaki«, in sicer z inklinometerskimi meritvami v dveh vrtnah na lokacijah (določeni z Gauss – Krügerjevimi koordinatami GKX: 551.807, GKX: 160.206 ter GKX: 551.752, GKX: 160.222, ter geodetskimi meritvami, za potrebe katerih se na območju plazu vgradijo reperji.

## 10 Varstvo narave

### 10.1 Čas gradnje:

- 10.1.1 dela, ki zahtevajo posege v struge vodotokov ter dela na območju vodnih in priobalnih zemljišč, ki lahko negativno vplivajo na kakovost vode in vodni režim, se morajo izvajati le v času izven obdobja drstenja rib, in sicer od 1. 7. tekočega leta do 31. 3. prihodnjega leta;
- 10.1.2 izvajanje del, ki posegajo v vodna in priobalna zemljišča, mora biti usklajeno s pristojno ribiško družino, prav tako se mora s pristojno ribiško družino pred pričetkom del uskladiti o predvidenih posegih v vodno in priobalno zemljišče in morebitnih potrebnih

intervencijskih odlovih rib;

- 10.1.3 gradbena dela v vodnem in priobalnem zemljišču morajo biti izvedena na način, da se ohranja povezanost oziroma celovitost vodnega prostora, prav tako je treba ohranjati obstoječo heterogenost vodnih habitatov;
- 10.1.4 gradbena dela se mora izvajati na način, da je preprečeno vsakršno onesnaženje vodnih in priobalnih zemljišč s strupenimi snovmi, ki se uporabljajo v gradbeništvu;
- 10.1.5 vse začasne ureditve med gradnjo morajo biti urejene na način, da je preprečeno onesnaženje vode. Takoj po končanih gradbenih delih se morajočasne ureditve odstraniti, zemljišča pa povrniti v prvotno stanje;
- 10.1.6 med gradnjo in po njej se na območju vodnih zemljišč ali v sami strugi vodotokov ne sme odlagati nobene vrste materiala z območja delovišča v trdnem, tekočem ali plinskem stanju, ki se uporabljajo pri gradnji;
- 10.1.7 vožnja z gradbeno mehanizacijo po strugi Cirknice ni dopustna. Vsa načrtovana dela se morajo z gradbenimi stroji izvajati na kopnem, z brežin ter izven struge Cirknice;
- 10.1.8 v primeru utrditve brežine, morajo biti le ta izvedena na sonaraven način, brez betoniranja in v izrazito nepravilni obliki. Beton ne sme zalivati zunanjih razpok, razen, če je to potrebno zaradi strmega naklona. Skale, ki utrujejo vznožje brežin, morajo biti različnih velikosti. Za doseganje razgibanosti brežin se lahko uporabi tudi drevesne panje.
- 10.1.9 v primeru širitve struge morajo biti brežine struge enostransko ali dvostransko razširjene v obliki dvojnega trapeza in na način, da bo možna koncentracija nizkih pretokov v globljem delu struge.;
- 10.1.10 dno strug mora ostati naravno – nepravilno z brzicami in tolmoni in brez uporabe betona in strojne poravnave. Nivelete struge se ne sme spreminjati;
- 10.1.11 na odseku urejanja Cirknice in Štrihovca ni dovoljeno umeščanje morebitnih novih prečnih pregrad, ki bi poslabšale ali prekinile prehodnost za ribe oziroma negativno vplivale na zveznost vodotokov;
- 10.1.12 dno novo izvedenih prepustov mora biti sonaravno s poglobljenimi fugami, urejeno na način, da bo podobno naravnemu dnu struge Cirknice, da bodo ribe lahko nemoteno prehajale preko območja prepusta ter da bo omogočena stalna vodnatost. Izvedba vertikalnih stopenj med prepustom in vodotokom ni dovoljena. Zavarovanje brežine v območju izven prepusta se mora izvesti v nepravilni obliki iz kamna v suhem;
- 10.1.13 izvedbo novih nadvozov cest, ki bodo prečkali Cirknico, je treba načrtovati in izvesti tako, da bodo oporniki postavljeni izven struge Cirknice;
- 10.1.14 popolna odstranitev obrežne vegetacije ni dopustna. Na vseh brežinah je treba ohranjati strnjeno zarast na daljših odsekih, in sicer vsaj 50 - 100 m pri razdalji 100 - 200 m. Na odsekih izven naselij, kjer se ob levi ali desni brežini nahajajo razlivne površine, se obstoječe zarasti ne sme odstranjevati. V primeru odstranjevanja zarasti ob vodotoku se mora odstranjeno vegetacijo takoj nadomestiti z avtohtono drevesno in grmovnato zarastjo. Na brežinah reke Cirknice, ki niso porasle z vegetacijo, se mora izvesti strnjeno zasaditev z avtohtono grmovno in drevesno zarastjo;
- 10.1.15 zemeljska dela, izkopavanja v brežino ali struge se morajo tehnično izpeljati tako, da se zmanjša vpliv kaljenja vode ter zagotoviti, da med gradbenimi deli v vodi ne bodo nastale razmere neprekinjene kalnosti;

## 10.2 Čas obratovanja:

- 10.2.1 nosilne stebre vozni vodov je treba izvesti tako, da je vrh stebra vsaj 50 cm nad vodoravno konzolo.
- 10.2.2 v primeru razrasti tujerodnih invazivnih vrst (predvsem dresnika), ga je treba redno



kositi in odstranjevati.

- 11 Varstvo pred svetlobnim onesnaženjem
- 11.1 Čas obratovanja:
  - 11.1.1 za osvetljevanje območja nameravanega posega se lahko uporabijo le svetilke z barvno temperaturo 3000K ali manj;
  - 11.1.2 za osvetljevanje območja nameravanega posega se lahko uporabijo le svetilke z 0% deležem svetlobnega toka nad vodoravnico;
  - 11.1.3 osvetljenost delovnih mest na prostem ne sme presegati 10% standardne osvetljenosti delovnega mesta na prostem (razen če je z oceno tveganja izkazana potreba po višji osvetljenosti);
  - 11.1.4 osvetljenost na oknih varovanih prostorov ne sme presegati mejnih vrednosti.

III. Glede na to, da je za poseg: nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja izveden postopek presoje vplivov na okolje, se namesto naravovarstvenega soglasja izdaja okoljevarstveno soglasje.

IV. To okoljevarstveno soglasje preneha veljati, če nosilec nameravanega posega v petih letih od njegove pravnomočnosti ne začne izvajati posega v okolje ali ne pridobi gradbenega dovoljenja, če je to zahtevano po predpisih o graditvi objektov.

V. V tem postopku stroški niso nastali.

### **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 16. 3. 2018 prejela vlogo nosilca nameravanega posega Direkcije RS za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana, ki jo zastopa zakoniti zastopnik Damir Topolko (v nadaljevanju: nosilec nameravanega posega), za izdajo okoljevarstvenega soglasja za poseg: nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja.

Vlogi je bilo priloženo (v elektronski in tiskani obliki):

- Poročilo o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št.: 3310/11-PVO, Maribor, marec 2018, Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor;
- Dodatek za varovana območja: Poročilo o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja – dodatek za varovana območja št.: 3310/11-PVO-D, Maribor, marec 2018, Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor (identičen priložen tudi dopolnitvi z dne 15. 2. 2019);
- shp-ji ter parcelne številke v Excelu za območje trajnega in začasnega posega in vplivnega območja v času gradnje in v času obratovanja (v elektronski obliki);
- IDZ za objekt« Nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja, št. projekta 1466, Maribor, februar 2018:
  - 0 Vodilna mapa, št. projekta 1466, Maribor, februar 2018, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor (identična priložena tudi dopolnitvi z dne 24. 9. 2018);

- 3/1 Načrt železniške postaje Maribor Tezno, št. načrta: 838/O, Trzin, februar 2018, TIRING d.o.o., Motnica 11, 1236 Trzin;
- 3/2 Načrt železniške postaje Maribor, št. načrta: 8371/O, Trzin, februar 2018, TIRING d.o.o., Motnica 11, 1236 Trzin;
- 3/3 Načrt železniške proge Maribor - Pesnica, št. načrta: 8372/O, Trzin, februar 2018, TIRING d.o.o., Motnica 11, 1236 Trzin;
- 3/4 Načrt železniške postaje Pesnica, št. načrta: 3659/P, februar 2018, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
- 3/5 Načrt železniške proge Pesnica - Šentilj, št. načrta: 3659/PS, februar 2018, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
- 3/6 Načrt železniške postaje Šentilj, št. načrta: 3659/S, februar 2018, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
- 3/7 Načrt železniške proge Šentilj – državna meja, št. načrta: 18\_705, Ljubljana, februar 2018, PNZ d.o.o., Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana;
- 3/8 Načrt železniške proge Maribor – Šentilj od km 595+900 do km 599+600, št. načrta: 1441, februar 2018, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
- 3/9 Načrt aktivne protihrupne ograje na železniški progi Pesnica – Šentilj – državna meja (APO5-APO29), št. načrta: 1370/11, februar 2018, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
- 3/10 Načrt cestnih ureditev in ukinitvev NPr Pesnica (Sklop 1), št. načrta: 285/1/2017, Maribor, februar 2018, Cestni inženiring d.o.o., Mladinska ulica 54, 2000 Maribor;
- 3/11 Načrt cestnih ureditev na območju Ranca 1-3 (Sklop 2), št. načrta: 1370/7.2, februar 2018, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
- 3/12 Načrt cestnih ureditev na NPr Pesnica, Ranca (Sklop 2a), št. načrta: 1370/7.2a, februar 2018, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
- 3/13 Načrt cestnih ureditev na območju Ranca 4 (Sklop 3), št. načrta: 1370/7.3, februar 2018, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
- 3/14 Načrt cestnih ureditev na območju Štrihovec 1-2 (Sklop 4), št. načrta: 1370/7.4, februar 2018, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor (identičen priložen tudi dopolnitvi z dne 24. 9. 2018);
- 3/15 Načrt cestnih ureditev na območju Štrihovec 4 (Sklop 5), št. načrta: 285/5/2017, Maribor, februar 2018, Cestni inženiring d.o.o., Mladinska ulica 54, 2000 Maribor;
- 3/16 Načrt cestnih ureditev na NPr Šentilj 2 (Sklop 6), št. načrta: 285/6/2017, Maribor, februar 2018, Cestni inženiring d.o.o., Mladinska ulica 54, 2000 Maribor;
- 3/17 Načrt cestnih ureditev na NPr Šentilj 3 (Sklop 7), št. načrta: 285/7/2017, Maribor, februar 2018, Cestni inženiring d.o.o., Mladinska ulica 54, 2000 Maribor;
- 9/1 Ureditev gradbišča, št. načrta 1370-UGR, 30. 11. 2017, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor.

Dne 24. 8. 2018 je naslovni organ s strani nosilca nameravanega posega prejel prošnjo za podaljšanje roka za dopolnitev vloge, glede na poziv naslovnega organa št. 35402-14/2018-3 z dne 26. 7. 2018.

Dopolnitvi vloge z dne 24. 9. 2018 je bilo priloženo:

- Poročilo o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št.: 3310/11-PVO, Maribor, marec 2018, dopolnitev september 2018, Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor;
- Elaborat ocene obremenitve okolja s hrupom v času gradnje in v času obratovanja, št. 2017-062b/PVO, Maribor, september 2018, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, Maribor;

- Soglasja pristojnih soglasodajalcev za gradnjo nove ceste in nove trase (elektronska verzija);
- shp-ji ter parcelne številke v Excelu za območje trajnega in začasnega posega in vplivnega območja v času gradnje in v času obratovanja (v elektronski obliki);
- Načrti gospodarjenja z gradbenimi odpadki (elektronska verzija):
  - 9/2 - Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki, Glavna železniška proga št. 30: Zidani most – Šentilj - državna meja, Železniška proga Maribor – Šentilj - d.m. od km 595+900 do km 599+600, št. projekta 1441, št. načrta ic 430/17, Ljubljana, oktober 2017, IRGO Consulting d.o.o., Slovenčeva 93, 1000 Ljubljana;
  - 9/8 Elaborat Gospodarjenje z gradbenimi odpadki; Nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja, odsek proge, MARIBOR – PESNICA do km 595,870, 13505\_2\_98, Trzin, januar 2017, po recenziji 14.3.2017, PROJEKT d.d. Nova Gorica, Kidričeva 9a, 5000 Nova Gorica;
  - 9/8 Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki; Nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja, odsek proge Pesnica – Šentilj, Ljubljana, št. projekta 3659/PS, št. načrta 3659/PS\_9/8, november 2016, po recenziji februar 2017, SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana d.d., Ukmarjeva ulica 6, 1000 Ljubljana;
  - Elaborat: Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki, Nadgradnja progovnega odseka Maribor-Šentilj-državna meja, odsek proge Šentilj-državna meja, št. projekta 15-0547, št. elaborata 160087/NG, november 2016, Elea iC projektiranje in svetovanje d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana;
  - 9/8 Elaborat Gospodarjenje z gradbenimi odpadki; Nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja, železniška postaja Maribor, 13505\_1\_98, Trzin, februar 2017, po recenziji 27.3.2017, PROJEKT d.d. Nova Gorica, Kidričeva 9a, 5000 Nova Gorica;
  - 9/8 Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki; Nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja, postaja Pesnica, Ljubljana, št. projekta 3659/P, št. načrta 3659/P\_9/8, november 2016, po recenziji februar 2017, SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana d.d., Ukmarjeva ulica 6, 1000 Ljubljana;
  - 9/8 Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki; Nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja, postaja Šentilj, Ljubljana, št. projekta 3659/S, št. načrta 3659/S\_9/8, november 2016, po recenziji februar 2017, SŽ – Projektivno podjetje Ljubljana d.d., Ukmarjeva ulica 6, 1000 Ljubljana;
  - Načrti gospodarjenja z gradbenimi odpadki za ureditev križanj cest z železnico:
    - SKLOP 1: Pesnica – cestna ureditev in ukinitvev NPr Pesnica, PGD, št. elaborata 285/1-ODPADKI, Maribor, marec 2017, Cestni inženiring d.o.o., Mladinska ulica 54, 2000 Maribor;
    - SKLOP 2: Cestne ureditve na območju Ranca 1-3, PGD št. projekta: 1370/7.2, št. elaborata 1370/7.2-ODP, marec 2017, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
    - SKLOP 3: Cestne ureditve na območju Ranca 4, IZN, št. projekta: 1370/7.3, št. elaborata 1370/7.3-ODP, marec 2017, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
    - SKLOP 4: Cestne ureditve na območju Štrihovec 1-2, PGD, št. projekta: 1370/7.4, št. elaborata 1370/7.4-ODP, marec 2017, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
    - SKLOP 5: Štrihovec 4 – cestna ureditev, IZN, št. 285/5/17, št. elaborata 285/5-ODPADKI, Maribor, marec 2017, Cestni inženiring d.o.o., Mladinska ulica 54, 2000 Maribor;
    - SKLOP 6: NPr Šentilj 2, PGD, št 285/6/17, št. elaborata 285/6-ODPADKI, Maribor, marec 2017, Cestni inženiring d.o.o., Mladinska ulica 54, 2000

Maribor;

- SKLOP 7: NPr Šentilj 3, št. projekta 285/7/17, št. elaborata 285/7-ODPADKI, Maribor, marec 2017, Cestni inženiring d.o.o., Mladinska ulica 54, 2000 Maribor;
- Hidrološko-hidravlična presoja in karte poplavne nevarnosti za projekt Gradnja II. tira Maribor - Šentilj in nadgradnja obstoječega tira Proga št. 30 Zidani Most – Šentilj – d.m. Št. projekta: 1204 Št. elaborata: 1204-9/4 Faza: IDP Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor; julij 2007 (v elektronski obliki);
- Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode zaradi nadgradnje železniške postaje Maribor, ic 308/18, z dne 1. 8. 2018, IRGO Consulting d.o.o., Slovenčeva cesta 93, 1000 Ljubljana ter revizija poročila, ki jo je dne 17. 8. 2018 izdelalo podjetje Geologija d.o.o., Idrija, Prešernova ulica 2. 5280 Idrija (v elektronski obliki);
- Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode zaradi nadgradnje železniške postaje Maribor Tezno, ic 309/18, z dne 1. 8. 2018, IRGO Consulting d.o.o., Slovenčeva cesta 93, 1000 Ljubljana ter revizija poročila, ki jo je dne 17. 8. 2018 izdelalo podjetje Geologija d.o.o., Idrija, Prešernova ulica 2. 5280 Idrija (v elektronski obliki).

Dopolnitvi vloge z dne 15. 2. 2019 je bilo priloženo (v elektronski in tiskani obliki):

- Poročilo o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št.: 3310/11-PVO, Maribor, marec 2018, dopolnitev september 2018, dopolnitev februar 2019, Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor;
- Elaborat ocene obremenitve okolja s hrupom v času gradnje in v času obratovanja, št. 2017-062b/PVO, Maribor, september 2018, dopolnitev februar 2019, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, Maribor;
- Elaborat 9/1 Ureditev gradbišča, št. načrta 1370-UGR, november 2017, februar 2019 z dne 5. 2. 2019, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
- shp-ji ter parcelne številke v Excelu za območje trajnega in začasnega posega in vplivnega območja v času gradnje in v času obratovanja (v elektronski obliki).

Dopolnitvi vloge z dne 28. 2. 2019 je bilo priloženo:

- Aneks k Poročilu o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št.: 3310/11-PVO, Maribor, marec 2018, dopolnitev september 2018, dopolnitev februar 2019, Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor (v elektronski in tiskani obliki);
- IDZ za objekt« Gradnja II. tira Maribor – Šentilj in nadgradnja obstoječega tira, 3-D/6 Načrt ureditve vnosa viškov zemljine v tla, št. projekta 1204, št. načrta 1204-3-D6, avgust 2017, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor (v elektronski obliki);
- parcelne številke v Excelu za območje trajnega in začasnega posega in vplivnega območja v času gradnje in v času obratovanja (v elektronski obliki).

Dopolnitvi vloge z dne 13. 3. 2019 je bilo priloženo:

- Aneks 2 k Poročilu o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št.: 3310/11-PVO, Maribor, marec 2018, dopolnitev september 2018, dopolnitev februar 2019, dopolnitev marec 2019, Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor, vključujoč spremenjene priloge G.10 (v elektronski in tiskani obliki);
- parcelne številke v Excelu za območje trajnega in začasnega posega in vplivnega območja v času gradnje in v času obratovanja, z dne 13. 3. 2019 (v elektronski obliki).

Dopolnitvi vloge z dne 24. 5. 2019 je bilo v elektronski obliki priloženo (v pisni obliki 30. 5. 2019):

- Poročilo o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št. 3310/11 – PVO, Maribor, marec 2018, september 2018, dopolnitev februar 2019, dopolnitev marec 2019, dopolnitev maj 2019; Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor;
- Elaborat ocene obremenitve okolja s hrupom v času gradnje in v času obratovanja, št. 2017-062/PVO september 2018, dopolnitev februar 2019, dopolnitev maj 2019, Epi spektrum d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, Maribor;
- Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov, št. 2017- 025a/PHZ, november 2017, dopolnjeno februar 2018, Epi spektrum d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, Maribor;
- Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupne zaščite za nadgradnjo progovnega odseka Maribor – Šentilj – d.m., št. 12-1528\_16-518, november 2016, PNZ d.o.o. Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana;
- Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupne zaščite za nadgradnjo progovnega odseka Maribor – Šentilj – d.m., št. 12-1528\_16-518, november 2016, dopolnjeno december 2017, PNZ d.o.o. Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana;
- Elaborat tehnologije gradnje vključno z elaboratom prezračevanja in razstreljevanja v času gradnje predora, št. načrta ic203/18, april 2018, IRGO d.o.o., Slovenčeva ulica 93, 1000 Ljubljana;
- Ocena tveganja na podnebne spremembe št. 2017-009/PV0, marec 2017, dopolnitev december 2018, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, Maribor;
- Dodatek za varovana območja: Poročilo o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja – dodatek za varovana območja št.: 3310/11-PVO-D, Maribor, marec 2018, dopolnjeno maj 2019, Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor (v elektronski obliki priloženo tudi dopolnitvi z dne 10. 6. 2019)
- Strokovno mnenje št. 17-351-0-Mzi z dne 24.11.2017, Inštitut za neionizirana sevanja, Ulica Pohorskega bataljona 215, 1000 Ljubljana;
- Poročilo o meritvah št. 17-361-M-MZI z dne 23.11.2017, Inštitut za neionizirana sevanja, Ulica Pohorskega bataljona 215, 1000 Ljubljana;
- Hidrološko hidravlična analiza za projekt nadgradnje progovnega odseka Maribor — Šentilj —državna meja, št. 1466-HHA, december 2017, Lineal d.o.o., Jezdarska ulica 3, 2000 Maribor;
- Načrt krajinske arhitekture, št. proj. 1204, št. načrta 2014-IDP-005, Maribor, 30. 8.2017 Urbis d.o.o., Partizanska cesta 3, 2000 Maribor;
- Poročila o rezultatih pregledov in meritev v okviru glavnih pregledov geotermičnih objektov na območju ACB Maribor, št. P 863/15-710-6 z dne 21.9.2016, ZAG, Dimičeva ulica 12, 1000 Ljubljana;
- Geološko-geotehnični elaborat za predor Pekel, št. proj. 1204, št. elaborata 1204-IC 191/15, dec. 2015 – po recenziji, IRGO d.o.o., Slovenčeva ulica 93, 1000 Ljubljana;
- Geološko-geotehnični elaborat za predor Šentilj, št. proj. 1204, št. elaborata 1204-IC 192/15, dec. 2015 - po recenziji, IRGO d.o.o., Slovenčeva ulica 93, 1000 Ljubljana;
- Načrt izkopa in podpiranja za predor Pekel, št. načrta: 170289-3P3, februar 2018, Elea iC Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana;
- Geološko – geomehansko poročilo, 9/2.1 - Železniška postaja Maribor (od km 593+326 do km 595+096), št. 9806, april 2017, Geoinženiring d.o.o., Dimičeva ulica 14, 1000 Ljubljana;
- Geološko - geomehansko poročilo, 9/2.1 - odsek proge Maribor - Pesnica do km 595,870, št. 9805, marec 201, Geoinženiring d.o.o., Dimičeva ulica 14, 1000 Ljubljana;
- Geološko - geomehansko poročilo, 9/2 odsek proge Pesnica - Šentilj, št. 3659/PS-GE,

- februar 2017-po reviziji, ZRMK d.o.o., Dimičeva ulica 12, 1000 Ljubljana;
- Geološko - geomehansko poročilo,9/2 - Postaja Pesnica, št. 3659/P\_9/2 (ic440/16), november 2016, IRGO Consulting d.o.o, Slovenčeva ulica 93, 1000 Ljubljana;
- Geološko - geomehansko poročilo, 9/2 - Postaja Šentilj, št. 3659/P\_9/2, februar 2017-po reviziji, IRGO Consulting d.o.o., Slovenčeva ulica 93, 1000 Ljubljana;
- Geološko - geomehanski elaborat, 9/2 - odsek proge Šentilj-državna meja, št. 160087/GG, november 2016, Elea IC d.o.o, Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana.

Dopolnitvi z dne 10. 6. 2019 je bilo v elektronski obliki priloženo:

- Poročilo o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št. 3310/11 – PVO, Maribor, marec 2018, september 2018, dopolnitev februar 2019, dopolnitev marec 2019, dopolnitev maj 2019; dopolnitev junij 2019 Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor;
- Elaborat ocene obremenitve okolja s hrupom v času gradnje in v času obratovanja, št. 2017-062/PVO september 2018, dopolnitev februar 2019, dopolnitev junij 2019, Epi spektrum d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, Maribor;
- Dokumentacija za pridobitev OVD za lokacijo 14.

V skladu z določbo 50. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg in 84/18 – ZIURKOE, v nadaljevanju: 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. Nadalje iz 3. odstavka 51. člena ZVO-1 izhaja, da za določene vrste posegov, pri katerih se zaradi značilnosti nameravanega posega ali njegove lokacije lahko pričakujejo pomembni vplivi na okolje, ministrstvo izvede predhodni postopek iz 51.a člena tega zakona, v katerem ugotovi, ali je presoja vplivov obvezna. Obveznost te presoje se ugotavlja po Uredbi o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15 in 26/17).

V skladu s točko F.1. Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, je presoja vplivov na okolje obvezna kadar gre za Daljinske železniške proge mednarodnega ali nacionalnega pomena.

Za nameravani poseg je naslovni organ dne 30. 11. 2017 v predhodnem postopku izdal sklep št. 35405-184/2017-12, s katerim je odločil, da je za nameravani poseg: nadgradnja železniške proge Maribor – Šentilj potrebno izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje.

Iz vloge nosilca nameravanega posega izhaja, da je predmet nameravanega posega nadgradnja progovnega odseka Maribor – Šentilj – državna meja. Skupna dolžina odseka znaša 15,65 km, od tega bo z nameravanim posegom izvedena nadgradnja obstoječe železniške proge na dolžini 3,53 km in novogradnja železniške proge, vključujoč predor Pekel in viadukt Pesnica, na dolžini 3,7 km. Z nameravanim posegom se bodo uredila tudi križanja cest z železnico. Zaradi križanj z železnico je predvidenih več novih dostopnih cest ter preložitve oz. nadomestitev ali rekonstrukcija obstoječih nekategoriziranih cest in javnih poti. Dalje se bodo z nameravanim posegom uredile lokacije za vnos viškov zemljine (1, 1a, 2, 3, 4 in 14), vodnogospodarske ureditve Cirknice in njenih pritokov, uredile pripadajoče in prilagodile obstoječe energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij. Z nameravanim posegom se bodo izvedle še druge spremljajoče ureditve: postavitve protihrupnih ograj, odstranitve objektov, ureditve prostora ob železniških tirih in obcestnega prostora,

rekultivacije zemljišč). Vplivi navedenih ureditev so v Poročilu in okoljevarstvenemu soglasju kumulativno presoјane.

Nameravani poseg se, v skladu s Prilogo 2 38. člena Pravilnika o presoјi sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10 in 3/11), uvršča med poseg gradnje spremljajoče železniške infrastrukture (železniške postaje, skladišča, terminali itd.), za katerega je območje neposrednega vpliva opredeljeno za vse skupine, v območju 100-tih metrov, daljinski vpliv pa je opredeljen prav tako za vse skupine in obsega 100 m.

Pravilnik o presoјi sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja v 20. členu nadalje določa, da je za posege, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, daljinski vpliv dvakrat večji od območja daljinskega vpliva, navedenega v prilogi 2 Pravilnika o presoјi sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, razen če se iz predhodnih ugotovitev na terenu, podrobnejših podatkov o izvedbi posega v naravo in iz drugih dejanskih okoliščin ugotovi, da je območje daljinskega vpliva drugačno. V obravnavanem primeru znaša območje daljinskega vpliva 100 m za vse skupine.

V neposrednem in daljinskem vplivnem območju nameravanega posega so razglašena naslednja varovana območja:

- Natura 2000 območje na podlagi Uredbe o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13 – popr., 39/13 – odl. US, 3/14, 21/16 in 47/18; v nadaljevanju: Natura uredba), in sicer POV Drava (SI5000011). Nameravani poseg meji na POV Drava (SI5000011)
- Zavarovani območji z Odlokom o razglasitvi naravnih znamenitosti na območju občine Maribor (MUV, št. 17/92), in sicer Maribor - park na Kidričevem trgu (ID 817) in Maribor – Tomšičev drevored (ID 818). Območji sta oddaljeni ca. 75 m od nameravanega posega.

Dne 19. 2. 2019 je naslovni organ na Ministrstvo za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: MOP), poslal dopis številka 35402-14/2018-17, s katerim ga je, skladno z določili 59. člena ZVO-1, obvestil o tem, da:

- se območje nameravanega posega pri Šentilju nahaja na državni meji z Republiko Avstrijo;
- so bili v okviru Poročila preučeni morebitni čezmejni vplivi.

Naslovni organ je MOP obvestil o zgoraj navedenih dejstvih ter mu predlagal, da ga obvesti, ali bo državo članico Republiko Avstrijo obvestil o nameravanem posegu, o roku, v katerem naj izrazijo željo za sodelovanje v konkretnem upravnem postopku ter o vseh nadaljnjih korakih v zvezi s čezmejnimi vplivi, ki lahko vplivajo na postopkovni ali vsebinski potek vodenja upravnega postopka izdaje okoljevarstvenega soglasja.

Naslovni organ je dne 3. 6. 2019 prejel s strani MOP prejel dopis s prilogo Notification of the project Upgrading of the Railway from Maribor to Sentilj; AUT answer, Federal Ministry, Republic of Austria, Sustainability and Tourism, Stubenbastei 5, 1010 Wien, Austria, iz katerega izhaja, da za nameravani poseg ni treba nadaljnega postopka čezmejne presoje vplivov na okolje in da zadostuje faza notifikacije.

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 (v nadaljevanju: ZRSVN);
- Zavod Republike Slovenije za varstvo kulturne dediščine, Območna enota Maribor, Slomškov trg 6, 2000 Maribor (v nadaljevanju: ZZVKD);
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za kopenski promet, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana (v nadaljevanju: MZI, Direktorat za kopenski promet);
- Direkcijo RS za vode, Hajdrihova ulica 28c, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: DRSV);
- Urad Republike Slovenije za kemikalije, Ajdovščina 4, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Urad RS za kemikalije);
- Zavod za gozdove Slovenije, Večna pot 2, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: ZGS);
- Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Dunajska 22, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: MKGP);
- Zavod za ribištvo Slovenije, Spodnje Gameljne 61 a, 1211 Ljubljana-Šmartno (v nadaljevanju: ZZRS);
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za energijo – sektor za energetiko in rudarstvo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana (v nadaljevanju: MZI, Direktorat za energijo – sektor za energetiko in rudarstvo);
- Ministrstvo za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: MZ).

Naslovni organ je dne 28. 3. 2019 prejel mnenje ZRSVN, Območne enote Maribor, Pobreška cesta 20, 2000 Maribor, št. 4-II-384/2-O-19/MV z dne 27. 3. 2019. Iz strokovnega mnenja izhaja, da so vplivi nameravanega posega na naravo sprejemljivi.

Naslovni organ je dne 9. 4. 2019 prejel mnenje ZVKDS št. 35107-1160/2016/21-AM z dne 8. 4. 2019. V dopisu je ZVKDS podalo pozitivno mnenje o sprejemljivosti nameravanega posega s kulturnovarstvenega stališča.

Naslovni organ je dne 9. 4. 2019 prejel mnenje MZI, Direktorata za kopenski promet št. 900-9/2016-31-02131181 z dne 3. 4. 2019. V dopisu je MZI, Direktorat za kopenski promet, podalo pozitivno mnenje k sprejemljivosti nameravanega posega s področja državne cestne in železniške infrastrukture.

Naslovni organ je dne 11. 4. 2019 prejel mnenje DRSV št. 35019-19/2019-5 z dne 9. 4. 2019. Iz mnenja DRSV izhaja, da je potrebno Poročilo o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št.: 3310/11-PVO, Maribor, marec 2018, dopolnitev september 2018, dopolnitev februar 2019 izdelovalca Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor dopolniti in korigirati, vezano na stanje voda skladno z naslednjimi ugotovitvami in usmeritvami, in sicer poglavja: 2.4.2.2 Opis obstoječega stanja površinske vode, 3.2.2.2 Ocena vplivov na površinske vode, 4.2.2 Opis omilitvenih in zaščitnih ukrepov za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov na okolje – Površinske vode in 5.2.2 Spremljanje stanja okolja – Površinske vode.

Nosilec nameravanega posega se je v dopolnitvi št. 35402-14/2018-77 z dne 10. 6. 2019 opredelil do pripomb DRSV in dopolnil navedena poglavja Poročila 5/19 glede na ugotovitve in usmeritve DRSV.



Naslovni organ je, po prejemu izjasnitve nosilca nameravanega posega, z dopisom št. 35402-14/2018-78 z dne 10. 6. 2019, ponovno pozval DRSV, da poda mnenje o sprejemljivosti nameravanega posega, glede na dopolnjeno dokumentacijo.

DRSV je dne 13. 6. 2019 naslovnemu organu posredovala mnenje, iz katerega izhaja, da je nameravani poseg sprejemljiv za okolje.

Naslovni organ je dne 11. 4. 2019 prejel mnenje Urada Republike Slovenije za kemikalije, Ajdovščina 4, 1000 Ljubljana št. 18404-2/2019/2 z dne 9.04.2019. Iz mnenja izhaja, da je nameravani poseg sprejemljiv ob določitvi pogojev, ki so že navedeni v osnutku Okoljevarstvenega soglasja.

Naslovni organ je dne 15. 4. 2019 prejel mnenje ZGS št. 350-5/2019-3 z dne 11. 4. 2019. Iz mnenja ZGS izhaja, da je nameravani poseg z vidika področij gozdarstva in lovstva sprejemljiv.

Naslovni organ je dne 15. 4. 2019 prejel mnenje MKGP, Direktorat za kmetijstvo št. 350-18/2010/21 z dne 11. 4. 2019. Iz mnenja MKGP, Direktorata za kmetijstvo izhaja, da je predlagana prostorska ureditev sprejemljiva z upoštevanjem pogojev podanih v Poročilu o vplivih na okolje.

Naslovni organ je dne 17. 4. 2019 (elektronsko) in dne 18. 4. 2019 (pisno) prejel mnenje ZZRS št. 4206-8/2019/2 z dne 16. 4. 2019. V mnenju ZZRS podaja predloge vezane na način izvedbe gradbenih del, na način ureditve z nameravanim posegom tangiranih vodotokov in obrežne vegetacije, ki jih je potrebno upoštevati v nadaljnjem postopku in šele tedaj bodo lahko podali mnenje glede sprejemljivosti nameravanega posega.

V izjasnitvi št. 35402-14/2018-56 z dne 24. 5. 2019 se je nosilec nameravanega posega opredelil do mnenja ZZRS št. 4206-8/2019/2 z dne 16. 4. 2019, in sicer, da se pripombe nanašajo na osnutek okoljevarstvenega soglasja in ne na Poročilo 2/19 ter da je Poročilo kljub temu smiselno dopolnjeno z omilitvenimi ukrepi, izhajajočimi iz mnenja ZZRS.

Naslovni organ je, po prejemu izjasnitve nosilca nameravanega posega, z dopisom št. 35402-14/2018-58 z dne 24. 5. 2019, ponovno pozval ZZRS, da poda mnenje o sprejemljivosti nameravanega posega, glede na dopolnjeno dokumentacijo.

Naslovni organ je dne 4. 6. 2019 prejel ponovno mnenje ZZRS št. 4206-8/2019/4 z dne 3. 6. 2019. Iz prejetega mnenja izhaja, da bo nameravani poseg, ob upoštevanju usmeritev in omilitvenih ukrepov, navedenih v Poročilu 5/19, sprejemljivi.

Kljub navedenemu je naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe, kot jih je predlagal ZZRS v mnenju št. 4206-8/2019/2 z dne 16. 4. 2019, in sicer, so navedeni v točkah II./10.1/10.1.1 – II./10.1/10.1.15 ter točki II./10.1/10.2.2 izreka tega okoljevarstvenega soglasja. Naslovni organ je namreč presodil, da je določitev teh ukrepov potrebno zaradi zmanjšanja ali preprečitve pomembnih vplivov nameravanega posega v okolje.

Naslovni organ je dne 23. 4. 2019 prejel mnenje MKGP št. 3401-13/2014/30 z dne 15. 4. 2019. Iz mnenja MKGP izhaja, da je nameravani poseg z vidika področij gozdarstva in lovstva sprejemljiv.

Naslovni organ je dne 10. 5. 2019 prejel mnenje MZI, Direktorata za energijo – sektor za energetiko in rudarstvo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana, št. 350-3/2019/98(00931294) z dne 9. 5. 2019. Iz mnenja izhaja, da z vidika rudarstva oziroma mineralnih surovin nimajo nobene zahteve glede izvedbe celovite presoje vplivov na okolje.

Naslovni organ je dne 17. 5. 2019 prejel mnenje MZ, št. 354-98/2010-48 z dne 13. 5. 2019, s priložo: Strokovno mnenje Nacionalnega inštituta za javno zdravje, Trubarjeva 2, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju NIJZ) št. 354-186/17-13/256 z dne 11. 4. 2019. Iz priloženega strokovnega mnenja NIJZ, s katerim se MZ strinja izhaja, da nameravani poseg z vidika vplivov na zdravje ljudi ni sprejemljiv. Iz mnenja NIJZ izhaja, da segmeti zrak, odpadki, hrup in pitne vode v Poročilu niso obdelani v taki meri, da bi lahko izključili pomembne vplive na zdravje in premoženje ljudi. NIJZ je v mnenju podala usmeritve za pripravo Poročila.

V izjasnitvi št. 35402-14/2018-56 z dne 24. 5. 2019 se je nosilec nameravanega posega opredelil do mnenja NIJZ št. 354-186/17-13/256 z dne 11. 4. 2019 (s katerim se je MZ strinjal) in sicer, da so pripombe upoštevane; v Poročilu (5/19) so dodane obrazložitve glede zraka, odpadkov, hrupa in pitne vode.

Naslovni organ je, po prejemu izjasnitve nosilca nameravanega posega, z dopisom št. 35402-14/2018-58 z dne 24. 5. 2019, ponovno pozval MZ, da poda mnenje o sprejemljivosti nameravanega posega, glede na dopolnjeno dokumentacijo.

Naslovni organ je dne 5. 6. 2019 prejel ponovno mnenje MZ št. 354-98/2018-52 z dne 30. 4. 2019, s priložo: Strokovno mnenje NIJZ, št. 354-186/17-15/256. Iz prejetega mnenja izhaja, da spremembe posameznih sestavin okolja (kakovost zunanega zraka, obremenjenost okolja s hrupom, kakovost površinskih in podzemnih voda, elektromagnetna sevanja, svetlobno onesnaženje, ravnanje z nevarnimi snovmi), kot posledica izvedbe posega, ob upoštevanju omilitvenih ukrepov, ki so že predvideni s projektno dokumentacijo, omilitvenih ukrepov, ki jih predpisuje zakonodaja in dodatnih omilitvenih ukrepov, navedenih v Poročilu 5/19, najverjetneje ne bodo tolikšne, da bi pomembneje vplivale na zdravje ljudi.

Naslovni organ je skladno s petim odstavkom 209. člena ZUP zaprosil za podajo mnenja s stališča svoje pristojnosti:

- Mestno občino Maribor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor;
- Občino Pesnica, Pesnica pri Mariboru 43a, 2211 Pesnica pri Mariboru;
- Občino Šentilj, Maistrova ulica 2, 2212 Šentilj v Slovenskih goricah.

Naslovni organ je dne 15. 5. 2019 prejel mnenje Mestne občine Maribor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor (v nadaljevanju: MOM), št. 35900-16/2019-4 z dne 14. 5. 2019. Iz dopisa MOM izhaja, da MOM daje pozitivno mnenje v postopku pridobivanja okoljevarstvenega soglasja za nameravani poseg. Obenem iz dopisa MOM izhaja prošnja za posredovanje rezultatov meritev obremenjenosti okolja s hrupom, ki se bodo izvajale v času gradnje na območju Mestne občine Maribor ter posredovanje lokacij in rezultatov piezometrov, ki bodo namenjeni spremljanju količinskega stanja podzemne vode za čas obratovanja.

Naslovni organ je dne 16. 5. 2019 prejel mnenje Občine Pesnica, Pesnica pri Mariboru 43a, 2211 Pesnica pri Mariboru, št. 350-20/2019-2-DV, z dne 17. 5. 2019. Iz mnenja izhaja, da Občina Pesnica daje pozitivno mnenje v postopku pridobivanja okoljevarstvenega soglasja za nameravani poseg. Obenem iz dopisa Občine Pesnica izhaja, da se bo z nameravanim posegom povečala preobremenitev občinskih kategoriziranih cest (lomljenje asfalta, udarne jame) in da je v ta namen potrebno med občino Pesnica, investitorjem in izvajalci del skleniti sporazum o uporabi občinskih cest.

Naslovni organ na podlagi pojasnil nosilca nameravanega posega, pojasnjuje, da sta tako nosilec nameravanega posega, kot izvajalec dolžna upoštevati Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18) in sicer drugi in četrti odstavek 38. člena citirane uredbe, ki določa postopek v primerih prekomerne obremenitve javne ceste s tovornimi

vozili. Dalje iz pojasnila nosilca nameravanega posega izhaja, da med občino Pesnica in izvajalcem del, že obstaja sporazum za uporabo lokalnih cest. Za novogradnjo (predor, viadukt ter križanja cest z železnico), pa bo sporazum podpisan pred začetkom gradbenih del.

Naslovni organ do dneva izdaje te odločbe ni prejel mnenja Občine Šentilj, Maistrova ulica 2, 2212 Šentilj v Slovenskih goricah.

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 35402-14/2018-20 z dne 19. 3. 2019 je bila namreč javnost na spletnih straneh naslovnega organa ter na sedežu Upravne enote Maribor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor, in Upravne enote Pesnica, Pesnica pri Mariboru 43/a, 2211 Pesnica pri Mariboru, ter Mestne občine Maribor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor, Občine Pesnica, Pesnica pri Mariboru 43a, 2211 Pesnica pri Mariboru, in Občine Šentilj, Maistrova ulica 2, 2212 Šentilj v Slovenskih goricah, 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 26. 3. 2019 do 24. 4. 2019.

V času javne razgrnitve, so bile na naslovni organ posredovane pripombe s strani fizične osebe, in sicer dne 24. 4. 2019. Pripombe se navezujejo na osnutek okoljevarstvenega soglasja za nameravani poseg, in sicer.

1. Fizična oseba predlaga, da se med pogoje za izdajo okoljevarstvenega soglasja v točki »6.2. Čas obratovanja« doda zahteve za izgradnjo protihrupnih ograj, tako kot so navedene v poglavju 6.2.2 Elaborata ocene obremenitve okolja s hrupom, št. 2018-062b/PVO. Dalje fizična oseba opozarja, da je na 60 strani osnutka okoljevarstvenega soglasja zapisano, da pogoji navedeni v izreku odločbe skladno s šestim odstavkom 61. člena ZVO štejejo za projektne pogoje. Pogoj, za izdajo okoljevarstveno soglasje pa so tudi ukrepi preprečevanja širjenja hrupa v okolje (protihrupne ograje).  
V zvezi z navedeno pripombo naslovni organ odgovarja, da je izvedba protihrupnih ograj že vključena v način izvedbe posega in opisana v poglavju 1.5.2 Lastnosti in opis posega in kot taka ne predstavlja dodatnih omilitvenih ukrepov, ki skladno s šestim odstavkom 61. člena ZVO štejejo za projektne pogoje. Kljub temu, pa je glede na pomembnost in pogojenost sprejemljivosti posega v povezavi s hrupno obremenitvijo, izvedbo protihrupnih ograj vključil v točko II./6.2/6.2.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja.
2. Postavljeno je bilo vprašanje, zakaj v okoljevarstvenem soglasju ni navedene pravne podlage oziroma kako to, da ni razvidno, na podlagi katerih členov predpisov so določene posamezne točke okoljevarstvenega soglasja.  
V zvezi s to pripombo naslovni organ pojasnjuje, da je v času javne razgrnitve bil razgrnjen osnutek okoljevarstvenega soglasja, kar pomeni, da ne gre za končno odločitev v konkretni upravni zadevi. Naslovni organ nadalje pojasnjuje, da se pogoji, v skladu s četrtem odstavkom 61. člena ZVO-1, lahko določilo na podlagi predpisov na področju varstva okolja, ohranjanja narave, varstva kulturne dediščine in rabe ali varstva delov okolja, nadalje na podlagi ugotovitev iz poročila o vplivih na okolje, mnenj in pripomb javnosti, pridobljenih na podlagi 58. člena ZVO-1, ter mnenj in pripomb države članice, pridobljenih na podlagi 59. člena ZVO-1. Navedeno pomeni, da ni

nujno, da je pogoj določen samo na podlagi točno določenega predpisa, ampak se lahko pogoj v izreku okoljevarstvenega soglasja določi tudi na podlagi izvedene presoje vplivov na okolje.

#### Opis obstoječega stanja

Železniška proga Maribor – Šentilj – državna meja, ki je del proge št. 30 Zidani Most – Šentilj – državna meja, poteka od železniške postaje Maribor ob hitri cesti do Dolnje Počehove, kjer zavije vzhodno od avtoceste in poteka mimo Pesnice pri Mariboru do Šentilja v Slovenskih Goricah. Ob cesti R2-437 nato poteka od Šentilja v Slovenskih Goricah do državne meje. Na jugu se s postajo Maribor - Tezno navezuje na odsek proti Zidanemu mostu, na severu pa na sistem avstrijskih železnici oz. odsek Spielfeld – Graz.

Obstoječa vozna mreža je enosmerna in obratuje pri napetosti 3 kV. Obstoječe signalno varnostne naprave delujejo pri nazivnih napetostih, nižjih od 1 kV. Telekomunikacijske naprave so sestavljene iz telekomunikacijskih vodov in drugih telekomunikacijskih naprav, ki ne delujejo kot oddajni sistemi, in baznih postaj GSM-R ter starejšega analognega sistema komunikacij. Obstoječa železniška proga se križa s sredjenapetostnimi vodi. Proga z vsemi objekti in napravami ne ustreza več niti glede tehničnih parametrov, niti glede zmogljivosti ter kot taka tudi več ne zadošča zahtevam sodobnih prevoznih potreb.

Z izjemo treh večjih naselij Maribor, Pesnica in Šentilj poteka skozi območja razpršene poselitve. Razpršeno poselitev na obeh straneh železniške proge povezujejo prečne ceste, ki progo večinoma prečkajo nivojsko, poselitev pa navezujejo na regionalno cesto Pesnica-Šentilj, ki poteka vzporedno s progo. Proga poteka na območju občin Maribor (skozi naselja Maribor, Košaki, Pekel), Pesnica (skozi naselja Dolnja Počehova, Pesnica pri Mariboru, Jelenče, Ranca) in Šentilj (skozi naselja Kaniža, Cirknica, Štrihovec, Šentilj v Slov. Goricah).

Velika večina obravnavanih ureditev na odseku železniške proge med km 594+725,35 (izvozna kretnica št. 263 na postaji Maribor) in konca v km 610+372,5 (državna meja z AU) in njegovi okolici predstavlja ureditve, ki so vključene v letu 2018 sprejet Državni prostorski načrt za železniško progo Maribor–Šentilj (Uredba o državnem prostorskem načrtu za železniško progo Maribor – Šentilj, Uradni list RS, št 16/18). Nameravani poseg vključuje naslednje, z Uredbo o DPN, predvidene ureditve:

- nov progovni odsek od km 595+870 do 599+600 (predor Pekel , viadukt Pesnica)
- deviacije državnih, občinskih in nekategoriziranih cest in nove dostopne ceste,
- ureditev pripadajoče in prilagoditev obstoječe energetske in komunalne infrastrukture ter omrežja elektronskih komunikacij,
- ureditev lokacij (št. 1, 1a, 2, 3, 4) za vnos viškov zemeljskega izkopa v tla (v nadaljnjem besedilu: lokacije viškov izkopa) z ureditvami na dovoznih poteh do teh lokacij,
- spremljajoče ureditve: odstranitve objektov, ureditve prostora ob železniških tirih in občestnega prostora, rekultivacije zemljišč,
- objekti in ureditve za varovanje okolja,
- drugi ukrepi in ureditve povezani z naštetimi ureditvami.

V DPN za železniško progo Maribor - Šentilj ni vključeno območje ureditev postaje Maribor - Tezno (od km 589+621,8 do km 590+792,8), območje ureditev na odseku od km 593+510 do km 594+725,35 (postaja Maribor), ureditve na območju lokacije za vnos viškov zemeljskega materiala št. 14 ter nekaj manjših ureditev na območju občine Pesnica. Ureditve postaje Maribor - Tezno (od km 589+621,8 do km 590+792,8) ter ureditve na odseku od km 593+510 do km 594+725,35 (postaja Maribor) se nahajajo na ureditvenem območju naselja Maribor in posegajo na površine prometne infrastrukture. Na ureditvenem območju naselja Maribor je podrobna

namenska raba določena s sprejeto Urbanistična zasnovo mesta Maribor leta 2000 – Odlok o SD prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje mestne občine Maribor v letu 2000 zaradi urbanistične zasnove mesta Maribor (MUV št. 2/01). V navedeni Urbanistični zasnovi oz. Odloku ni v zvezi z obravnavanimi ureditvami opredeljenih pogojev z vidika varovanja okolja in narave. Mestna občina Maribor skladno z Zakonom o prostorskem načrtovanju pripravlja Občinski prostorski načrt (župan sprejel sklep o pripravi OPN, objavljeno v MUV št. 22/2007). Akt je v fazi priprave (izdelane so bile nekatere strokovne podlage in pripravljata se osnutek akta). Z novim OPN ne bo prišlo do spremembe glede načrtovanih prostorskih ureditev na območju proge oz. občina na območju proge nima razvojnih pobud

Na območju občine Pesnica se posegi, v prostor na območju koridorja železniške proge izven DPN, urejajo z Odlokom o prostorskih ureditvenih pogojih v občini Pesnica (MUV št. 13/00, 18/01, 21/14, 22/14 in 35/17). Ureditve na območju lokacije za vnos viškov zemeljskega materiala št. 14 posegajo na stavbna zemljišča poselitvenega območja Pesnica. Posegi na območju se urejajo na podlagi Odloka o ureditvenem načrtu za del naselja Pesnica pri Mariboru v občini Pesnica (MUV št. 31/03), s katerim veljajo odločbe Ureditvenega načrta za novo pokopališče in športno cono v naselju Pesnica pri Mariboru.

Nameravani poseg tangira na naslednje enote kulturne dediščine: Maribor – Železniški most (EŠD 430), Maribor – Železniški predor Počehova (EŠD 447), Maribor – Območje opekarne (EŠD 8596), Šentilj v Slovenskih goricah – Cerkev sv. Ilja (EŠD 3020 – vplivno območje), Cirknica - Domačija Može (EŠD 2453). V okviru izvedbe predhodnih arheoloških raziskav iz leta 2016 je bilo na območju DPN za železniško progo Maribor- Šentilj odkritih sedem novih arheoloških območij, ki so bila dodana v register nepremične kulturne dediščine, in sicer: Pekel- Arheološko območje Pekel (EŠD 30331), Pesnica pri Mariboru- Arheološko območje Ranca I (EŠD 30332), Pesnica pri Mariboru- Arheološko območje Ranca II (EŠD 30333), Jelenče- Arheološko območje Beli Vrh (EŠD 30334), Štrihovec- Arheološko območje Štrihovec I (EŠD 30335), Štrihovec- Arheološko območje Štrihovec II (EŠD 30336), Šentilj v Slovenskih Goricah- Arheološko območje Mejni prehod (EŠD 30337). Znotraj območja DPN sta bili v letu 2016 na novo evidentirani še enota KD Dolnja Počehova – Železniški Viadukt (EŠD 30350), v neposredni bližini območja plana pa enota KD Maribor – Kretniška postavljalnica (EŠD 30368). V neposredni bližini nameravanega posega so prisotne še naslednje enote kulturne dediščine: Šentilj v Slovenskih goricah - Renerjeva kapelica (EŠD 22150), Šentilj v Slovenskih goricah – Hiša Slovenska 24 (EŠD 12293), Šentilj v Slovenskih goricah – Hiša Slovenska 1 (EŠD 24233), Šentilj v Slovenskih goricah – Hiša Mariborska 40 (EŠD 24236), Ranca - Hiša Ranca 2 2 (EŠD 7811), Pesnica pri Mariboru – Hiša Pesnica 18 (EŠD 7804), Maribor – Hiša Šentiljska (EŠD 15756), Maribor – Dvorec Šentiljska 105 (EŠD 6270), Maribor – Mestno jedro (EŠD 424) , Maribor – železniška postaja (EŠD 11623), Maribor – Avtobusna postaja (EŠD 30412), Maribor – Hiša Partizanska 77 (EŠD 7896).

Območje nameravanega posega z ureditvami postaje Maribor meji na območje Natura 2000 (POV Drava) ter na ekološko pomembno območje Zgornja Drava. Nameravani poseg se nahaja na območju neposrednega in daljinskega vpliva, ki za PVO poseg - Gradnja spremljajoče železniške infrastrukture (železniške postaje, skladišča, terminali itd.) znaša 100 m, skladno s prilogo 2, Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, št. 130/04, 53/06, 38/10 in 3/11). Za nameravani poseg je bil zato izdelan Dodatek za varovana območja za nadgradnjo železniške proge Maribor- Šentilj, ki ga je pod št. projekta 3310/11-PVO-D, marca 2018 izdelalo podjetje Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor; v nadaljevanju: Dodatek za varovana območja),

kjer so v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja obravnavani vplivi posega na varovana območja. Drugo, območje posega najbližje, območje Natura 2000 (POO Mura) je od območja oddaljeno več kot 600 m. Nameravanemu posegu najbližji zavarovani območji sta Maribor - park na Kidričevem trgu (ID 817) in Maribor – Tomšičev drevored (ID 818). Območji sta zavarovani z Odlokom o razglasitvi naravnih znamenitosti na območju občine Maribor (MUV, št. 17/92). Od ureditvenega območja postaje Maribor sta oddaljeni približno 75 m. Nameravanemu posegu najbližji naravni vrednoti sta parkovna gozda v Mariboru (Stražun 1 – evidenčna št. 7573) in Stražun 2 (evidenčna št. 7573), ki sta od ureditev na območju železniške postaje Maribor – Tezno oddaljena ca. 300 m zračne razdalje. Velik del območja nameravanih ureditev sega v območje pričakovanih naravnih vrednot (geologija) Slovenske Gorice, nahajališče fosilov (školjke, polži, morski ježki, septarijske konkretije). Območje nameravanega posega z ureditvami postaje Maribor meji tudi na EPO Zgornja Drava (ID 44300), določeno je z Uredbo o ekološko pomembnih območjih (UL RS št. 48/04, 33/13, 99/13).

Obravnavan odsek železniške proge na območju postaje Tezno in na delu obravnavanega odseka na območju postaje Maribor poteka po širšem območju vodovarstvenega območja (VVO III), ki je opredeljeno z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Urbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja (Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15). Del območja nameravanega posega se nahaja na območju redkih in katastrofalnih poplav. Obravnavano območje poplavlja Cirknica, levi pritok Cirknice in Pesnica.

#### Opis nameravanega posega

Nosilec nameravanega posega namerava izvesti rekonstrukcijo obstoječega tira železniške proge Maribor – Šentilj. Proga Maribor-Šentilj je odsek glavne proge št.30 Zidani Most – Maribor – Šentilj – državna meja. Proga z vsemi objekti in napravami ne ustreza več niti glede tehničnih parametrov, niti glede zmogljivosti ter kot taka tudi več ne zadošča zahtevam sodobnih prevoznih potreb.

Cilji, ki bodo doseženi z izvedbo nameravanega posega so:

- povečanje zmogljivosti železniške povezave med Mariborom in Šentiljem s 67 na 84 vlakov na dan;
- povečanje kategorije proge s C3 na D4 med Mariborom in Šentiljem – d.m.;
- povečanje stopnje varnosti prometa (z izgradnjo izvenivojskih križanj);
- skrajšanje časa potovanja po železnici, in sicer za potniški vlak: 1,72 min in za tovorni vlak: 5,97 min;
- učinkovitejše vodenje prometa zaradi uvedbe daljinskega vodenja prometa;
- znižanje ravni hrupa;
- povečanje modal splita v korist železniškega prometa in preprečitev odliva prometa z železnice na cesto;
- na postajah Tezno in Maribor bo: zagotovljena kategorija D4, zagotovljen profil GC, zagotovljena interoperabilnost, omogočena večja hitrost pri vožnji vlakov v odklonu in posledično krajši vozni časi, vzpostavljen sistem park & ride («parkiraj in se pelji») na postaji Maribor.

V okviru vzdrževalnih del v javno korist je bilo izvedenih 10,8 km nadgradnje proge. Predmet nameravanega posega je nadgradnja 3,53 km obstoječe železniške proge in 3,7 km novogradnje železniške proge ter povezane ureditve.

Z nameravanim posegom bodo izvedene naslednje ureditve (naveden v poglavjih 1.1 – 1.10) in

so zaradi večje preglednosti podane po naslednjih geografskih odsekih:

1.1 Železniška postaja Maribor-Tezno (od km 589+621,8 do km 590+792,8)

1.2 Železniška postaja Maribor (od km 593+510 do km 595+096)

1.3 Odsek Maribor – predor Počehova (od km 595+096 do km 595+870)

1.4 Nova trasa od km 595+870 do 599+600 (predor Pekel , viadukt Pesnica)

1.5 Postaja Pesnica (od km 599+600 do km 600+904)

1.6 Odsek Pesnica – Šentilj (od km 600+904 do km 607+817)

1.7 Postaja Šentilj (od km 607+817 do km 608+599)

1.8 Odsek Šentilj – državna meja (od km 608+599 do km 610+423)

1.9 V okviru načrtovanih ureditev je zaradi križanj z železnico predvidenih tudi več novih dostopnih cest ter preložitvev oz. nadomestitev ali rekonstrukcija obstoječih nekategoriziranih cest in javnih poti. Zaradi večje preglednosti so tovrstne ureditve na območju obstoječe trase železniške proge opisane po »sklopih«, tako kot so ti imenovani tudi v projektni dokumentaciji:

- odsek železnice pri postaji Pesnica vključuje cestne ureditve, ki so vodene kot »Sklop 1«;
- odsek železnice Pesnica – Šentilj vključuje cestne ureditve, ki so vodene kot »Sklop 2 s sklopom 2a«, »Sklop 3«, »Sklop 4«, »Sklop 5« in »Sklop 6«;
- odsek železnice pri postaji Šentilj pa vključuje cestne ureditve , ki so vodene kot »Sklop 7«.

1.10 ureditve, ki vključujejo ureditve v zvezi z lokacijami za vnos viškov zemeljskega materiala,

1.11 organizacije gradbišča.

Obravnavane ureditve so predvidene na površini ca. 87,7 ha.

#### 1.1 Železniška postaja Maribor-Tezno (od km 589+621,8 do km 590+792,8)

V okviru ureditev železniške postaje Tezno je predvidena kompletna zamenjava zgornjega in spodnjega ustroja štirih tirov. Lesene pragove bodo nadomestili betonski, nove tirnice bodo pritrjene z elastičnim pritrtilnim priborom. Zagotovil se bo dvig kategorije proge iz obstoječe C3 v D4 oz. omogočena bo večja nosilnost proge (iz 20,0 t/os, 7,2 t/m na 22.5 t/os, 8.0 t/m).

Vozna mreža bo zamenjana le na novem odcepu postaje, kjer je predviden nov potek tirov. Predvidena je vgradnja ene nove kretnice ter zamenjava štirih obstoječih in na njihovem območju ureditev javne razsvetljave. Načrtovana je tudi prestavitev obstoječega kontejnerja v stacionaži km 590+620. Novi geometrijski elementi bodo omogočali višjo hitrost (40 km/h) od obstoječe.

#### 1.2 Železniška postaja Maribor (od km 593+510 do km 595+096)

V okviru ureditev železniških postaje Maribor bo izvedena kompletna rekonstrukcija (nadgradnja) šestih tirov, z zamenjavo zgornjega in spodnjega ustroja, pragov in kretnic. Na teh tiroh bo omogočena večja nosilnost proge (dvig iz C3 kategorije v kategorijo D4).

Kjer bo potrebno, bo izvedena sanacija vozne mreže na način, ki bo omogočala nadgradnjo ter nadgradnja signalno varnostne naprave (v nadaljevanju: SV) ter železniškega telekomunikacijskega omrežja (v nadaljevanju: TK naprav). Dva sedaj glavna tira bosta ukinjena, dva pa prekategorizirana v manipulativna, saj bosta po sedanji tirni sliki urejena kot slepa tira, namenjena za gariranje vagonov ter odstavljanje elektro in dizel garnitur. Geometrijski elementi na glavnih prevoznih tiroh so izbrani na način, da dovoljujejo hitrosti 70 km/h.

Na postaji bodo zgrajeni trije novi peroni, višine 55 cm, dolžine 400, 300 in 250 m, obenem bo izvedena obnova 2 obstoječih nadstreškov in gradnja novega nadstreška ter steklene

nadstrešnice med obstoječim peronskim nadstreškom in postajnim poslopjem. Za izven nivojski dostop na vse perone je pod vsemi tiri predviden podhod z nadkritimi stopnišči in potrebnimi napravami (klančinami, dviznimi ploščadmi ali dvigalom), za omogočanje dostopa funkcionalno oviranim osebam.

Na območju postaje Maribor bodo z nameravanim posegom sanirani ali restavrirani še naslednji objekti:

- AB podvoz v km 593+800,
- 835 m podpornih zidov na levi strani in 494 m na desni strani (gledano v smeri Šentilj),
- Prepust v km 594+589 dolžine 3,80 m, v katerem je Počehovski potok.

Zaradi povišanja progovne hitrosti se bodo na obravnavanem odseku proge obremenitve s hrupom povišale. V okviru nadgradnje proge bodo izvedene protihrupne ograje: absorpcijske ograje (v nadaljevanju: APO) in obojestranske absorpcijske ograje (v nadaljevanju: OAPO).

- APO-01; od km 593+351 do km 593+844; L=497 m; H= GRT+2,5 m,
- APO-02; od km 594+040 do km 594+139; L=96 m; H= GRT+2,5 m,
- APO-03; od km 594+385 do km 595+091; L=679 m; H= GRT+2,0 – 3,8 m.

### 1.3 Odsek Maribor – predor Počehova (od km 595+096 do km 595+870)

Z nadgradnjo proge se na obravnavanem delu trase smerni potek tira bistveno ne spreminja.

Na celotnem obravnavanem odseku bodo vgrajene nove tirnice. Zamenjan bo spodnji in zgornji stroj. Omogočena bo večja nosilnost proge (dvig iz kategorije C3 v kategorijo D4). V tire bodo vgrajeni novi betonski pragovi. Pritrditev voznih tirnic na prage bo izvedena z elastično pritrditvijo. Na celotnem odseku bodo tirnice zvarjene v neprekinjeno zvarjeni tir (v nadaljevanju NZT). Načrtovani geometrijski elementi bodo sicer dopuščali višje hitrosti (85 km/h za klasične vlake, 90 km/h za lahke vlake in 100 km/h za vlake z nagibno tehniko), vendar se zaradi kratke dolžine odseka (odsek je krajši od 1 km) hitrost vlakov ne bo spreminjala iz sedanje 80 km/h. Predelava voznega omrežja sledi gradbeni predelavi tirnih naprav. Predvidena je kompletna namestitvev novih drogov vozne mreže in elektrifikacijo z voznim vodom preseka 440 mm<sup>2</sup>. Načrtovana je prestavitev SVTK kablov na način, da ne bo ovirala ostalih napeljav in naprav na območju predmetnega odseka.

Zaradi razširitve železniške proge bodo na levi in desni strani železniške proge zgrajeni novi oporni zidov ter nova odvodnja zalednih vod.

Obstoječe postajališče Košaki v km 595+653 bo zaradi bližine postaje Maribor in majhnega števila potnikov ukinjeno.

Načrtovana je tudi sanacija dveh prepustov (v km 595+268 in v km 595+414), kjer je pod progo voden Počehovski potok.

Obremenitve s hrupom se bodo na večjem delu rekonstruirane železniške proge zmanjšale za ca. 2 dB(A). Kljub zmanjšanju emisije vira hrupa bodo v bližini poselitev izvedene naslednje protihrupne ograje:

- OAPO-04 (ob Šentiljski cesti); od km 595+209 do km 596+378; L=1188 m; H= GRT+2,5 m.

Zaradi načrtovanih ureditev so predvidene naslednje rušitve objektov:

- prizidek k skladišču na Šentiljski c. 40, Maribor (na zemljišču v k.o. 653 Košaki s parcelno št. 57/6);
- stanovanjska stavba z dvema stanovanjema na Šentiljski c. 46, Maribor (na zemljišču v



- k.o. 653 Košaki s parcelno št. 427/25 in 427/26);
- enostavni objekt (na zemljišču v k.o. 653 Košaki s parcelno št. 427/25);
- gostinska stavba na Šentiljski c. 48 in 48a, Maribor (na zemljišču v k.o. 653 Košaki s parcelno št. 52/3 in 52/4);
- stanovanjska stavba na Zgornji Košaki 51, Maribor (na zemljišču v k.o. 653 Košaki s parcelno št. \*30 in 136);
- enostavni objekt (na zemljišču v k.o. 653 Košaki s parcelno št. \*29 in 136).

#### 1.4 Nova trasa od km 595+870 do 599+600 (predor Pekel, viadukt Pesnica)

Od km 595+870 do 599+600 je predvidena nova trasa železniške proge, potrebna bo izgradnja novega predora Pekel in viadukta Pesnica. Projektirana nova trasa proge ne sovpa da z obstoječo. Odsek bo klasificiran za kategorijo D4.

Novi predor Pekel bo dolžine 1.530 m in se bo končal na robu doline Pesnice pred AC A1. Predor Pekel bo sestavljalo več objektov in sicer:

- glavna predorska cev od stacionaže km 596+530 do km 598+060,
- izstopni oziroma reševalni rov (dolžine 240 m), ki bo približno na sredini povezoval predor s površino,
- prostor za reševanje na severnem in na južnem portalu,
- na površini nad predorom vodohran.

Galerija na južnem portalu bo AB konstrukcija škatlaste oblike višine 8,01 m in širine 11,4 m (svetle dimenzije). Prilagojena bo potrebam prehoda iz predora na območju nizkega nadkritja. Vodohran bo izveden na površini nekoliko levo od osi predora Pekel. Voda iz vodohrana bo v predor dobavljena preko vrtine. Predvidena je vgradnja tira na togi podlagi (TTP). V novem predoru Pekel bodo na vsaki strani proge zgrajene kabske kinete ali kabska kanalizacija. Zaradi izvedbe predora bo potrebna tudi zaščita in prestavitev obstoječega vodovodnega omrežja. Na tem odseku sta evidentirani dve križanji. V okviru nameravanega posega bo skozi predor Pekel izvedena enotirna proga (levi tir). Dvotirnost skozi predor bo izvedena šele, ko bodo za to izkazane prometne potrebe. Zaradi izgradnje novega predora Pekel bodo obstoječe bazne postaje sistema GSM—R nadgrajene s štirimi novimi. Nove bazne postaje bodo locirane pri južnem portalu predora Pekel (bazna postaja im. BP-30.20A Košaki), na sredina predora Pekel (bazna postaja im. BP-30.20B Pekel), pri vhodu reševalnega rova predora Pekel (bazna postaja im. BP-30.20C Počehova) ter pri severnem portalu predora Pekel (bazna postaja im. BP-30.20D Pesnica).

Viadukt Pesnica bo potekal od km 598+134 do km 599+031, na višini približno 12 do 15 m. Poleg ravne doline Pesnice bo prečkal tudi AC odsek MB – Šentilj, glavno cesto R2 449 Pesnica - Lenart, reko Pesnico in dostopno cesto, njen pritok potok Cirknico ter lokalno cesto ob koncu viadukta. Viadukt dolžine 896 m bo zasnovan kot armirano betonska integralna konstrukcija. Na viaduktu je predvidena vgradnja tira na togi podlagi (TTP). V okviru nameravanega posega bo čez viadukt Pesnica izvedena enotirna proga (levi tir). Dvotirnost bo izvedena šele, ko bodo za to izkazane prometne potrebe. Tudi na območju viadukta (na obeh straneh) bo izvedena položitev nadomestnih cevi kabske kanalizacije z ustreznimi kabskimi jaški oz. koriti za polaganje nadomestnih in novih SVTK kablov ter njihova zaščita. Prav tako bodo prestavljeni obstoječi elektrovodi ter telekomunikacijski vodi in izvedena njihova zaščita. Za elektrifikacijo tira je predviden vozni vod preseka 440 mm<sup>2</sup>.

Na tem odseku bodo izvedeni še naslednji objekti:

- 550 m dolg oporni zid – OZ4 (višine od 2,40 do 7 m) pred vhodom v južni portal

predora,

- 720 m pilotnih sten – OZ5, OZ7, OZ18 (višine od 0,9 m do 10,5 m),
- 39 m zaščite brežin s sidrno mrežo - OZ8.

V okviru gradnje nove proge bodo izvedene tudi vodnogospodarske ureditve. Zaradi izvedbe novih pilotnih sten (OZ5, OZ7) ter cestne deviacije 1-17B, ki posegajo v obstoječi jarek ob železniški progi, bo potrebna njegova preureditev v dolžini 961 m. Pod novim viaduktom bo v izogib stebru nadvoza izvedena krajša preureditev že v preteklosti regulirane Cirknice (regulacija Cirknica 9 -1 v dolžini 51,00 m) in v dolžini ca. 20 m prestavitev potoka Črnc pred iztokom v reko Pesnico.

V okviru gradnje proge bodo izvedene tudi protihrupne ograje:

- OAPO-04 (ob južnem portalu predora); od km 596+399 do km 596+513; L=114 m; H=GRT+ 2,0 - 2,5 m,
- PHO-2, viadukt Pesnica, levo; od km 598+137 do km 599+031, L=892,0 m; H=GRT + 2,0 m,
- PHO-3, viadukt Pesnica, desno; od km 598+137 do km 599+087, L=956,0 m; H=GRT + 2,0 – 2,5 m.

Kot posledica nameravanega posega na obravnavanem odseku proge so načrtovane rušitve objektov:

- enostavni objekt (na zemljišču v k.o. 607 Jelenče s parcelno št. 568/22),
- stanovanjska stavba v Pesnici pri Mariboru 30, Pesnica (na zemljišču v k.o. 607 Jelenče s parcelno št. \*48, \*68, 568/22).

Na obravnavanem odseku proge je predvidenih več novih dostopnih cest ter preložitvev oz. nadomestitev ali rekonstrukcijo obstoječih nekategoriziranih cest in javnih poti:

- Deviacija 1-17a (dolžine 172 m, širine 5 m) bo predstavljala dostop v asfaltni izvedbi iz lokalne ceste LC 242350 do reševalnega platoja ob južnem portalu načrtovanega predora Pekel. Mesto priključevanja je predvideno na delu kjer je niveleta obstoječe lokalne ceste LC 242350 najnižja. Ob načrtovani deviaciji je predvidena izvedba 75 m dolge podporne konstrukcije – PK-C1 (višine od 1.5 do 6.0 m) in izvedba opornih konstrukcij - OK-C1, OK-C1b na dolžini 142 m (višine od 3 do 3,5 m).
- Deviacija 1-17b (dolžine 170 m, širine 5 m) bo predstavljala preložitev dela obstoječe nekategorizirane ceste. Asfaltirana cesta bo omogočala dostop do zemljišč.
- Deviacija 1-17c (dolžine 90 m) je potrebna zaradi izvedbe pokritega vkopa predora Pekel. Ureditev bo izvedena v treh fazah: 1. faza - prestavitev hodnika za pešce na nasprotno (desno) stran ceste, 2. faza - izvedba obvoza lokalne ceste preko izvedenega dela pokritega vkopa in izvedba hodnika za pešce v nivoju ceste, 3. faza - vzpostavi v prvotno stanje, obvoz se bo rekultiviral. Ob načrtovani deviaciji je predvidena izvedba oporne konstrukcije - OK-C1c na dolžini 19,96 m (višine 3,85 m), ki se ohrani tudi po zaključku 3. faze.
- Začasna deviacija do reševalnega rova predora Pekel 1-23b (dolžine 165 m, širine 5 m) bo predstavljala vzpostavitev začasnega dostopa do reševalnega rova predora Pekel. Gramoziran začasni dostop bo v funkciji le do preusmeritve železniškega prometa na novo traso železniške proge. Po preusmeritvi prometa se bo izvedel končni dostop (deviacija 1-23), začasnega pa se bo odstranilo in območje rekultiviralo.
- Deviacija 1-23 (končna rešitev) (dolžine 440 m, širine 6,5 m) bo predstavljala asfaltiran dostop do reševalnega rova predora Pekel. Trasa z izjemo ožjega območja

priključevanja bo potekala po trasi obstoječe železniške proge. Maksimalni vzdolžni nagib bo znašal 4 %.

- Deviacija 1-24 (dolžine 333 m, širine 6,5 m) bo predstavljala preložitev dela obstoječe nekategorizirane ceste. Obravnavana asfaltirana cesta bo služila kot dostop do reševalnega platoja lociranim med severnim portalom predora Pekel in viaduktom Pesnica. V okviru deviacije sta predvidena tudi dva priključka v km 0+124.4 in v km 0+275.9. Za potrebe izvedbe deviacije 1-24 bo potrebno pri kraju Pekel ob deviaciji izvesti oporno konstrukcijo OK-C12 v dolžini 102 m ter največji širini 4,10 m.
- Deviacija 1-24a (dolžine 207 m, širine 5 m) bo predstavljala prestavitev dela obstoječe nekategorizirane ceste. Asfaltirana cesta bo služila kot dostop do zemljišč. Izvedba deviacije vključuje tudi izvedbo priključka v km 0+069.9 in izvedbo 56,5 m dolge oporne konstrukcije - OK-C2 (višine od 2,20 m do 5,4 m).
- Deviacija 1-24b (dolžine 185 m, širine 3,5 m) bo predstavljala preložitev dela obstoječe nekategorizirane ceste. Asfaltirana cesta bo služila kot kolesarska povezava pod predvidenim železniškim viaduktom Pesnica. Svetla višina kolesarske steze pod viaduktom bo znašala 2,50 m.
- Deviacija 1-24c (dolžina 36,29 m, širina 4,0 m) bo predstavljala vzpostavitev dostopa na opuščen del železniške proge. V bodočnosti bo služila kot asfaltirana kolesarska povezava, omogočala bo tudi dostop za vzdrževanje po opuščeni progi na relaciji Maribor – Pesnica.
- Deviacija 1-24d (dolžine 74,96 m, širine 7,0 m) bo predstavljala asfaltirano razširitev obstoječe R2-436/0440 oz. vzpostavitev niše pred vstopom v podvoz pod železniško progo. Izvedba vključuje tudi oporno konstrukcijo OK-C2, z nadaljevanjem na deviacijo 1-24a.
- Deviacija 1-29 (dolžine 425,20 m, širine 5 m) bo zaradi izgradnje podvoza 3-1. predstavljala začasno vzpostavitev gramoziranega obvoza. Pred vzpostavitvijo obvoza bo potrebno izvesti železniški nasip na vzhodni strani v polni širini in oporno konstrukcijo OZ-8. Območje obvoza izven trase železniške proge se bo po končani uporabi odstranil in rekultiviral.
- Deviacija 1-1b (dolžine 135 m, širine 5 m oz. 6,5 m v podvozu) bo predstavljala rekonstrukcijo dela obstoječe gramozirane javne poti JP 810301. Za potrebe izven nivojskega križanja deviacije 1-1b (javna pot) in železniške proge in zaradi neustreznosti obstoječega podvoza pod železniško progo, bo rekonstrukcija vključevala tudi izgradnjo novega podvoza (na lokaciji obstoječega). Predvidena svetla višina podvoza bo znašala 4,5 m.

#### 1.5 Postaja Pesnica (od km 599+600 do km 600+904)

Na pred kratkim obnovljeni železniški postaji Pesnica je predvidena še ukinitvev obstoječega nivojskega prehoda NPR 601.1 (Pesnica) v km 601+110 (železnico križa javna pot JP 801251) ter izvedba protihrupnih ograj:

- APO-05 od km 599+908 do km 600+309; L=409 m; H=GRT + 2,0 do 2,5 m;
- APO-06 od km 600+031 do km 600+562; L=505 m, H=GRT + 2,0 m.

Na obravnavanem odseku proge je predvidena tudi izvedba vzporedne povezovalne ceste, ki vključuje:

- Deviacijo 1-2G, ki bo predstavljala rekonstrukcijo lokalne ceste Pesnica – Jarenina (LC 310080), s ciljem navezave na novogradnjo - deviacijo 1-2H. Obstoječa lokalna cesta ima na območju priključevanja deviacije 1-2H neustrezen vzdolžni nagib in neustrezno vertikalno preglednost. Za zagotovitev ustreznih elementov je predvidena korekcija vertikalnih elementov lokalne ceste na dolžini 180 m. Zaradi korekcije je potrebna

izvedba oporne konstrukcije višine do 6,25 m v dolžini 80 m. Cesta, ki bo asfaltirana je projektirana za hitrost 30 km/h. Izvedba deviacije vključuje tudi izvedbo 82 m dolge kamnite zložbe - OK-C13 (maksimalna višina 5.33 m).

- Deviacijo 1-2H (dolžine 812,33 m, asfaltna izvedba, projektna hitrost 30 km/h), ki bo predstavljala novogradnjo, ki povezuje deviacijo 1-2G (lokalno cesto LC 310080) in javno pot (JP 810251). Izvedba deviacije vključuje tudi izvedbo 76.31 m dolge kamnite zložbe - OK-C14 (maksimalna višina 4.41 m).

Izvedba vzporedne povezovalne ceste vključuje tudi ureditev horizontalne in vertikalne prometne signalizacije z vodenjem prometa ter ureditev meteorne kanalizacije in komunalnih vodov. Zgoraj navedeni cesti sta v projektni dokumentaciji v okviru »križanj cest z železnico« obravnavani kot Sklop 1.

#### 1.6 Odsek Pesnica – Šentilj (od km 600+904 do km 607+817)

Odsek Pesnica – Šentilj poteka od km 600+904 do km 607+817 in je dolg 6,9 km.

Na pred kratkim rekonstruiranem postajališču v Cirknici (km 604+142) je predvidena še izvedba električnih inštalacij jakega toka za zunanjo razsvetljavo že rekonstruiranega perona ter izvedba parkirišča in dostopnih poti do železniškega postajališča Cirknica. Na postajališču bo vgrajen tudi sistem daljinskega krmiljenja in nadzora varnostnih sistemov (SCADA). Sistemi, ki jih krmili in nadzoruje sistem SCADA so razsvetljava, sistemi brezprekinitvenega napajanja in drugi sistemi.

Na tem odseku bo preko obstoječe železniške proge ukinjenih sedem nivojskih prehodov, trije nivojski prehodi pa bodo posodobljeni in zavarovani (NPr 603.5 (Ranca 4), NPr 606.5 (Štrihovec 4) in NPr 607.5 (Šentilj 2)). V povezavi z ostalimi preureditvami cest bo:

- 3 ukinjene nivojske prehode Npr – 602.0 Ranca 1, Npr 602.2 Ranca 2 in Npr 602.6 Ranca 3 nadomestil viadukt Ranca;
- 2 ukinjena nivojska prehoda Npr 604.7 Štrihovec 1 in Npr 605.5 Štrihovec bo nadomestil nadvoz Cirknica;
- z ukinjenega nivojskega prehoda NPr 607.1 (Šentilj 1) pa bo promet preusmerjen na posodobljen NPr 607.5 (Šentilj 2).

Obremenitve s hrupom se bodo na večjem delu rekonstruirane železniške proge zmanjšale za ca. 2 dB(A). Kljub zmanjšanju emisije vira hrupa bodo v bližini poselitev izvedene naslednje absorpcijske protihrupne ograje:

- APO-08 od km 601+036 do km 601+325; L= 288 m; H=GRT + 2,0 m,
- APO-09 od km 601+738 do km 602+049; L=312,0 m; H=GRT +2,0 – 3,0 m,
- APO-10 od km 601+718 do km 601+965; L=248 m; H=GRT +2,0 – 3,0 m,
- APO-11 od km 602+494 do km 602+773; L= 280 m; H=GRT + 2,5 m,
- APO-12 od km 602+513 do km 602+772; L= 258 m; H=GRT + 2,5 m,
- APO-13 od km 603+053 do km 603+810; L= 744 m; H=GRT + 2,0 m,
- APO-14 od km 603+187 do km 603+695; L= 496 m; H=GRT + 2,0 m,
- APO-15 od km 603+968 do km 604+417; L= 448 m; H=GRT + 2,0 m,
- APO-16 od km 604+430 do km 604+637; L= 207 m; H=GRT + 2,0 m,
- APO-17 od km 605+016 do km 605+249; L= 235 m; H=GRT + 2,0 m,
- OAPO-18 od km 605+412 do km 605+681; L= 270 m; H=GRT + 2,0 m,
- APO-19 od km 606+087 do km 607+030; L= 926 m; H=GRT + 1,5 – 2,0 m,
- APO-21 od km 607+368 do km 607+725; L= 350 m; H=GRT + 2,5 m,
- APO-22 od km 607+369 do km 608+000; L= 640 m; H=GRT + 2,5 - 3,0 m.

Zaradi načrtovanih ureditev so predvidene naslednje rušitve objektov:

- enostavni objekt (na zemljišču v k.o. 606 Ranca s parcelnimi št. 652/5, 652/7 in 678);
- stanovanjska stavba z nezahtevnimi in enostavnimi objekti na Ranca 21, Pesnica (na zemljišču v k.o. 606 Ranca s parcelnimi št. 156/1 in 156/2);
- objektu na naslovu Ranca 21 pripadajoč nezahtevni objekt (na zemljišču v k.o. 606 Ranca s parcelno št. 154/1);
- enostavni objekt (št. parcele 217/2, k.o. Kaniža);
- stanovanjska stavba na naslovu Kaniža 26, Šentilj v Slov. Goricah (na zemljišču v k.o. 581 Kaniža s parcelnimi št. 217/2 in 83/6);
- enostavni objekt in stanovanjska stavba na Jareninska c. 2, Šentilj v Slovenskih Goricah (na zemljišču v k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 1001/15);
- gostinska stavba na naslovu Mariborska c. 55, Šentilj v Slovenskih Goricah (na zemljišču v k.o. 582 Štrihovec s parcelnimi št. 106/26, 106/25 in 106/11).

Na obravnavanem odseku proge je z nameravanim posegom predvidenih več novih dostopnih cest ter preložitvev oz. nadomestitev ali rekonstrukcija obstoječih nekategoriziranih cest in javnih poti. V okviru izvedbe deviacij bodo izvedene tudi vodnogospodarske ureditve:

- v okviru deviacij 1-3a in 2-2c regulacija Cirknica 9-3 ob ŽP med km 602+013 in km 602+108 ter ob ŽP med km 603+422 in km 603+575 v skupni dolžini ca. 253 m;
- na območju deviacije 1-8 regulacija Cirknica 9-5 v skupni dolžini 81,29 m;
- zaradi izvedbe deviacije 1-19 regulacija levega pritoka Cirknice v skupni dolžini 65 m.

Načrtovane ureditve Cirknice večinoma predstavljajo poseg v strugo, ki je že v obstoječem stanju regulirana. V do sedaj še neurejeno strugo se bo posegalo dolžini ca. 81,29 m.

Predvidene vodnogospodarske ureditve so v celoti prilagojene načrtovani prostorski umestitvi obravnavanega železniškega tira ter spremljajočih cest ter usmeritvi, da je pri načrtovanju plana potrebno v največji možni meri ohranjanje kmetijska zemljišča.

V okviru omejenih prostorskih možnosti so ureditve vodotokov načrtovane po principih sonaravnega urejanja. Pri urejanju vodotokov je v največji možni meri načrtovana uporaba naravnih materialov (npr. utrjevanje brežin s kombinacijo lesa, kamna), s čim manj betoniranja. Širina in niveleta strug oz. vzdolžni padec se prilagaja obstoječemu stanju terena in vodotoka. Kjer je mogoče, je načrtovano razgiban potek struge ter na brežini predvidena zasaditev avtohtonih vrst (vrbovje in jelševje). Zavarovanja strug v območju obstoječih in novih prepustov oz. mostov so predvidena po dnu in celotni višini struge, na dolžini 8 m pred in za objektom. Zavarovanje teh brežin in dna je predvideno s kamni debeline 25-40 cm vtisnjenimi v cementnem betonu (fuge se zatravijo). Zavarovanje strug v območju navezav novih na obstoječo strugo (vitoperjenje) je predvideno v dolžini 10 m ter celotni višini struge. Zavarovanje teh brežin se bo izvedlo s kamni debeline 40 cm na 20 cm filtra ter zavarovanje pete brežine s kamni debeline 60 cm na suho. Kjer je mogoče, bo tovrstno zavarovanje izvedeno v neporavnani vrsti in sicer tako, da bo zaradi velikosti skal med njimi prostor, ki bo nudil skrivališče ribam.

Pred in za načrtovanimi objekti in lomi nivelete ter pri vsaki vklopitvi v obstoječo strugo vodotoka, je v območju objektov predvidena izvedba lesenokamnitih talnih pragov. Le ti se izvedejo z lesenimi piloti Ø20 cm (kostanjevi piloti) in lesenimi prečniki Ø25 – 30 cm. Zapolnitev talnega praga se izvede z lomljenjem iz kamna debeline 40 do 60 cm.

Zaradi večje preglednosti so ostale ureditve v zvezi z deviacijami v nadaljevanju opisane po

območjih (sklopih). Obravnavan odsek ŽP vključuje sklope, ki so v projektni dokumentaciji imenovani: Sklop 2 s sklopom 2a, Sklop 3, Sklop 4, Sklop 5 in Sklop 6.

**Sklop 2a in Sklop 2** - cestne ureditve na tim. območju Ranca 1-3 (okolica ŽP med km 601+200 in km 602+ 800)

V tem sklopu so v okviru cestnih izvedb predvidene tudi ureditve javne razsvetljave, prestavitve TK in CATV omrežja ter odvodnjavanja padavinskih voda iz cest (disperzno v občestne jarke ali pa preko požiralnikov).

Sklop 2a zajema rekonstrukcijo makadamskega dela javne poti JP 810251 z izvedbo deviacije 1-2b:

- Deviacija 1-2b (dolžina 137,39 m, širina 5,5 m, projektna hitrost 40 km/h) bo zaradi ukinitve nivojskega prehoda – Npr 602.0 Ranca 1 predstavlja navezavo dela obstoječe javne poti JP 810251 na opuščeni del regionalne ceste R2 437-268. Trasa bo z izjemo v ožjem območju prevezave ob obstoječem nivojskem prehodu Npr 602.0 Ranca 1, potekala v koridorju obstoječe trase. Na deviaciji je predviden peš priključek v km 0+058 in priključek v km 0+103.

Sklop 2 vključuje izvedbo povezovalne ceste z navezavo na izven nivojski prehod na območju NPr Ranca 2 (viadukt Ranca) in ostale preureditve cest (skupaj 7 deviacij) ter zaradi deviacije 1-3a vodnogospodarsko ureditev Cirknice v dolžini 99,35 m (regulacija 9-3 ob ŽP med km 602+013 in km 602+108). Predvideno je naslednje:

- Deviacija 1-3 (regionalna cesta, dolžina 1.179,82 m, projektna hitrost 70 km/h) bo predstavljala preložitev dela obstoječe regionalne ceste R2 437-268. Preko viadukta Ranca (dolžina 210.50 m, širina 13.0-15.16 m, Hmax 6.59 m) bo omogočala izvennivojsko križanje s predvideno železniško progo. Izvennivojsko križanje železnice v povezavi z ostalimi preureditvami cest na tem območju bo nadomeščalo tri nivojske prehode preko obstoječe železniške proge (Npr – 602.0 Ranca 1, Npr 602.2 Ranca 2 in Npr 602.6 Ranca 3), ki bodo ukinjeni.

Trasa s prečkanjem železniške proge preide na zahodno pobočje in se v izogib poplavnemu območju v loku R=360m in nagibi do 3,30% usmeri v km 1+205,44 na obstoječo cesto. V stacionaži 0+153,2 (Križišče 4) in v 0+585,6 (Križišče 1) bosta izvedeni dve križišči s pasom za levo zavijanje. V km 1+011,8 bo izveden priključek. Par avtobusnih postajališč, do katerih dostop bo urejen preko površine za kolesarje in pešce, bo izveden med km 0+925 in km 1+100. V km 0+320 je pred viaduktom predvidena izvedba stopnišča z rampo za dostop na in iz mešane površine za pešce in kolesarje. Izvedba deviacije vključuje tudi izvedbo 103.00 m dolge kamnite zložbe OK-C3 (višine od 0.10 m do 5.20 m). Tipični prečni profil ceste (v nadaljevanju: TPP ceste) je:

- 13,5 m – od km 0+025,62 do km 1+132,15 (izven naselja z obojestransko mešano površino za pešce in kolesarje),
- 11 m – od km 1+132,15 do km 1+205,44 (izven naselja z enostransko mešano površino za pešce in kolesarje).

Izvedba viadukta je predvidena z narivanjem. Tehnologiji gradnje viadukta je podrejen izbor horizontalnih in vertikalnih elementov. Lokacija križanja z železniško progo omogoča ob predhodni delni izvedbi deviacije 1-3a gradnjo pod prometom, brez potrebe po zagotavljanju začasnih obvozov zaradi gradnje.

- Deviacija 1-7 (javna pot, dolžina 78,90 m) bo predstavljala preureditev poteka dela obstoječe javne poti JP 810081. Zaradi preložitve dela regionalne ceste R2 437-268

(Deviacija 1-3) se z deviacijo obravnavane ceste uredi ustrezno priključevanje. Na deviaciji sta predvidena dva priključka v km 0+019.0 in v km 0+059.2. Izvedba deviacije vključuje tudi ureditev vodovodnega omrežja. TPP ceste je:

- 5 m – od km 0+000,00 do km 0+047,06 (izven naselja),
- 11m – od km 0+047,06 do km 0+078,74 (izven naselja z obojestransko mešano površino za pešce in kolesarje).

- Deviacija 1-7a (nekategorizirana cesta, v asfaltni izvedbi, dolžina 74,11 m, širina 5 m) bo predstavljala obnovo (prestavitve) dela obstoječe nekategorizirane ceste, ki bo zaradi izvedbe deviacije 1-3 prekinjena. Obravnavana cesta bo zagotavljala dostop do zemljišč.
- Deviacija 1-2i (nova asfaltna cesta, dolžina 76,55 m) bo preko povezave z deviacijo 1-3 zagotovila dostop do objektov in zemljišč ob opuščnem delu regionalne ceste. Na deviaciji bo v km 0+011.4 izveden priključek. TPP ceste je:
  - 6.500 m – od km 0+000,00 do km 0+050,06 (izven naselja),
  - 11.000 m – od km 0+050,06 do km 0+076,71 (izven naselja z obojestransko mešano površino za pešce in kolesarje).
- Deviacija 2-2 (javna pot, v asfaltni izvedbi, dolžina 463,67 m) bo zaradi ukinitve nivojskega prehoda Npr 602.6 Ranca 3 predstavlja prevezavo obstoječe ceste z predvideno deviacijo 1-3 regionalne ceste. TPP ceste je:
  - 6.500 m – od km 0+900,00 do km 1+169,07 (izven naselja)
  - 7.000 m – od km 1+169,07 do km 1+311,90 (izven naselja)
  - 11.000 m – od km 1+311,90 do km 1+363,67 (izven naselja z obojestransko mešano površino za pešce in kolesarje).

Izvedba deviacije vključuje tudi izvedbo treh priključkov (dostop do objekta, dostop do zemljišč, navezavo z deviacijo 2-2b).

- Deviacija 2-2b (javna pot, v asfaltni izvedbi, dolžina 51,60 m, širina 6,5 m) bo zaradi izvedbe deviacije 1-3 predstavlja preložitev dela obstoječe javne poti JP 810071.
- Deviacija 1-3a (nova asfaltna cesta, dolžina 401,44 m, širina 6,5 m) bo predstavlja navezavo dela obstoječe regionalne ceste R2 437-268 z deviacijo 1-3. Po končani gradnji celotne deviacije bo preko nje omogočen dostop do objekta ob ukinjenem nivojskem prehodu Npr 602.0 Ranca 1. Na deviaciji bosta izvedena dva priključka v km 0+123.3 in v km 0+374,2.

**Sklop 3** - cestne ureditve na tim. območju Ranca 4 (okolica ŽP med km 603+300 in km 603+700)

Sklop 3 vključuje posodobitev in ureditev nivojskega prehoda NPr 603.5 (Ranca 4) z navezavo na regionalno cesto (2 deviaciji). V tem sklopu so v okviru cestnih izvedb predvidene tudi ureditve javne razsvetljave, zaščita in prestavitve TK in CATV omrežja, zaščita in prestavitve vodovodnega omrežja ter odvodnjavanja padavinskih voda iz cest (disperzno v obcestne jarke ali pa preko meteorne kanalizacije do vodotokov). Zaradi ureditve deviacije 2-2c ter posledično predvidenega prepusta 3-11 bo potrebna v dolžini 153 m tudi vodnogospodarska preureditev Cirknice (regulacije 9-3 ob ŽP od km 603+422 do km 603+575).

- Deviacija 2-2d (regionalna cesta, dolžina 301,16 m, projektna hitrost 50km/h) bo predstavljala preureditev dela obstoječe reg. ceste R2 437-268. Vzrok preureditve je neustrezno obstoječe križišče in neustrezen položaj obstoječega para avtobusnih postajališč, lociranih pred križiščem. Trasa deviacije 2-2d sledi trasi obstoječe regionalne ceste. V stacionaži km 0+236,2 bo izvedeno novo križišče (z deviacijo 2-2c) in pasom za levo zavijanje (dostop do objekta). Izvedba deviacije vključuje še izvedbo

novega para avtobusnih postajališč, 6 priključkov in izgradnjo od 0,55 do 2,13m visoke oporne konstrukcija OK-C15 v dolžini 34,00 m. TPP ceste je:

- 8.500 m – od km 0+047 do km 0+069 (izven naselja s koritnico),
- 9.875 m – od km 0+069 do km 0+260 (izven naselja enostranski hodniki za pešce),
- 14.250 m – od km 0+260 do km 0+300 (izven naselja obojestranski hodniki za pešce in pas za levo zavijanje),
- 9.875 m – od km 0+300 do km 0+350 (izven naselja enostranski hodniki za pešce),
- 13.600 m – od km 0+096 do km 0+147 (avtobusno postajališče 1),
- 17.200 m – od km 0+263 do km 0+316 (avtobusno postajališče 2).

Avtobusna postajališča:

- Avtobusno postajališče 1 (od km 0+095 do km 0+147),
- Avtobusno postajališče 2 (od km 0+262 do km 0+316).

Uvozna hitrost na avtobusno postajališče bo znašala 30 km/h. Širina avtobusnega postajališča bo 3,10 m. Na avtobusnem postajališču 1 bo urejeno čakališče širine 2.00 m z nadstrešnico, na avtobusnem postajališču 2 pa bo nadstrešnica poleg čakališča pokrivala tudi pot po pločniku do konca deviacije 2-2d.

- Deviacija 2-2c (LC 310131, dolžina 214,13 m v asfaltni izvedbi, projektna hitrost 40 km/h) bo predstavljala posodobitev in vzpostavitev zavarovanega nivojskega prehoda NPr 603,5 z navezavo na deviacijo 2-2d regionalne ceste. TPP ceste je:
  - 7,5 m – izven naselja,
  - 8,5 m – izven naselja (razširjena bankina za postavitev JVO).

Na deviaciji bodo izvedeni 4 priključki - dostopi do zemljišč. Pred nivojskim prehodom NPr 603.5 Ranca 4 bo deviacija 2-2c s prepustom 3-11 (L=6,04 m, B=8,1 m, H=2,4 m) prečkala vodotok Cirknica. Poleg slednjega bodo na deviaciji izvedeni še 3 prepusti.

#### **Sklop 4 - cestne ureditve na tim. območju Štrihovec 1-2 (okolica ŽP med km 604+300 in km 605+600)**

Četrty sklop zajema ukinitve dveh nivojskih prehodov (Npr 604.7 Štrihovec 1 in Npr 605.5 Štrihovec 2) ter izvedbo vzporedne povezovalne ceste (deviacija 1-8a) z navezavo na izven nivojski prehod (nadvoz Cirknica) oz. deviacijo 1-8. V tem sklopu so v okviru cestnih izvedb (9 deviacij) predvidene tudi ureditve javne razsvetljave, zaščita in prestavitev TK in CATV omrežja, zaščita in prestavitev vodovodnega omrežja ter odvodnjavanja voda iz cest. Zaradi ureditve deviacije 1-8 bo potrebna v dolžini 81,29 m tudi vodnogospodarska preureditev Cirknice (regulacije 9-5). Ureditve bo izvedena v območju obstoječe struge Cirknice.

- Deviacija 1-8a (javna pot, dolžina 969,32 m v asfaltni izvedbi, projektna hitrost 40km/h) bo predstavljala preložitev dela obstoječe javne poti JP 892661 in navezavo na deviacijo 1-8. V okviru izvedbe te deviacije bosta poleg priključitve na deviacijo (1-5a), izvedena še 2 priključka k hišam.
- Deviacija 1-8 (javna pot, dolžina 317,50 m v asfaltni izvedbi, projektna hitrost 50km/h) bo predstavljala preložitev dela obstoječe javne poti JP 892661 in navezavo na regionalno cesto R2 437-268. Preko nadvoza Cirknica (dolžine 130,50 m) bo omogočila izven nivojsko križanje z železniško progo. Izven nivojsko križanje železnice bo nadomestilo dva ukinjena nivojska prehoda (Npr 604.7 Štrihovec 1 in Npr 605.5 Štrihovec 2). V okviru izvedbe te deviacije bosta poleg priključitev na deviacije (1-11, 1-8a, 1-5 in Pešpot 4) izvedeni še 2 priključka k hišam, 1 prepust in 62,60 m dolga in od 0,50 do 3,70 m visoka oporna konstrukcija - PK-C3. TPP ceste je 7.625 m – izven



- naselja z enostranskim hodnikom za pešce od km 0+000 do km 0+280.
- Deviacija 1-10 (regionalna cesta, dolžina 272,49 m v asfaltni izvedbi, projektna hitrost 70 km/h) bo predstavljala preureditev dela obstoječe regionalne ceste R2 437-268. Tudi tu je vzrok preureditve je neustrezno obstoječe križišče in neustrezen položaj obstoječega para avtobusnih postajališč, lociranih pred križiščem. V stacionaži 0+148,5 bo izvedeno novo križišče in pasova za levo zavijanje. Nov par avtobusnih postajališč bo izveden za križiščem. Izvedba deviacije vključuje tudi izvedbo 1 prepusta in 89 m dolge in od 1,20 do 2,30 m visoke oporne konstrukcije - PK-C2.
  - Deviacija 1-10a (javna pot, dolžina 97,64 m, širina 6,5 m, v asfaltni izvedbi) bo predstavlja preložitev dela obstoječe javne poti JP 892621. Vzrok preložitve je preureditev križišča na regionalni cesti R2 437-268. Na deviaciji bo izveden priključek v km 0+004.7.
  - Deviacija 1-11 (dolžina 221,25 m, širina 7,625 m, v asfaltni izvedbi) bo omogočala dostop iz načrtovane deviacije 1-8 do železniškega postajališča Cirknica.
  - Deviacija 1-5 (javna pot, dolžina 164,31 m, širina 5 m, v asfaltni izvedbi) bo predstavljala preureditev poteka dela obstoječe javne poti JP 892641. Na deviaciji je poleg navezave na deviacijo 1-8 predviden še 1 priključek k hiši.
  - Deviacija 1-5a (javna pot, dolžina 51,65 m, v asfaltni izvedbi) bo predstavljala preureditev poteka dela obstoječe javne poti JP 892641. Zaradi prevelikega vzdolžnega nagiba deviacije ni možno navezati direktno na deviacijo 1-8. Priključena bo na deviacijo 1-8a.
  - Deviacija Pešpoti 4 (dolžina 76 m, širina 5 m, v asfaltni izvedbi) bo v končni fazi predstavljala dostop do postajališča Cirknica. Sprva bo preko navezave na obstoječo JP omogočala dostop do zemljišč.
  - Deviacija 1-5b (javna pot, dolžina 268,43 m, širina 5 m) s pričetkom pred stanovanjskem objektu Fras bo predstavljala preureditev poteka dela obstoječe javne poti JP 892641. Na deviaciji bo v km 0+071.5 izveden priključek.

**Sklop 5 - cestne ureditve na tim. območju Štrihovec 4 (okolica ŽP pri km 606+500)**

Sklop 5 vključuje ureditev zavarovanega nivojskega prehoda NPr 606.5 (Štrihovec 4). Nivojski prehod bo zavarovan s polzapornicami. Na območju ureditve prehoda, bo v dolžini 80 m urejena tudi cesta (R2-437/0268).

**Sklop 6: cestne ureditve na tim. območju NPr Šentilj 2 (okolica ŽP med km 606+900 in km 607+500)**

Šesti sklop zajema ureditev zavarovanega nivojskega prehoda NPr 607.5 (Šentilj 2) in ukinitvev NPr 607.1 (Šentilj 1) ter izvedbo povezovalne ceste z navezavo na nivojski prehod NPr 607.5 (Šentilj 2). V tem sklopu so v okviru cestnih izvedb (4 deviacij) predvidene še zaščita in prestavitev vodovodnega sistema, prestavitev TK in KKS vodov, ureditev komunalne infrastrukture, ureditev horizontalne in vertikalne prometne signalizacije z vodenjem prometa ter vodnogospodarske ureditve. Zaradi predvidene izgradnje deviacije 1-19 bo potrebno v skupni dolžini 65 m preurediti levi pritok potoka Cirknice (prestavitev struge med novo lokalno cesto in obstoječo železniško progo).

- Deviacija 1-19 (lokalna cesta, dolžina 498,77 m, v asfaltni izvedbi) bo zaradi ukinitve nivojskega prehoda NPr 607.1 (Šentilj 1) predstavljala povezovalno cesto med javno potjo JP 892551 (navezava preko 79,83 m dolge deviacije 1- 20a) z lokalno ceste LC 203140 Zmrzlek – Šentilj (Jareninska cesta), ki bo imela preurejen in zavarovan nivojski prehod NPr 607.5 (Šentilj 2). Na povezovalno cesto bodo navezane še 115,73 m dolga deviacija 1- 20B in 75,93 m dolga deviacija 1- 20C. Deviacije bodo omogočale dostop

do objektov in zemljišč. Izvedba deviacije 1-19 vključuje izvedbo 89,16 m dolge, od 4,25 m do 5,67 m visoke kamnite zložbe - OK-C7 in prepusta.

#### 1.7 Postaja Šentilj (od km 607+817 do km 608+599)

Postajno območje nove postaje Šentilj, se prične z AB tirnimi zaključkom slepega postajnega tira št. 103 v km 607+817 in konča z izvozno kretnico št. 7 v km 608+800. Skupna dolžina postaje Šentilj je približno 992 m.

Na, v letu 2018, obnovljeni železniški postaji Šentilj je zaradi neustreznega položaja predvidena še ukinitvev nivojskega prehoda NPr 608.1 ter izvedba protihrupnih ograj.

Obremenitve s hrupom se bodo na večjem delu rekonstruirane železniške proge zmanjšale za ca. 2 dB(A). Kljub zmanjšanju emisije vira hrupa bodo v bližini poselitev izvedene naslednje absorpcijske protihrupne ograje (APO) oz. obojestranske absorpcijske ograje (OAPO):

- APO-24 od km 607+897 do km 608+397; L= 524 m; H=GRT + 3,0 – 3,5 m,
- OAPO-25 od km 608+033 do km 608+162; L= 131 m; H=GRT + 2,0 m,
- OAPO-26 od km 608+152 do km 608+441; L= 296 m; H=GRT + 2,5 m,
- APO-27 od km 608+387 do km 608+801; L= 410 m; H=GRT + 2,0 m.

Zaradi načrtovanih ureditev je predvidena naslednja rušitev objekta:

- gostinska stavba na Mariborska c. 31, Šentilj v Slov. Goricah (na zemljišču v k.o. 582 Štrihovec s parcelno št. 106/2).

Obraevan odsek ŽP vključuje ureditev križanj cest z železnico, ki v projektni dokumentaciji sodijo v tako imenovan » Sklop 7«. V dolžini 130 m bo izvedena ureditev regionalne ceste R2 437/0268 z ukinitvijo pasu za zavijanje levo. Priključek LC 392 050 bo ukinjen. Obstoječe avtobusno postajališče bo predstavljeno. Urejena bo uredi horizontalna in vertikalna prometna signalizacija z vodenjem prometa in komunalna infrastruktura.

#### 1.8 Odsek Šentilj – državna meja (od km 608+599 do km 610+423)

Obraevani odsek proge Šentilj – državna meja se prične na koncu zadnje kretnice postaje Šentilj in poteka do državne meje, kjer se naveže na železniško omrežje Avstrijskih zveznih železnic (ÖBB).

Na odseku bo izvedena naslednja absorpcijska ograja:

- APO-29 od km 609+381 do km 609+748; L=335 m; H=GRT + 2,0 m.

#### 1.9 Lokacije za vnos viškov zemeljskega materiala

Z izvedbo nameravanega posega bo okvirno nastalo 492.700,00 m<sup>3</sup> viškov izkopenega materiala. Za vgradnjo viškov izkopenega materiala je predvidenih 6 lokacij, katerih osnovne karakteristike so podane v spodnji tabeli 1, podrobneje pa so opisane v nadaljevanju. Lokacije so prikazane na grafičnih prilogah G.2 (list 2/4 in list 3/4) Poročila.

Tabela 1: Karakteristike lokacij za vnos viškov zemeljskega materiala

Lokacija	Opis lokacije	Kapaciteta (m <sup>3</sup> )	Površina (m <sup>2</sup> )	Največja višina (m)
1	Priključek "Doljna Počehova" na hitro cesto H2 (Maribor)	30.280,00	9.650	6,5

1a	Priključek "Doljna Počehova" na hitro cesto H2 (Maribor)	40.300,00	12.900	7,8
2	Dragučova (Maribor in Pesnica)	16.500,00	11.685	6,0
3	Pekel (Maribor)	256.780,00	34.685	15,00
4	Opekarna Košaki (Maribor)	137.746,00	27.995	12,5
14	Pokopališče Pesnica	15.937,00	30.241	4,2
Skupaj		497.543,00	190.313	

#### 1.9.1 Lokaciji 1 in 1a

Lokaciji 1 in 1a se nahajata ob vzhodnem delu priključka "Doljna Počehova" na hitro cesto H2 v občini Maribor. Po podatkih projektanta je verjetno na lokaciji že nasipan material, ki je nastal kot višek ob izgradnji hitre ceste. Cilj vnosa viškov v tla na lokaciji je zapolnitev depresije in izboljšanje tal. Območje omejujeta hitra cesta H2 ter železnica. Poraščeno je z grmičevjem in posameznimi drevesi. Na južni strani predvidene lokacije 1 se nahaja stanovanjski objekt, do njega vodi makadamska cesta.

Priprava in ureditev območja lokacije za vnos viškov v tla vključuje:

- odstranitev humusa v debelini 30 cm,
- v primeru odlaganja glinenega materiala na glineno podlago - nasutje prepustnega (kamnitega (lapornatega)) materiala v debelini ca. 1 m,
- v primeru odlaganja lapornatega materiala vgradnjo filtrskega tepiha,
- izvedbo zemeljskega jarka za odvod površinske vode na nižjem delu lokacije. Predviden je razgiban potek struge, z različnimi nakloni brežin, lesenimi pragovi in lesenim zavarovanjem pete brežine ter stabilizacija brežin s kokosovo mrežo;
- po zapolnjenju ponovno razgrnitev odstranjenega humusa in zatravitev ter v območju vodotoka ob levem in desnem bregu zasaditev z avtohtono drevesno in grmovno vegetacijo.

Dostop do lokacije 1 je zagotovljen preko obstoječega asfaltiranega dela nekategorizirane ceste z navezavo na priključno rampo hitre ceste (v nadaljevanju HC). Posegi na nekategorizirani cesti niso predvideni. Za dostop do lokacije 1a bo v dolžini 20 m (širina 5 m) izveden nov priključek na priključni rampi HC. Asfaltiranih bo 10 m, izvedba ostalih 10 m pa je predvidena v gramozni izvedbi. Voziščna konstrukcija bo zamenjana v celoti. Po zaključku vseh del na lokaciji za vnos bo priključek v celoti odstranjen. Dolžina transportne poti od severnega portala predora Pekel do lokacije znaša 2,6 km.

#### 1.9.2 Lokacija 2

Lokacija 2 se nahaja v Dragučovi v občini Maribor in Pesnica. Cilj vnosa viškov v tla na lokaciji je izboljšanje erozijskih razmer. Območje predstavlja ozko dolino s smeri sever-jug. Na robu doline se nahajajo stanovanjski objekti, do njih pa vodi makadamska cesta, ki prečno prečka dolino. Severni del doline je porasel z drevjem in nizkim grmičevjem, južni del pa predstavlja travnik oz. kmetijske površine. Na območju ni vidne površinske vode. Obstoječa lokalna cesta je speljana po vrhu doline. Priprava in ureditev območja lokacije za vnos viškov v tla vključuje:

- odstranitev humusa v debelini 30 cm,
- izvedbo kamnitega rebra po dnu grape,
- v primeru odlaganja glinenega materiala na glineno podlago - nasutje prepustnega (kamnitega (lapornatega)) materiala v debelini ca. 1 m,

- v primeru odlaganja lapornatega materiala vgradnjo filtrskega tepiha,
- izvedbo zemeljskega jarka za odvod površinske vode na nižjem delu lokacije,
- po zapolnjenju ponovno razgrnitev odstranjenega humusa in zatravitev površine,
- severni del območja se pogozdi, na južnem delu se vzpostavi kmetijsko zemljišče. Na delu, ki se pogozdi, se ponovno vzpostavijo tam prisotni ogroženi habitati (hrastovo belogabrovje oz. bukov gozd).

Za dostop do lokacije bo v trasi obstoječe JP 743132 izveden 57 m dolg priključek (širina 3,5 m) z navezavo na JP 743131. Voziščna konstrukcija bo zamenjana v celoti. Asfaltiranih bo 10 m, izvedba ostalih 47 m pa je predvidena v gramozni izvedbi. Po zaključku vseh del na lokaciji za vnos bo dostop obnovljen. Dolžina transportne poti od severnega portala predora Pekel do lokacije znaša 2,0 km.

### 1.9.3 Lokacija 3

Lokacija 3 se nahaja v bližini lokacije št. 2, v Peklu pri Mariboru v občini Maribor. Cilj vnosa viškov materiala v tla na lokaciji je izboljšanje erozijskih razmer. Območje predstavlja dolino v smeri severozahod – jugovzhod. Najnižji del doline je na jugovzhodnem delu, kjer se nahajajo posamezni stanovanjski objekti. Na vrhu doline se nahaja lovska kočica. Južni del doline omejuje gozd, sama dolina pa je porasla z grmičevjem in posameznimi drevesi. Na območju ni vidne površinske vode. Obstoječa lokalna cesta je speljana po robu doline in vodi do vrha, kjer se nahaja lovska kočica. Priprava in ureditev območja lokacije za vnos viškov v tla vključuje:

- odstranitev humusa v debelini 30 cm,
- pripravo temeljnih tal – izvedbo stopničenja za preprečitev zdrsa,
- umestitev drenažne cevi DN800 in izvedbo kamnitega rebra po dnu grape,
- v primeru odlaganja glinenega materiala na glineno podlago - nasutje prepustnega (kamnitega (lapornatega)) materiala v debelini ca. 1 m,
- v primeru odlaganja lapornatega materiala vgradnjo filtrskega tepiha,
- izvedbo zemeljskega jarka za odvod površinske vode na nižjem delu lokacije,
- po zapolnjenju ponovno razgrnitev odstranjenega humusa, zatravitev ter pogozditev in vzpostavitev kmetijskega zemljišča. Na delu, ki se pogozdi, se ponovno vzpostavijo tam prisotni ogroženi habitati (hrastovo belogabrovje oz. bukov gozd).

Za dostop do lokacije bo v trasi obstoječe nekategorizirane ceste izveden 340 m dolg priključek (širina 3,5 m) z navezavo na JP743131. Voziščna konstrukcija bo zamenjana, priključek bo v celoti asfaltiran. V območju objekta Pekel 17 bo priključek umaknjen od objekta ca. 10 m. Po zaključku vseh del na lokaciji za vnos bo dostop obnovljen. Dolžina transportne poti od severnega portala predora Pekel do lokacije znaša 2,8 km.

### 1.9.4 Lokacija 4

Lokacija 4 se nahaja v neposredni bližini bivše opekarne Košaki v občini Maribor. Cilj vnosa viškov v tla na lokaciji je izboljšanje erozijskih razmer. Območje predstavlja opuščeni površinski odkop glinice za potrebe proizvodnje opeke. Na območju ni vegetacije in vidne površinske vode. V bližini odkopa se nahajajo objekti nekdanje opekarne ter novi trgovski center.

Priprava in ureditev območja lokacije za vnos viškov v tla vključuje:

- odstranitev humusa v debelini 30 cm,
- pripravo temeljnih tal – izvedbo stopničenja za preprečitev zdrsa,
- v primeru odlaganja glinenega materiala na glineno podlago - nasutje prepustnega (kamnitega (lapornatega)) materiala v debelini ca. 1 m,

- v primeru odlaganja lapornatega materiala vgradnjo filtrskega tepiha,
- izvedbo zemeljskega jarka za odvod površinske vode na nižjem delu lokacije;
- po zapolnjenju ponovno razgrnitev odstranjenega humusa in zatravitev.

Za dostop do lokacije bo izveden nov, 90 m dolg priključek (širina 3,5 m) na nekategorizirano cesto z navezavo na LC 242351. Voziščna konstrukcija bo zamenjana v celoti. Asfaltiranih bo 10 m, izvedba ostalih 80 m pa je predvidena v gramozni izvedbi. Po zaključku vseh del na lokaciji za vnos bo dostop v celoti odstranjen. Dolžina transportne poti od južnega portala predora Pekel do lokacije znaša 0,7 km.

#### 1.9.5 Lokacija 14

Lokacija 14 se nahaja v občini Pesnica, znotraj območja URN Pokopališča. Predvidena lokacija leži na poplavnem območju visokih vod Cirknice. Na lokaciji je bilo pred kratkim odloženih že 63.747 m<sup>3</sup> zemeljskega materiala, ki je nastal v okviru vzdrževalnih del v javno korist (v nadaljevanju: VDJK) železniške proge med Pesnico in državno mejo. Nameravan poseg predstavlja dokončno zapolnitev še prostih kapacitet. Po zapolnjenju bo deponija prekrita s humusom in zatravljena. V območju lokacije za vnos viškov materiala so predvideni še naslednji protipoplavni ukrepi:

- izvedba protipoplavnega nasipa na desnem bregu Cirknice za zaščito poslovno/stanovanjskih objektov,
- zvedba protipoplavne zaščite poslovno/stanovanjskih objektov na območju severno od lokacije za vnos viškov materiala št.14.

### 1.10 Organizacija gradbišča

#### 1.10.1 Terminski plan

Terminski plan gradnje je povzet po Elaboratu organizacije gradbišča, Lineal d.o.o. 2017. Natančnejši terminski plan gradnje je prikazan v tabeli 3 na strani 39 Poročila. Z deli se bo najprej pričelo na območju Železniških postaj Maribor Tezno, Maribor, Pesnica ter Šentilj. Gradnja nove trase železniške proge od km 595+870 do km 599+600 bo potekala skoraj dve leti. Dela na odseku Pesnica – Šentilj – d.m. se bo vršila ca. 30 dni. Ureditve križanj cest z železnico na odseku med Pesnico in Šentiljem pa bo potekala dobrih 20 mesecev.

Dela na odprtih delih gradbišč in transport za potrebe gradnje bodo večinoma potekala le v dnevnem času. Gradnja predora Pekel in transport betona iz mobilne betonarne do obeh portalov predora se bodo izvajali 24 ur na dan. Dela na postaji Maribor ter na odseku Maribor – predor Počehova se bodo izvedela delno tudi ob vikend zaporah (predvidene 4 vikend zapore). Za območje postaje Maribor in na odseka Maribor – predor Počehova je sočasno z izvedbo gradbenih del predvidena tudi postavitve aktivne protihrupne zaščite (PHO). Postavitve protihrupnih ograj na odseku Pesnica – Šentilj –d.m. pa je predvidena šele po dokončanju gradbenih del, sočasno z izvedbo ureditve križanj cest z železnico.

Za vsa naštetá dela pri nadgradnji železniške proge Maribor – Šentilj – d.m. je okvirna masna bilanca viškov izkopanega materiala 492.699 m<sup>3</sup>, za odlaganje je predvidenih 6 lokacij za vgradnjo viškov izkopanega materiala s skupno kapaciteto 497.543 m<sup>3</sup>. Pri izračunu količin je upoštevan material v raščenem stanju, za prevoze je upoštevano povečanje volumna izkopanega materiala. 77.900 m<sup>3</sup> materiala bo primerne za vgradnja na različnih lokacijah vzdolž trase.

Pri nadgradnji bo skupno potrebno zagotoviti 126.595 m<sup>3</sup> betona, 203.715 m<sup>3</sup> gramoza, 20.586 ton jekla, 10.532 m<sup>3</sup> asfalta, 27.944 m<sup>3</sup> tolčenca ter skupno 17.369 novih pragov. Pri demontaži obstoječe proge bo potrebno odpeljati 25.500 m<sup>3</sup> tolčenca ter 19.480 starih pragov. Natančnejši

podatki o ocenjeni količini materiala v času nadgradnje železniške proge Maribor – Šentilj so predstavljeni v tabeli 4 na strani 39 Poročila.

Za potrebe gradnje predora in viadukta je predvidena postavitve mobilne betonarne ob severnem portalu predora Peki, možna bo tudi dobava betona iz obstoječih betonarn v bližini. Najbližja asfaltna baza za dobavo asfaltov je v Hočah. Armatura se bo dovažala iz centralne železokrivnice izvajalca del in se sproti vgrajevala na gradbišču; na gradbiščih so predvidene le manjše zaloge jekla za armiranje. Za opaževanje se bo uporabljal klasični leseni opažni materiali in vezna sredstva ter sistemski opaži.

#### 1.10.2 Gradbena mehanizacija in tehnologija gradnje

Transporti gradbenih materialov in gradbenih pripomočkov bodo potekali z dvo ali več osnimi tovornjaki po dostopnih poteh na gradbišče. Zemeljska dela bodo potekala z bagri in buldožerji. Asfalterna dela bodo potekala z asfalternimi finišeji in statičnimi ter vibracijskimi valjarji, medtem ko bodo asfalt na gradbišče dovažali s tovornjaki s prirejenimi kesoni. Poleg bagrov in buldožerjev bodo uporabljali še bager za rušenje ter stroj za uvrtnje pilotov.

Novi predor Peki bo dolžine 1.530 m in se bo končal na robu doline Pesnice pred AC A1. Izkop predora se bo izvajal z mehanskim izkopom z bagerjem, in sicer v treh delih, skladno z novo Avstrijsko metodo gradnje ali NATM. Najprej se bo izvajal izkop kalote, sledil bo izkop stopnice in na koncu talnega oboka. Izkopi se bodo izvajali na takšni medsebojni razdalji, da bo mogoča stabilizacija predora. Kot primaren podporni ukrep bo uporabljen brizgani beton v kombinaciji s sidri, ki bosta skupaj tvorila začasen podporni sistem do vgradnje končne konstrukcije. Predorski ventilatorji za prezračevanje v času gradnje bodo locirani na portalu vsake predorske cevi ter na portalu reševalnega rova. Pilotiranje za temelje se bo izvajalo na območju večjih objektov (portali predora, viadukti in mostovi) ter opornih in podpornih konstrukcij.

Viadukt Pesnica dolžine 896 m bo zasnovan kot armirano betonska integralna konstrukcija z 32-timi polji dolžine 28 m. Temeljenje bo izvedeno v celoti z globoko uvrtnimi AB piloti globine do 17 m in premera do 1.5 m. Podporniki višine do 13 m bodo stenasti, betonirani v klasičnih dvostranskih opažih. Zgornja konstrukcija bo zasnovana kot serija okvirnih konstrukcij povezanih v skupno integralno konstrukcijo brez ležišč. Tipični takt 28 m se bo predvidoma izdeloval v tedenskih intervalih, gradnja se bo predvidoma izvajala s pomočjo potujočega opaža.

Na območju severnega platoja predora Peki je načrtovana postavitve mobilne betonarne na gradbiščnem platoju. Betonarna bo morala biti opremljena s platojem za čiščenje avtomešalcev in reciklatorjem odpadnih voda (vsa tehnološka voda se bo v postopku izdelave betona ponovno uporabila). Tip betonarne bo izbran po principu BAT («best available technology»). Za izkopani material iz predora Peki bo na vhodnih portalih in portalu reševalnega rova postavljen premični drobilec. Tako bo količina prevozov zmanjšana na minimum, obdelan material pa bo mogoče vgrajevati tudi v nove cestne ali železniške nasipe. Po oceni bo za izgradnjo viadukta in predora potrebnih ca. 90.000 m<sup>3</sup> betona, ki bo moral biti na razpolago 24 ur na dan.

Betoni se bodo iz betonarn na gradbišče dovažali s hruškami, vgrajevani bodo z betonskimi črpalkami (roboti za brizganje betona), asfalt se bo dovažal iz asfaltne baze izvajalca.

#### 1.10.3 Transportne poti

Za transport materialov do lokacij viškov izkopnega materiala so predvidena 3-osna tovorna vozila, nosilnosti 15 ton. Za transport jekla za armiranje so predvidena tovorna vozila z 12,0 m

prikolico, nosilnosti 15 ton.

Odvoz in dostava po železnici je predvidena za naslednje materiale: nove tirnice dolžine do 120 m, novi pragovi, tolčenec (dostava), stare tirnice, stari pragovi. Lokacije za začasno skladiščenje teh materialov bodo na postajah Maribor -Tezno, Maribor, Pesnica in Šentilj.

Transport materiala za potrebe gradnje bo potekal po javnem cestnem omrežju ter po začasni gradbiščnih poteh in gradbiščnih priključkih. Transportne poti bodo povezovale gradbišče s posameznimi lokacijami za vnos ali odvzem materiala (kamnolomi) ter z betonarnami in asfaltnimi bazami. Tako za transport po javnem cestnem omrežju kot za transport po gradbišču velja, da bo na nekaterih transportnih poteh v relativno kratkem obdobju potreben transport velikih količin materiala, kar bo v tem obdobju glede na letno povprečje povečalo promet težkih tovornih vozil.

V celotnem obdobju gradnje je skupaj predvidenih 259.000 prevozov tovornih vozil v obe smeri. V to oceno so zajeti podatki o prevozihi viškov izkopnega materiala (humus in ostale zemljine), odvečnega materiala zaradi rušitev, dovoz potrebnega materiala iz kamnolomov, dovoz armatur, asfaltov in betonov ter dovoz ostalega potrebnega materiala. Transport bo potekal po naslednjih državnih in lokalnih cestah:

- A1/0031 Šentilj - Pesnica;
- A1/0065 Pesnica – Dragučova,
- A1/0806 Dragučova – Lenart,
- H2/0032 Pesnica – Maribor,
- H2/0033 Maribor – Tezno,
- R2-437/0267 Šentilj,
- R2-437/0268 Šentilj – Pesnica,
- R2-449/0314 Pesnica – Lenart
- R2-436/0440 Doljna Počehova
- G1-1/0246 MB (Ptujška) – Miklavž
- Šentiljska cesta, Maribor
- Partizanska cesta, Maribor.

Transportne poti so prikazane na slikah 2, 3, 4, 5 na straneh 43 - 45 Poročila.

#### 1.10.4 Miniranje

Za nameravani poseg je bil izdelan Elaborata tehnologije gradnje vključno z elaboratom prezračevanja in razstreljevanja v času gradnje predora, IRGO d.o.o., št. načrta: ic203/18, april 2018 iz katerega izhaja, da bo izkop predora Pekel potekal v večji meri z vrtanjem in razstreljevanjem oziroma z mehanskim izkopom (predvidoma s predorskim bagrom ali rezalnim strojem). Glede na klasifikacijo po hribinskih tipih in klasifikacijo glede obnašanja hribine (BT) in načrtovanih podpornih ukrepov je predvideno razstreljevanje na odsekih, kjer sta tipa obnašanja hribine:

- BT2: Na pretežnem območju srednjega in višjega nadkritja se pričakuje relativno dobre stabilnostne pogoje in majhne deformacije. Možno je krušenje/izpadanje pol laporovca manjših dimenzij in lokalno gravitacijsko izpadanje blokov manjših dimenzij. Glede na verjetni podporni tip je v kaloti predviden izkopni korak do 2,2 m.
- BT3: Na območju slabše kamnine zaradi vpliva preloma in pojavljanja razpok se ob podpiranju ne pričakuje večjih deformacij, obstaja pa večja nevarnost izpadanja blokov pri izkopu/razstreljevanju. Možno je krušenje/izpadanje pol laporja zaradi slabšega stika med plastmi v horizontalnih conah pretirne kamnine ter razrahljanih plasti, kot posledica miniranja. Lokalno je možno gravitacijsko izpadanje blokov. Glede na bolj verjeten

podporni tip je v kaloti predviden izkopni korak do 1,7 m, zmanjšan korak pa do 1,3 m. Izkopni korak v stopnici je 2x daljši in znaša od 2,6 m do 3,4 m.

#### Območje vpliva nameravanega posega

Območje posega na katerem bi nameravani poseg lahko povzročil obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi je določeno v Poročilu o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št.: 3310/11-PVO, Maribor, marec 2018, dopolnitev september 2018, dopolnitev februar 2019 v poglavju 6 Opredelitev območja, na katerem poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje in premoženje ljudi in Aneksu 2 k Poročilu o vplivih na okolje za nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št.: 3310/11-PVO, Maribor, marec 2018, dopolnitev september 2018, dopolnitev februar 2019, dopolnitev marec 2019, dopolnitev maj 2019, dopolnitev junij 2019, Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor, v poglavju 5 Območje vpliva nameravanega posega na zdravje in premoženje ljudi obsegalo zemljišča, ki so določena v Prilogi 2 tega okoljevarstvenega soglasja (Priloga 2: Območje vpliva nameravanega posega). ter v grafičnih prilogah G.10 (listi 1/3, 2/3 in 3/3).

V vplivnem območju na zdravje in premoženje ljudi so razglašena naslednja varovana območja:

- neposredni in daljinski vpliv Natura 2000 območja na podlagi Uredbe o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13 popr., 39/13-Odl.US, 3/14 in 21/16; v nadaljevanju: Natura uredba), in sicer POV Drava (SI5000011). Nameravani poseg meji na POV Drava (SI5000011);
- neposredni in daljinski vpliv lokalnih Zavarovanih območji z Odlokom o razglasitvi naravnih znamenitosti na območju občine Maribor (MUV, št. 17/92), in sicer Maribor - park na Kidričevem trgu (ID 817) in Maribor – Tomšičev drevored (ID 818). Območji sta oddaljeni ca. 75 m od nameravanega posega;
- širše vodovarstvenega območja (VVO III), ki je opredeljeno z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja (Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15) in sicer na območju postaje Tezno in odseka in postaje Maribor.

#### 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 nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja št.: 3310/11-PVO, Maribor, marec 2018, dopolnitev september 2018, dopolnitev februar 2019, dopolnitev marec 2019, dopolnitev maj 2019, dopolnitev junij 2019, Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor (v nadaljevanju Poročilo), vsi omilitveni ukrepi, predvideni v zakonskih in podzakonskih predpisih ter v DPN in Odloku o ureditvenem načrtu za del naselja Pesnica pri Mariboru (MUV št. 31/03).



## 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.

### A) Varstvo kakovosti zraka

#### A1) Obstoječe stanje okolja

Širše območje nameravanega posega je, skladno z Uredbo o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 9/11, 8/15 in 66/18), razvrščeno v območje onesnaženosti zraka SIC (celinsko območje), na območju Mestne občine Maribor v območje SIM, ki je zaradi onesnaženosti zraka z delci PM<sub>10</sub> razvrščeno v I. stopnjo onesnaženosti zraka. Viri onesnaževanja zraka na širšem območju ob železniški progi so cestni promet, kurišča in proizvodni procesi. Stalna povečana onesnaženost zraka je prisotna ob cestah z gostim prometom in ob industrijskih obratih, v zimskem obdobju pa je povečana koncentracija onesnaževal, ki so posledica obratovanja kurilnih naprav. Cestni promet ima pomemben delež pri skupnih emisijah dušikovih oksidov, ogljikovega monoksida in hlapnih organskih spojin. Kurilne naprave za pridobivanje tehnološke in ogrevalne toplote pomembno prispevajo k emisijam dušikovih oksidov in delcev PM<sub>10</sub>. Kurilne naprave za pridobivanje tehnološke toplote so aktivne vse leto, kurile naprave za pridobivanje ogrevalne toplote le v času kurilne sezone. Za območje Mestne občine Maribor je bil zaradi povečane onesnaženosti zraka z delci PM<sub>10</sub> v letu 2013 sprejet in v letu 2018 dopolnjen Odlok o načrtu za kakovost zraka za aglomeracijo Maribor (Uradni list RS, št. 82/18), ki določa podrobnejši program ukrepov za zmanjšanje onesnaženosti zraka z delci PM<sub>10</sub>, obveznosti povzročiteljev obremenitve in izvajalcev javnih služb varstva okolja in oseb ter spremljanje učinkov izvedenih ukrepov.

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

Med gradbenimi deli se bo onesnaženost z delci PM<sub>10</sub> povečala na območju in v okolici gradbišča zaradi obratovanja gradbene mehanizacije, začasnih gradbiščnih naprav in dodatnega transporta za potrebe gradbišča (dovoz in odvoz materiala). Obremenitev bo največja pri intenzivnih zemeljskih delih na gradbišču ter ob transportnih poteh od lokacij odvzema gradbenega materiala do gradbišča in od gradbišča do lokacij za vnos viškov izkopnega materiala. Vpliv gradnje na ožjem območju ob gradbišču bo neposreden in kratkoročen, na širšem vplivnem območju pa bo prisoten tudi daljinski vpliv zaradi prevozov za potrebe gradnje. Gradbena dela, ki bodo najbolj vplivali na emisije delcev PM<sub>10</sub> z območja gradbišča, bodo:

- pripravljalna zemeljska in izkopna dela,
- obratovanje delovnih naprav in strojev na gradbišču,
- gradnja premostitvenih objektov (viadukti, nadvozi),
- gradnja predora Pekel,
- transport materiala za potrebe gradnje.

Iz Poročila izhaja, da bo najvišja dnevna koncentracija PM<sub>10</sub> delcev v času gradnje presegala mejne vrednosti pri vsaj 24 stanovanjskih stavbah na območju Šentiljske ceste v Mariboru ter na območju naselij Pekel, Pesnica, Ranca, Jelenče in Šentilj; najbolj obremenjena območja bodo na območju Šentiljske ceste 110 in 112 ter ob železniških postajah Pesnica in Šentilj. Dodatne ocenjene koncentracije delcev PM<sub>10</sub> v času intenzivnih gradbenih del pri najbližjih

stanovanjskih stavbah bodo na dnevni ravni presegale  $511 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , na letni ravni pa bodo dosegale  $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Za omejitev vpliva onesnaženosti zraka z delci  $\text{PM}_{10}$  pri bližnjih stanovanjskih objektih je naslovni organ, skladno z Uredbo o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11), in Uredbo o emisiji snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja (Uradni list RS, št. 31/07, 70/08, 61/09 in 50/13), določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./1./1.1.1 – II./1./1.1.5 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da je treba gradbiščne poti, ki potekajo v bližini stanovanjskih stavb, pri katerih ocenjena dodatna obremenitev presega  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , protiprašno preplastiti z bitumensko prevleko. To so: vse dovozne ceste do lokacij za vnos, dovozi mimo stavb na naslovih Pekel 41 in 42 ter Pekel 17, gradbiščne poti na območju viadukta Pesnica (stavba na naslovu Pesnica pri Mariboru 30), gradbiščne poti za gradnjo viadukta Ranca, gradbiščne poti za gradnjo nadvoza Cirknica. Stalne ali začasne lokacije za odlaganje sipkega materiala ne smejo biti locirane v neposredni bližini stanovanjskih objektov, kar velja tudi za začasno odlaganje humusa ob trasi. Začasne lokacije za odlaganje sipkega materiala morajo biti locirane znotraj območja JŽI in morajo biti od stanovanjskih stavb oddaljene vsaj 100 m. Rušitve objektov se ne sme izvajati v sušnem obdobju. Dokončana območja je potrebno sproti rekultivirati (gradbišče, okolica objektov). Dalje je za zmanjšanje vpliva emisije delcev zaradi obratovanja delovnih strojev naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe naveden v točkah II./1./1.1.6 – II./1./1.1.8 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da je hitrost vožnje na gradbišču treba omejiti na največ 10 km/h. Med gradnjo je potrebno izvajati redno vlaženje odprtega gradbišča, redno čiščenje gradbiščnih poti in vozil pri prehodu z gradbišča na javne prometne površine ter uporabljati ponjave na prevoznih sredstvih. Gostoto prevozov gradbenega materiala je treba zmanjšati, tako da bodo v obe smeri peljali polni kamioni.

Z upoštevanjem splošnih omilitvenih ukrepov v točkah II./1./1.1.1 – II./1./1.1.8 izreka tega okoljevarstvenega soglasja se bodo najvišje dnevne koncentracije in povprečne letne koncentracije delcev  $\text{PM}_{10}$  občutno zmanjšale, kljub temu se lahko ob neugodnih vremenskih situacijah pri gradbišču in transportnih poteh najbližjih stanovanjskih stavbah onesnaženost zraka poveča do mejnih vrednosti. V času povečanega ozadja delcev  $\text{PM}_{10}$  (v kurilni sezoni) bo lahko skupna koncentracija delcev  $\text{PM}_{10}$  med gradnjo pri najbolj izpostavljenih stavbah občasno presegala mejno dnevno vrednost. Območje, kjer je pričakovano največje povečanje onesnaženosti zraka z delci  $\text{PM}_{10}$  med gradnjo, predstavljajo odseki:

- km 596+530 levo, Šentiljska cesta 110 in 112, gradbišče južnega portala predora Pekel,
- km 600+291 levo, Pesnica pri Mariboru 19, gradbišče ŽP Pesnica,
- km 608+224 levo, Mariborska c. 33, Šentilj, gradbišče ŽP Šentilj.

Glede na navedeno je naslovni organ je določil dodatni omilitveni ukrep v točki II./1./1.1.9 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da je treba na najbolj izpostavljenih območjih stanovanjske pozidave (Šentiljska cesta 110 in 112 v Mariboru, Pekel 41 in 42, Pesnica pri Mariboru 18, 19 in 23, Jelenče 24 in 28 in Mariborska cesta 33 v Šentilju) izvesti začasne protiprašne zaslone, saj ocenjena dodatna obremenitev na teh lokacijah znaša preko  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , to pa skupaj z obstoječo obremenitvijo, ki povprečno presega  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pomeni preseganje mejnih vrednosti.

S premičnimi drobilci predelava odpadkov na območju degradiranih območij, kamor se uvršča Aglomeracija Maribor, ni dovoljena, zato je naslovni organ določil dodatna omilitvena ukrepa navedena v točkah II./1./1.1.10 in II./1./1.1.11 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določata, da je s premičnimi drobilci na območju aglomeracije Maribor dovoljena le predelava mineralnih surovin. Na območju Mestne občine Maribor je treba v primerih, ko je s strani naslovnega organa uradno razglašeno, čezmerno onesnaženje zraka z delci  $\text{PM}_{10}$ , na gradbišču opustiti dela, ki povzročajo prašenje, vključno z obratovanjem premičnih drobilcev.

Spremljanje stanja okolja: Na območjih, kjer je pričakovana onesnaženost zraka zaradi gradnje največja, to je na naslednjih merilnih mestih: Šentiljska cesta 112 (Maribor); Pesnica pri Mariboru 19 (Pesnica); Mariborska cesta 33 (Šentilj); Slovenska ulica 30 (Šentilj); Pekel 17 (Pekel), je treba izvajati meritve koncentracije delcev PM<sub>10</sub> v skladu s programom monitoringa, ki je opisan v Poročilu. Prve meritve je treba izvesti pred pričetkom gradnje. Izvajati jih je potrebno en mesec. Med gradnjo je treba izvesti vsaj dve meritvi koncentracije delcev PM<sub>10</sub>, v primeru preseganja mejnih vrednosti je treba pogostost in obseg meritev povečati, po potrebi pa izvajati neprekinjene meritve. Predlog spremljanja stanja kakovosti zraka v času gradnje je podan v tabeli 176 Poročila, merilna mesta so prikazana na grafični prilogi G.9. Poročila.

## B) Varstvo podzemnih voda

### B1) Obstoječe stanje okolja

Železniška trasa Maribor - Šentilj vse od Maribora do Šentilja poteka po območju vodnega telesa Zahodnih Slovenskih goric ( VTPodV\_3015). Na območju se pojavljajo predvsem manjši medzrnski vodonosniki z lokalnimi in omejenimi viri podzemne vode. Skrajni severni del proučevane železniške povezave se uvršča območje vodnega telesa Vzhodnih Slovenskih goric (VTPodV\_4017). Tudi na tem območje se pojavljajo predvsem manjši vodonosniki z lokalnimi in omejenimi viri podzemne vode. Iz geološke karte ozemlja, dostopne na <http://biotit.geozs.si/ogk100/> je razvidno, da območje gradijo miocenske plasti peščenih laporjev, peščenjakov, peskov in konglomeratov, značilne za širše območje Slovenskih goric. Miocenske plasti na tem območju so zelo slabo prepustne. Koeficienti prepustnosti se giblje na intervalu med  $1 \times 10^{-8}$  in  $1 \times 10^{-11}$  m/s. Dno dolin zapolnjujejo aluvialni sedimenti rek in potokov, ki jih sestavljajo meljasto-glinasti in peščeni nanosi z vmesnimi prodniki, ki so slabo do srednje prepustni. Koeficienti prepustnosti se v teh plasteh gibljejo na intervalu med  $1 \times 10^{-6}$  do  $1 \times 10^{-5}$  m/s. Trasa železniške proge poteka neposredno po dolinah vodotokov. Ta območja predstavljajo drenažne baze za podzemne vode z območja. Tokovnice podzemne vode so tu obrnjene navzgor in potekajo v smeri proti omenjenim drenažnim bazam, ki jih predstavljajo površinski vodotoki. Zaradi tega je na območjih, preko katerih vodi trasa proge, prisoten relativno visok nivo podzemne vode in pogosta zamočvirjenost terena. Vzdlž trase se nahajajo zajetja, za katera so pridobljena vodna dovoljenja in se uporabljajo bodisi za potrebe pitne vode bodisi za druge namene (zalivanje). Na širšem območju železniške trase je bilo med hidrogeološkim kartiranjem evidentiranih 18 aktivnih izvirov.

Na osnovi rezultatov monitoringa kemijskega stanja podzemnih voda v letu 2013 - 2015 – (ARSO) je kemijsko stanje za obe vodni telesi VTPodV\_3015 – Zahodne Slovenske gorice in vodnega telesa VTPodV\_4017 – Vzhodne Slovenske gorice ocenjeno za »dobro kemijsko stanje«.

Obravnavan odsek železniške proge na območju postaje Tezno in na delu obravnavanega odseka na območju postaje Maribor poteka po širšem območju vodovarstvenega območja (VVO III), ki je opredeljeno z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Urbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja (Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13 in 79/15). Na širšem vodovarstvenem območju prepovedi in usmeritve v zvezi z gradbenimi deli določa Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Urbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja.

Območje postaje Tezno leži južno od glavnega dela mesta Maribor na Dravskem polju in se nahaja v III. vodovarstvenem območju vodnih virov Betnava in Bohova. Območje s podzemnimi vodami pripada vodnemu telesu podzemne vode Dravske kotline (VTPodV\_3012). Vodno telo se nahaja na območju aluvialnega prodnega zasipa reke Drave, za katerega je značilno prevladovanje aluvialnih prodov, peskov, grušč, meljev in glin kvartarne starosti. Koeficient vodoprepustnosti je ocenjen na  $2,6 \times 10^{-4}$  m/s. Po podatkih Zavoda za zdravstveno varstvo Maribor naj bi bilo kemijsko stanje podzemne vode vodonosnikov tega območja slabo, kar je

posledica intenzivnega kmetijstva in obremenitve podzemne vode z nitrati, atrazinom in njegovim razgradnim produktom desetilatrazinom, bentazonom ter lahkohlapnimi organskimi topili. Po podatkih Opozorilne karte poplav (Atlas okolja, ARSO, januar 2011) se obravnavano območje nahaja izven območja poplavnih vod in ni erozivno.

Železniška postaja Maribor proti zahodu meji in delno posega na vodovarstveno območje vodnega vira Vrbanski plato. Območje železniške postaje Maribor in pripadajočega progovnega odseka s podzemnimi vodami leži na meji vodnih teles podzemne vode Dravska kotlina (VTPodV\_3012) in Zahodne Slovenske gorice (VTPodV\_3015). Vodni telesi se nahajata na območju aluvialnega prodnega zasipa reke Drave, za katerega je značilno prevladovanje aluvialnih prodov, peskov, grušča, meljev in glin kvartarne starosti. Poseg nadgradnje progovnega odseka in železniške postaje Maribor bo zajel zgornji oziroma prvi aluvialni vodonosnik, prodnopedščenega zasipa Drave. Koeficienti vodoprepustnosti vodonosnika (medzrnskega) nihajo med  $2,6 \times 10^{-2}$  m/s in  $4,1 \times 10^{-5}$  m/s. Zvezna gladina podzemne vode je vezana na gladino reke Drave in se nahaja na globini 15 do 20 m. Obstoječe kemijsko stanje vodonosnika Vrbanskega polja je v skladu s pravilniki RS ocenjeno kot »slabo kemijsko stanje« (ARSO, Ocena kemijskega stanja podzemne vode, obdobje 2006-2017). Analize vode nakazujejo stalno prisotnost nekaterih pesticidov in njihovih metabolitov, prisotni pa so tudi trendi naraščanja obremenitve z nitrati in nekaterimi kemijskimi onesnaževali.

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

V okviru izvedbe nameravanega posega se bodo izvajala dela, ki lahko vplivajo na dodatne obremenitve tal in podzemne vode. Glede na to, da trasa železniške proge Maribor - Šentilj poteka po območju, ki ga tvorijo neznatni manjši vodonosniki z lokalnimi ali omejenimi viri podzemne vode, in ker obravnavano območje gradijo predvsem miocenske plasti, ki so značilne za širše območje Slovenskih goric, in ki so na obravnavanem območju zelo slabo prepustne, bistvenih vplivov med izvedbo nameravanega posega ni pričakovati.

Največje neposredne vplive na razmere podzemni vodi je za pričakovati na območju gradnje predora Pekel in podhodov. Vplive na tla in posredno podzemno vodo je pričakovati tudi na območjih, na katerih bodo potekale ostale aktivnosti, povezane z gradnjo, in sicer na transportnih in drugih manipulativnih površinah, na lokacijah začasnega območja za vnos viškov materiala iz predorov in trase železniške proge, na območju dovozih poti. Potencialno možne vplive na tla in posredno podzemno vodo na območju nameravanega posega predstavljajo:

- onesnaženje s hidroizolacijskimi materiali in drugimi zaščitnimi površinskimi premazi med njihovo uporabo ali zaradi izluževanja ostankov teh materialov iz nepravilno odložene ali shranjene embalaže;
- oskrbovanje vozil in strojev z gorivi in olji, pri katerem se tekočine polivajo po tleh;
- nesreče z razlitjem ali razsutjem nevarnih tekočin ali drugih materialov (na primer razlitje pogonskega goriva, mazalnih in drugih olj). Vplivi na razmere v podzemni vodi so odvisni od razsežnosti nesreče in od vrste nevarnih spojin/snovi, ki je predmet nesreče. Posledice v podzemni vodi so zato lahko tudi trajne.
- neprimerno ravnanje z odstranjenimi oz. odpadnimi železniškimi pragovi zaradi emisij nevarnih snovi (policikličnih aromatskih ogljikovodikov, PAO).
- onesnaženje z odpadnimi tehnološkimi vodami kot tudi z odpadnimi vodami z odprtih gradbenih površin.

Za zaščito tal in posredno kakovosti podzemne vode in je naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./ 2.1/2.1.1 – II./2.1/2.1.9 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da je treba v času gradnje in pripravljanih del na območju gradbišča in transportnih poti

uporabljati le tehnično brezhibno gradbeno mehanizacijo, iz katere ne sme puščati olje in mazivo. Oskrba vozil in strojne opreme z gorivi in mazivi mora biti urejena tako, da omogoča varno dostavo in varno pretakanje goriv in maziv v skladu z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju odpadnih vod iz postaj za preskrbo motornih vozil z gorivi, objektov za vzdrževanje in popravila motornih vozil ter pralnic za motorna vozila (Uradni list RS, št. 10/99, 40/04, 41/04-ZVO-1). Lokacije manipulativnih prostorov, skladišč gradbenega materiala in strojev ter drugih objektov, ki so povezani z gradnjo, je treba izbrati znotraj območja nameravanega posega. Za transport je treba prednostno uporabiti obstoječe infrastrukturne površine, ki morajo biti določene pred začetkom izvajanja del. Na že obstoječih odsekih utrjenih poteh, ki se bodo uporabljale za transport, je treba obnoviti odtoke, ojačati prepuste in zagotoviti varen prevoz preko že obstoječih objektov. Uporabljati se morajo le gradbeni in izolacijski ter drugi materiali, ki zaradi svojih kemijskih lastnosti ne predstavljajo trajne nevarnosti za tla in podzemne vode (na primer materiali, ki ne vsebujejo obstojnih organskih halogenih spojin). Na območju gradbišča morajo biti zagotovljena ustrezna adsorpcijska sredstva za omejitev in zajem naftnih derivatov (ali drugih kemikalij) - ta sredstva morajo biti takoj dostopna. Na delovišču mora biti seznam vseh snovi in nevarnih snovi, ki se lahko razlijejo v tla in povzročijo onesnaženje tal in podzemne vode. Za vse toksične snovi morajo biti na gradbišču na razpolago varnostni listi in podatki o toksičnosti. Prepovedano je izlivanje nevarnih in drugih tekočih odpadkov v tla in posredno v podzemne vode.

Trajen negativen vpliv na kakovostni in kemijsko stanje podzemne vode bi lahko predstavljajo neprimerno ravnanje z odpadki, zato je treba v času gradnje upoštevati ukrepa iz točk II./7.1/7.1.1 in II./7.1/7.1.2 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki sta skupna segmentu ravnanja z odpadki in določata način začasnega skladiščenja odpadkov.

V primeru nesreče z razlitjem nevarne tekočine ali razsutjem nevarne snovi bi lahko prišlo do trajnega vpliva na stanje podzemnih voda, zato je naslovni organ določi dodatni omilitveni ukrep naveden v točki II./2.1/2.1.10 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da je treba v primeru tovrstne nesreče vsa potencialno onesnažena tla takoj odstraniti. Onesnažena tla je potrebno preiskati in določiti način ukrepanja v skladu z določili Uredbe o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15 in 69/15) in Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/08 in 61/11). Na osnovi obsega nesreče in značilnosti razlite tekočine ali razsute nevarne snovi je treba izvesti dodatni monitoring onesnaženosti tal in kemijskega stanja podzemne vode v skladu s Pravilnikom o obratovalnem monitoringu stanja podzemne vode (Uradni list RS, št. 66/17 in 4/18). Preiskave lahko izvede le s strani MOP pooblaščen ustrezna institucija. V času gradnje se bo izvajalo spremljanje količinskega stanja podzemne vode na desetih merilnih mestih – piezometrih, ki so postavljeni vzdolž trase železniške proge Maribor – Šentilj. Obstoječi piezometri se lahko v primeru onesnaženja uporabljajo tudi za monitoring kemijskega stanja podzemne vode. Natančne lokacije piezometrov so navedene v Poročilu.

V času gradbenih del na območju predvidenega predora Pekel je možnost neposrednih vplivov na podzemne vode odvisna od nihanj nivojev podzemne vode, ki pa so na obravnavanem območju majhna, in predvidoma posledica pretežno slabo prepustnih sedimentov na obravnavanem območju, v katerih so odzivi na padavinske dogodke počasni in dušeni. Pričakovana količina vtokov podzemne vode v predor bo znašala do 3 l/min/10 m predora. V predoru Pekel se niveleta nahaja do 80 m pod statičnim nivojem podzemne vode. Izcejanje iz lapornatih plasti bo dolgotrajno, vendar bodo hidrostatski tlaki v bližini izkopa razmeroma hitro padli. Sicer pa bodo vplivi na podzemne vode posredni kot posledica dodatnih obremenitev tal in nato posledičnega spiranja tal s padavinskimi vodami. Na ožjem proučevanem območju predora Pekel ni registriranih vodnih zajetij, na katere bi gradnja lahko vplivala. Zaradi slabe prepustnosti lapornatih sedimentov in kamnin je potencial za zajem podzemne vode opredeljen kot majhen. Za preprečitev onesnaženosti podzemne vode je naslovni organ določil dodatni

omilitveni ukrep v točki II./2.1/2.1.11, ki določa, da je v primeru, da se med izkopom predora odkrijejo razpokline in druge oblike nehomogenosti geoloških podlag (ki lahko pomenijo neposreden stik s podzemno vodo) treba izkop na tem odseku prekiniti, dokler ni izdelana ocena o ogroženosti podzemne vode.

Varstvo pitne podzemne vode: Vzdolž trase železniške proge Maribor – Šentilj - državna meja se nahajajo zajetja s pridobljenimi vodnimi dovoljenji, ki se uporabljajo bodisi za potrebe pitne vode bodisi za druge namene (zalivanje). Vodni viri, na katere je potencialno možen vpliv, so tisti, ki se po trenutnem poznavanju hidrogeoloških razmer nahajajo dolvodno od obravnavane trase ali pa so locirani v neposredni bližini trase. DPN določa ukrepe za varovanje 150 m pasu okoli vodnih virov, za katere so bila izdana vodna dovoljenja št. 35526-3981/2004, 35526-22759/2004, 35526-28590/2004 in 35526-10423/2004. Na vodne vire, ki so zelo oddaljeni oziroma se nahajajo gorvodno od obravnavane trase, nameravani poseg v času gradnje predvidoma ne bo imelo opaznejšega negativnega vpliva.

Obrađnavan odsek železniške proge na območju postaje Tezno in na delu obrađnavanega odseka na območju postaje Maribor poteka po širšem območju vodovarstvenega območja (VVO III), ki je opredeljeno z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja. Onesnaževala, ki bodo prisotna na obrađnavanem območju železniške postaje Tezno in Maribor, bodo predvsem posledica uporabe gradbene mehanizacije. Glede na obseg nameravanega posega je moč predpostavljati, da bodo v času del na območju železniške postaje Tezno in Maribor kot potencialni onesnaževalec podzemne vode določene količine mineralnih olj, ki bi lahko iztekale iz delovnih strojev med gradnjo objektov na območju gradbenih posegov za nadgradnjo tirov postaje Tezno oz. v gradbeni jami podhoda železniške postaje Maribor. Možnost onesnaženja vodonosnika bo največja med gradnjo, ker bo odprt z razkopi, končni zaščitni in tesnilni ukrepi pa še ne bodo vzpostavljeni. Pri normalni uporabi gradbene mehanizacije in drugih sredstev, prihaja do stalnega vnosa snovi z izpiranjem naftnih derivatov in maziv, z izpiranjem drobnih delcev kamnine (prahu), izluževanjem snovi v betonih, ponikanjem sicer čiščenih odpadnih vod. Ob izrednih dogodkih, kot so nesreče z razlitjem in primeri neustreznega ravnanja, uporaba neustrezne gradbene mehanizacije, nepravilna uporaba delovnih strojev lahko pride do izlitja goriv ali maziv, sredstev za razledenitev ali raztrosa, oziroma odplavljenja snovi kot so dodatki za beton, mešanice padavinske vode in goriva, padavinske vode in ADF sredstva.

Za nameravani poseg sta bili izdelani analizi tveganja, in sicer Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode zaradi nadgradnje železniške postaje Maribor, ic 308/18, z dne 1. 8. 2018, IRGO Consulting d.o.o., Slovenčeva cesta 93, 1000 Ljubljana ter revizija poročila, ki jo je dne 17. 8. 2018 izdelalo podjetje Geologija d.o.o., Idrija, Prešernova ulica 2. 5280 Idrija ter Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode zaradi nadgradnje železniške postaje Maribor Tezno, ic 309/18, z dne 1. 8. 2018, IRGO Consulting d.o.o., Slovenčeva cesta 93, 1000 Ljubljana ter revizija poročila, ki jo je dne 17. 8. 2018 izdelalo podjetje Geologija d.o.o., Idrija, Prešernova ulica 2. 5280 Idrija (v nadaljevanju: Analizi tveganja).

V okviru analize tveganja je bila za obe obrađnavani območji železniške postaje Tezno in Maribor, skladno s Pravilnikom o kriterijih za določitev vodovarstvenega območja (Uradni list RS, št. 64/04, 5/06, 58/11 in 15/16; priloga 2), določena relativna občutljivost vodnega vira, glede na alternativni in črni scenarij razvoja dogodkov ter podani projektni pogoji, ki jih je potrebno upoštevati v času gradnje. Ti pogoji so namenjeni varstvu količinskega in kakovostnega stanja podzemnih voda na vodovarstvenem območju in so že del projektne dokumentacije in kot taki opredeljujejo način izvedbe nameravanega posega.

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

V času obratovanja lahko železniška proga Maribor - Šentilj – državna meja vpliva na podzemne vode posredno preko povečanih obremenitev tal z nevarnimi snovmi, ki izvirajo iz:

- vzdrževalnih del na trasi železniške proge, pri katerih se uporabljajo hidroizolacijski in drugi površinski premazi, zaščitna sredstva za odstranjevanje plevela na progi,
- ostankov pogonskih goriv, motornih in mazalnih olj na lokomotivah in drugih železniških vozilih ter napravah.

Poseben primer so nesreče z razlitjem ali razsutjem nevarne tekočine ali druge snovi. V teh primerih obstaja nevarnost pronicanja onesnaževala v globino tal ali odtok onesnaževala z npr. padavinskimi vodami, kar lahko posledično pripelje do onesnaženja podzemne vode. Vplivi na razmere v tleh in posredno na razmere v podzemni vodi so odvisni od obsega nesreče in lastnosti razlite tekočine ali razsute snovi. Posledice v podzemni vodi so zato lahko tudi trajne.

Za preprečitev vpliva na stanje kakovostno stanje podzemnih vod je naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./2.2/2.2.1 - II./2.2/2.2.4 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da je treba v primeru razlitja nevarnih tekočin ali razsutjem nevarne snovi vsa potencialno onesnažena tla takoj odstraniti. Onesnažena tla je potrebno preiskati in določiti način ukrepanja, v skladu z določili Uredbe o odpadkih in Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov. Na osnovi obsega nesreče in značilnosti razlite tekočine ali razsute nevarne snovi je treba izvesti dodatni monitoring onesnaženosti tal in kemijskega stanja podzemne vode v skladu s Pravilnikom o obratovalnem monitoringu stanja podzemne vode. Preiskave lahko izvede le s strani MOP pooblaščen ustrezna institucija. V času obratovanja je potrebno spremljati količinsko stanje podzemne vode na desetih merilnih mestih – piezometrih, ki so postavljeni vzdolž trase železniške proge Maribor – Šentilj. Obstoječi piezometri, se lahko v primeru onesnaženja uporabljajo tudi za monitoring kemijskega stanja podzemne vode. Natančne lokacije piezometrov so navedene Poročilu. V primeru uporabe sredstev za preprečevanje zmrzali se morajo le ta uporabljati v skladu z navodili proizvajalca. Obdelava železniške proge z namenom odstranjevanja plevela in drugega rastja z grede železniške proge se sme izvajati le s fitofarmaceutskimi sredstvi (FFS), katerih raba je opredeljena za predmetne namene rabe. Prostori in mesta, kjer se bodo v času obratovanja pretakale, uporabljale, skladiščile nevarne snovi in njihova embalaža (npr. motorna goriva, olja, maziva, pesticidi) ter pred oddajo začasno zbirali nevarni odpadki, morajo biti urejeni kot lovilna skleda, brez odtokov, neprepustna za vodo, odporna na vse snovi, ki se v njej nahajajo, dovolj velika, da se zajame vso možno razlito ali razsuto količino.

Varstvo pitne vode: Onesnaževala, ki bodo prisotna na obravnavanem območju železniške postaje Tezno in Maribor in so prisotna v obstoječem stanju so in bodo predvsem posledica prometne obremenitve v času obratovanja. V okviru analize tveganja je bila za obe obravnavani območji železniške postaje Tezno in Maribor, skladno s Pravilnikom o kriterijih za določitev vodovarstvenega območja, določena relativna občutljivost vodnega vira, glede na alternativni in črni scenarij razvoja dogodkov ter podani projektni pogoji, ki jih je potrebno upoštevati v času obratovanja. Ti pogoji so namenjeni varstvu količinskega in kakovostnega stanja podzemnih voda na vodovarstvenem območju in so že del projektne dokumentacije in kot taki opredeljujejo način izvedbe nameravanega posega.

### C) Varstvo površinskih voda

#### C1) Obstoječe stanje okolja

Reka Pesnica je glavni vodotok na območju nameravanega posega, je vodotok 1. reda in je ključni sprejemnik voda vseh ostalih površinskih vodotokov. Reka Pesnica je na odsekih prečkanja nameravanega posega (z vidika kategorizacije urejanja vodotokov) tehnično urejen

vodotok – vodotok 3. razreda. Najobsežnejši levi pritok Pesnice je potok Cirknica s svojimi pritoki, ki je vodotok 2. reda. Z nameravanimi ureditvami bosta na območju tangirana Cirknica in njen levi pritok ter v minimalnem obsegu Črnc. Vsi trije vodotoki so na obravnavanem območju že v obstoječem stanju regulirani (sonaravno/tehnično urejeni). Na območju lokacije za vnos viškov zemeljskega materiala št. 3 se nahaja manjši neimenovan potok. Napaja ga obstoječi izvir in zaledne vode. Gre za naravni vodotok s stalno prisotnostjo vode. Na območju lokacije za vnos viškov zemeljskega materiala 1 in 1a je prisoten obcestni jarek oz. kanal z občasno prisotnostjo vode, ki odvaja površinske vode iz hitre ceste Maribor – Pesnica ter zaledne vode iz Pekla in se ca. 900 m dolvodno od lokacije za vnos viškov zemeljskega materiala izliva v melioracijski jarek.

Večina vodotokov, ki bodo z obravnavanimi ureditvami tangirani je priključenih vodnemu telesu SI38VT33-VT Pesnica državna meja – zadrževalnik Perniško jezero. Le manjši del (vodotok na območju lokacije za vnos viškov zemeljskega materiala št. 3) se nahaja na prispevni površini vodnega telesa VT Drava Maribor – Ptuj (VT SI3VT5171). Na osnovi ocene stanja rek v letih 2014 - 2015 je kemijsko stanje vodnega telesa površinske vode, VT Pesnica državna meja – zadrževalnik Perniško jezero in VT Drava Maribor – Ptuj, ocenjeno kot »dobro kemijsko stanje«. Na osnovi vrednotenja ekološkega stanja rek v letih 2009 - 2015 ([http://www.arso.gov.si/vode/reke/publikacije\\_in\\_poročila/Ekološko\\_stanje\\_NUV2\\_reke.pdf](http://www.arso.gov.si/vode/reke/publikacije_in_poročila/Ekološko_stanje_NUV2_reke.pdf)) je ekološko stanje VT Pesnica državna meja – zadrževalnik Perniško jezero ocenjeno kot »slabo«, ekološko stanje VT Drava Maribor – Ptuj pa kot dobro ekološko stanje. Natančneje je obstoječe kemijsko in ekološko stanje VT Pesnica državna meja – zadrževalnik Perniško jezero ter VT Drava Maribor – Ptuj opisano v Poročilu v poglavju 2.4.2.2 Opis obstoječega stanja površinske vode.

Za potrebe presoje vplivov na okolje so bile izvedene dodatne preiskave površinskih vod na dveh lokacijah: potok Cirknica – Pesnica pri Mariboru (X= 163839, Y= 552027), potok Cirknica – dolvodno od levega pritoka iz Šentilja (X= 167974, Y= 550873). Na osnovi izvedenih preiskav površinske vode potoka Cirknica je ugotovljeno, da so v času vzorčenja dne 09.03.2016, vrednosti merjenih parametrov ekološkega stanja vode potoka Cirknica na obeh mestih vzorčenja, glede na Uredbo o stanju površinskih voda (Uradni list RS, št. 14/09, 98/10, 96/13 in 24/16), ustrezale oceni »dobro«. Glede vsebnosti kisika v vodi potoka Cirknica na obeh mestih vzorčenja, so kriteriji Uredbe o kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih vrst rib (Uradni list RS, št. 46/02 in 41/04 – ZVO-1) izpolnjeni. Razmere s kisikom se lahko v času povišanih zračnih temperatur poslabšajo. Ugotovljena vrednost nitrita v potoku Cirknica v času vzorčenja ne izpolnjuje kriterijev opredeljenih z Uredbo o kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih vrst rib. Sočasna prisotnost amonija in nitrita v vodi kaže na možnost obremenitve vode s snovi organske narave (npr. komunalne odpadne vode). Amonij v vodnem okolju vstopa v oksidacijski proces in se oksidira do dušikovih spojin, nitrita-NO<sub>2</sub> in nitrata-NO<sub>3</sub>. Celotno poročilo o izvedenih preiskavah je razvidno iz tekstualne priloge T.3.

Vodotok Cirknica s pritoki spada med poplavne vodotoke in lokalno poplavlja že ob nastopu 10 letnih visokih vod. Levi pritok Cirknice na celotnem odseku ne prevaja visokih vod Q10. Visoke vode Q10 levega pritoka Cirknice se tako začnejo razlivati že neposredno ob iztoku iz kanaliziranega dela oz. na začetku odprtega dela levega pritoka Cirknice. Tako visoke vode poplavijo območje med železniško progo in regionalno cesto R2 437-268 (Šentilj – Pesnica). Cirknica v obstoječem stanju ne prevaja visokih vod Q100, tako da se visoke vode razlijejo vzdolž celotne struge po obstoječih travnikih in njivah. Nad sotočjem Cirknice in levega pritoka Cirknice v naselju Štrihovec visoke vode Q100 poplavijo obstoječe stanovanjske objekte. Tako visoke vode Q100 prestopijo bregove vodotoka in se vzdolž celotnega vodotoka Cirknice vse do izliva v Pesnico razlivajo po levih in desnih poplavnih ravninah, kjer v največji meri poplavijo obstoječa kmetijska zemljišča. Na območju naselja Pesnica pri Mariboru visoke vode Q100



prelivajo brežine vodotoka Pesnice. Slednja s svojo gladino poplavi del doline in hkrati zajezuje odtok visokih vod Cirknice. Tako je poplavljenno celotno območje med obstoječimi cestami in železniškim nasipom. Poplavljeni so po večini kmetijska zemljišča (travniki, njive) in prav tako stanovanjski/ poslovni objekti na levem in desnem bregu. Vpliv Pesnice sega ca. 1.8 km gorvodno od sotočja Cirknice in Pesnice.

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

Na odseku od postaje Maribor - Tezno do nove trase ni predvidenih vodogospodarskih ureditev vodotokov z odprto strugo. Z nameravanimi železniškimi in cestnimi ureditvami na tem odseku se ne bo posegalo v strugo nobenega nekanaliziranega vodotoka (potoka). Na odseku od nove trase do Šentilja so predvidene preureditve vodotoka Cirknica na krajših odsekih, v skupni dolžini 385 m, ureditev levega pritoka Cirknice v dolžini 65 m ter v dolžini ca. 20 m prestavitev poteka potoka Črnc pred iztokom v reko Pesnico. Dodatne obremenitve površinskih vod so pričakovane predvsem na območju gradnje viadukta in prepustov.

Z nameravanim posegom bo nastalo ca. 493.416 m<sup>3</sup> viškov zemeljskega materiala. Za deponiranje viškov izkopnih zemeljskih materialov je predvidenih 6 lokacij. V okviru ureditev lokacij za vnos viškov zemeljskega materiala so predvidene ureditve vodotokov na lokaciji 1 in 1a ter 3.

Z nameravanim posegom so predvidena dela, ki lahko dodatno vplivajo na razmere v površinskih vodotokih. Ključni posegi, ki lahko vplivajo na razmere v površinskih vodotokih, so:

- zemeljska dela v strugah in brežinah vodotokov, kot priprava za gradnjo prepustov (regulacije vodotokov),
- gradbena dela za zagotavljanje pretočne sposobnosti vodotoka, za utrjevanje brežin in zagotavljanje proti-erozijske varnosti brežin,
- gradbena dela vključujejo tudi druga dela, med drugim izdelavo površinske zaščite objektov, za katero se uporabljajo površinski premazi (na primer hidroizolacijski premazi), ki lahko vsebujejo tudi nevarne snovi.

Navedena zemeljska in gradbena dela bodo lahko neposredno vplivala na razmere v površinskih vodotokih predvsem zaradi:

- povečanega onesnaževanja vode, ki se v začetni fazi kaže predvsem s prisotnostjo trdnih delcev v vodi oz. povečano vsebnostjo neraztopljenih snovi, čemur praviloma sledi sprememba kislosti vode (v kolikor gre za betonske materiale) oz. sprememba (poslabšanje) razmer s kisikom zaradi izluževanja posameznih sestavin trdnega materiala (na primer organskih snovi, ki za svoj razkroj porabljajo kisik iz vode). Posledice so pomanjkanje kisika in naraščanje koncentracij spojin dušika, žvepla in drugih sestavin tal. Razmere se lahko še poslabšajo v času nizkih pretokov vode oz. povišanih zračnih temperatur. Navedene dodatne obremenitve vode je pričakovati na območju regulacij vodotokov,
- spremembe v strukturi sedimenta zaradi prerazporejanja in premeščanja drobnejših frakcij in organske mase. Posledica je povečana motnost vode in vsebnost neraztopljenih snovi, kar predstavlja ključne spremembe v razmerah za ribe, poleg zmanjšanja vsebnosti kisika, ter
- neposrednega onesnaženja vode in sedimenta z gradbenimi in izolacijskimi materiali ter v primeru nesreče tudi s pogonskimi gorivi in mazalnimi olji.

Vplivi izvajanja gradbenih del na delih trase, kjer le ta posega v sistem površinskih vodotokov, bodo praviloma kratkotrajni (začasni). Praviloma se kemijsko in ekološko stanje v površinskem vodotoku v srednjeročnem obdobju obnovi. Za preprečitev negativnih vplivov na kemijsko in ekološko stanje površinskih voda je naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./3.1/3.1.1 - II./3.1/3.1.5 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da morajo biti

lokacije za vnos viškov zemeljskega materiala urejene na način, ki ne bo poslabšal ekološkega in kemijskega stanja voda, kar pomeni, da vodotoki na teh lokacijah ne smejo biti drenirani in kanalizirani. Ves čas gradnje je treba zagotoviti stabilnost oz. preprečiti erozijo brežin vodotokov. Med gradnjo je treba preprečiti neposredne posege v strugo vodotoka z materiali, ki vsebujejo nevarne spojine, kot so klorirane organske spojine, toksične kovine in druge sestavine (te snovi spremenijo osnovne lastnosti vode). Prav tako ne sme priti do razlitja cementnih in apnenih mešanic v vodo. Pranje gradbenih strojev z vodo iz vodotoka je prepovedano. Dodatno je treba upoštevati dodatni omilitveni ukrep v točki II./10.1/10.1.7 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da vožnja z gradbeno mehanizacijo po strugi Cirknice ni dopustna. Vsa načrtovana dela se morajo z gradbenimi stroji izvajati na kopnem, z brežin, izven struge Cirknice. V času gradnje je potrebno upoštevati ukrep v točki II./10.1/10.1.12 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da mora biti dno novo urejenih prepustov na območju križanj Cirknice ter cestne infrastrukture urejeno na sonaraven način (npr. neporavnan kamen različnih velikosti, položen v suho), ki bo omogočal prehodnost (zadostna omočenost).

Dolgotrajna in stalna povečana kalnost vode in usedanje suspendiranih delcev bi lahko predstavljala motnjo, ki bi povzročila spremembe v strukturi združb vodnih organizmov, kar bi se odražalo v spremenjenem delovanju ekosistema in posledično slabšem ekološkem stanju vodotoka. Za zmanjšanje tovrstnega vpliva treba upoštevati ukrep v točki II./10.1/10.1.15, ki določa, da je treba zemeljska dela, izkopavanja v brežino ali struge je treba tehnično izpeljati tako, da se zmanjša vpliv kaljenja vode ter zagotoviti, da med gradbenimi deli v vodi ne bodo nastale razmere neprekinjene kalnosti.

Dalje je za preprečitev negativnega vpliva na ekološko stanje voda naslovni organ določil dodatni omilitveni ukrep v točki II./3.1/3.1.6 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da v kolikor se na neposredni lokaciji predvidenih posegov nahaja rastišče invazivnih tujih vrst (ITV), je treba pred posegi izvesti njihovo odstranitev. Morebitna rastišča ITV je potrebno evidentirati pred izvedbo gradbenih posegov ter pripraviti program odstranitve, ki bo vključeval vse ukrepe za preprečevanje širjenja ITV na nove lokacije. Pri pripravi programa odstranitve je treba upoštevati, s strani DRSV izdelane Usmeritve za preprečevanje širjenja invazivnih tujerodnih vrst rastlin med izvajanjem gradbenih del na vodnih in priobalnih zemljiščih (Priloga T8 Poročila). Ustreznost programa mora potrditi strokovnjak za ekološko stanje voda z DRSV.

Z nameravanim posegom se bo gradnja mestoma odvijala na poplavno ogroženem območju, kar lahko vpliva na povečano poplavno nevarnost obravnavanega območja. V izogib negativnim vplivom na površinske vode ob morebitnem nastopu visokih vod, so vsi gradbiščni platoji locirani izven poplavnih območij. Naslovni organ je za varstvo pred škodljivimi vplivi poplav določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./3.1/3.1.7 – II./3.1/3.1.8 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da je treba gradbišče zavarovati pred poplavljanjem in erozijo tal. Na odprtih gradbiščnih površinah je treba urediti začasno odvodnjavanje. Izkopani material se ne sme odlagati v pretočni profil vodotoka in na poplavna območja.

Poseben primer predstavljajo nesreče z razlitjem ali razsutjem nevarnih tekočin ali drugih snovi. Posledice teh dogodkov na razmere v površinskih vodotokih so odvisne od razsežnosti nezgode (lastnosti tekočin ali drugih materialov, količin razlite tekočine in drugo). Posledice so nepredvidljive in so lahko tudi trajne. Naslovni organ je v točki II./3.1/3.1.9 izreka tega okoljevarstvenega soglasja določil pogoj, ki opredeljuje ravnanje za primere izrednih dogodkov. V primeru nesreče z razlitjem nevarne tekočine ali razsutjem nevarne snovi v neposredni bližini površinske vode (brežina vodotoka), je treba vsa potencialno onesnažena tla takoj odstraniti. Onesnažena tla je potrebno preiskati in določiti način ukrepanja v skladu z določili Uredbe o odpadkih in Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov. Na osnovi obsega nesreče in značilnosti razlite tekočine ali razsute nevarne snovi ter možnosti vpliva na površinsko vodo je treba izvesti dodatni monitoring kemijskega in ekološkega stanja površinske vode v skladu s Pravilnikom o obratovalnem monitoringu stanja površinskih voda (Uradni list RS, št. 91/13).

Spremljanje stanja okolja: S ciljem doseganja dobrega ekološkega stanja vodotoka Cirknice je treba 1x pred pričetkom gradnje in potem še 5 let po končanih delih (enkrat letno, v poletnih mesecih, v času nizkega vodostaja) zagotoviti spremljanje kakovosti površinske vode. Spremljanje mora vključevati vzorčenje in analize biološke parametrov (bentoški nevretenčarji, fitobentos, makrofiti, ribe) ter fizikalno kemijskih parametrov na štirih lokacijah:

- na območju, kjer je Cirknice opredeljena kot delno naravni vodotok, gorvodno od vseh VG posegov, izvajanih v okviru nadgradnje obravnavane železniške proge (x=550 632, y=169 065);
- na območju, kjer je Cirknice opredeljena kot sonaravno urejen vodotok, gorvodno od vseh VG posegov, izvajanih v okviru nadgradnje obravnavane železniške proge (x=550 760, y=168 241);
- na odseku, kjer je bila v okviru nadgradnje železnice Maribor-Šentilj izvedena najdaljša ureditev (x=551 469; y=166 032);
- pred izlivom Cirknice v Pesnico (x=552 751; y=161 862).

Program monitoringa mora izvajati strokovna inštitucija, pooblaščen od Ministrstva za okolje in prostor (MOP). Predlagana merilna mesta so prikazana na grafični prilogi G.9. Poročila.

V času izvajanja regulacij na Cirknici je potrebno zagotoviti doseganje predpisanih mejnih vrednosti za salmonidne vode po Uredbi o kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih vrst rib (Uradni list RS, št. 46/02 in 41/04-ZVO1) in Uredbi o stanju površinskih voda (Uradni list RS, št. 14/09, 98/10, 96/13 in 24/16). V času najbolj intenzivnih del je treba na dveh lokacijah (pred območjem najdaljše ureditve (x=551 567 y=165 799) in za območjem najdaljše ureditve (x=551 233 y=166 590) izvesti analize, ki obsegajo naslednje parametre:

- parametre, ki so indikator stanja površinske vode za salmonidne vode po Uredbi o kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih vrst rib: raztopljen kisik (O<sub>2</sub>), pH, suspendirane snovi, BPK<sub>5</sub> (O<sub>2</sub>), celotni fosfor (PO<sub>4</sub>), nitrit (NO<sub>2</sub>), fenolne spojine (C<sub>6</sub>H<sub>5</sub>OH), mineralna olja, amoniak (NH<sub>3</sub>), amonij (NH<sub>4</sub>), klor – prosti (HOCl), cink (Zn), skupna trdota vode (mg Ca CO<sub>3</sub>/l), raztopljen baker (Cu), skupna trdota vode (mg Ca CO<sub>3</sub>/l),
- parametre onesnaževanja iz delovnih strojev: TOC in AOX, v skladu z Uredbo o stanju površinskih voda.

V času, ko se gradbena dela, ki vplivajo na kakovost vode ne izvajajo, monitoring ni potreben.

### C3) Pričakovani vplivi med obratovanjem in pogoji

Aktivnosti v času obratovanja železniške proge, na območjih, kjer železniška proga prečka površinsko vodo ali poteka ob površinski vodi, in ki lahko vplivajo na kakovost površinskih voda (kemijsko in ekološko stanje voda) predstavljajo vzdrževanje predorov, železniških pragov in tirov ter morebitnih mehanizmov kretnic. Vpliv na kakovost površinskih voda predstavljajo tudi možne nesreče z razlitjem, razsutjem ali sežigom nevarnih snovi – tekočih in trdnih neposredno ob vodotokih. Vpliv nesreče na stanje površinskega vodotoka je odvisno od razsežnosti nesreče – med drugim od lastnosti in količine snovi, ki je predmet nesreče. Za preprečitev oziroma omejitev negativnih vplivov nameravanega posega, na stanje površinskih voda (kemijsko in ekološko), je potrebno upoštevati dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./2.2/2.2.2 - II./2.2/2.2.4 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki so skupni ukrepom za varstvo podzemnih voda v času obratovanja, ter ukrep v točki II./3.2/3.2.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da morajo biti vse manipulativne in intervencijske površine in površine mirujočega prometa (npr. parkirišča) utrjene, zbiranje in odstranjevanje odpadnih vod s teh površin mora biti urejeno preko zadrževalnikov, usadalnikov in lovilnikov olj.

Za preprečitev negativnega vpliva na ekološko stanje voda naslovni organ določil dodatni omilitveni

ukrep v točki II./3.2/3.2.2 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da v primeru razrasti tujerodnih invazivnih rastlin, se jih mora redno in sproti odstranjevati v okviru vzdrževanja strug, na način, ki ga opredeljujejo s strani DRSV izdelane Usmeritve za preprečevanje širjenja invazivnih tujerodnih vrst rastlin med izvajanjem gradbenih del na vodnih in priobalnih zemljiščih (Priloga T8 Poročila).

Poseben primer predstavljajo nezgode z razlitjem ali razsutjem nevarnih tekočin ali drugih snovi. Posledice teh dogodkov na razmere v površinskih vodotokih so odvisne od razsežnosti nezgode (lastnosti tekočin ali drugih materialov, količin razlite tekočine in drugo). Posledice so nepredvidljive in so lahko tudi trajne. Naslovni organ je zato v točki II./3.2/3.2.3 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, določil ukrep, ki določa, da se mora vsa potencialno onesnažena tla takoj odstraniti. Onesnažena tla je potrebno preiskati in določiti način ukrepanja v skladu z določili Uredbe o odpadkih in Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov. Na osnovi obsega nesreče in značilnosti razlite tekočine ali razsute nevarne snovi ter možnosti vpliva na površinsko vodo je treba izvesti dodatni monitoring kemijskega in ekološkega stanja površinske vode v skladu s Pravilnikom o obratovalnem monitoringu stanja površinskih voda.

Spremljanje stanja okolja: S ciljem doseganja dobrega ekološkega stanja vodotoka Cirknice je treba še 5 let po končanih delih (enkrat letno, v poletnih mesecih, v času nizkega vodostaja) zagotoviti spremljanje kakovosti površinske vode. Spremljanje mora vključevati vzorčenje in analize biološke parametrov (bentoški nevretenčarji, fitobentos, makrofiti, ribe) ter fizikalno kemijskih parametrov na istih štirih lokacijah, kot bo izveden monitoring pred pričetkom gradnje (poglavje C2 tega okoljevarstvenega soglasja). Program monitoringa mora izvajati strokovna inštitucija, pooblaščen od Ministrstva za okolje in prostor (MOP). V kolikor se izkaže, da se ekološko stanje Cirknice zaradi izvedenih ureditev poslabšuje, je potrebno opredeliti in izvesti dodatne omilitvene ukrepe. Pri opredeljevanju morebitnih dodatnih omilitvenih ukrepov, mora sodelovati strokovnjak za ekološko stanje voda iz DVRS. Predlagana merilna mesta so prikazana na grafični prilogi G.9. Poročila.

#### D) Varstvo tal

##### D1) Obstoječe stanje okolja

Osnovni podatki o stanju obremenitev tal na obravnavanem območju so pridobljeni na osnovi rezultatov preiskav onesnaženosti tal v Republiki Sloveniji (ROTS). Ključne ugotovitve so, da so tla kislila do močno kislila (pH vrednost = 4 - 5), dobro humozna, vsebnosti težkih kovin in arzena ne presegajo imisijskih mejnih vrednosti, v preiskovanih tleh so ugotovljene posamezne spojine iz skupine policikličnih aromatskih ogljikovodikov (PAH) ter vsebnosti PCB, pesticidov in organoklornih pesticidov pod mejo določanja. Ocenjeno je, da preiskovana tla niso prekomerna obremenjena z onesnaževali (anorganskimi in organskimi nevarnimi snovmi).

Iz Poročila izhaja, da so bile za potrebe nameravanega posega, dne 7. 12. 2017, izvedene dodatne preiskave tal – kmetijskih zemljišč ob železniški progi na treh lokacijah lokacija 1: Štrihovec, GERK št. 3037680 (X = 168342, Y = 550799), raba tal: njiva, lokacija 2. Ranca, GERK št. 1786295 (X = 1651190, Y = 551750), raba tal: lokacija 3. Pesnica, GERK št. 3694674 (X = 161547, Y = 552422), raba tal: njiva. Naslovni organ je preveril oddaljenost navedenih lokacij od osi tira železniške proge in ugotovil, da se lokacije nahajajo v oddaljenosti 30 do 70 m od osi tira proge. Program preiskave tal je vključeval: standardno pedološko analizo tal (pH, TOC, organska snov, celokupni dušik, kationska izmenjalna kapaciteta, mehanska analiza, Fosfor (P2O5), Kalij (K2O)), suho snov, natrij, kadmij, svinec, ogljikovodike C10-C40 (mineralna olja) ter ekstrahirane organske halogene spojine (EOX). Rezultati preskušanj (tabela 32 Poročila) so bili ocenjeni na osnovi primerjave z mejnimi vrednostmi določenimi z določili veljavnih predpisov RS in/ali drugimi vrednostmi opredeljenimi v referenčnih virih, in sicer na

podlagi Uredbe o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednostih nevarnih snovi v tleh (Uradni list RS, št. 68/96 in 41/04) ter Scheffer, Schachtsschabel, et al, Lehrbuch der Bodenkunde, 10 durchgesehene Auflage, Ferdinand Enke Verlag, Stuttgart (1979). Na podlagi rezultatov kemijskih preiskav tal za vse tri lokacije je bilo ugotovljeno, da izmerjene vsebnosti kadmija in svinca ne presegajo imisijske mejne vrednosti, da izmerjene vsebnosti ogljikovodikov C10 – C40 ne presegajo imisijske mejne vrednosti, v tleh niso bile ugotovljene povišane vsebnosti natrija (<1 % s.s.), izmerjene vsebnosti organskih halogenih spojin (merjene kot EOX in izražene kot klorid, Cl) kažejo, da tla niso obremenjena z organskimi halogenimi spojinami.

Iz Poročila izhaja, da se v času obratovanja železnice trajno sproščajo onesnaževala, ki so vezana na odvijanje železniškega prometa in vzdrževanje železniške ter obželezniške infrastrukture. Onesnaževala, ki so prisotna v teh procesih oziroma v njih nastajajo, so snovi, ki izvirajo iz obrabe delov vlakov in progovne mehanizacije za vzdrževanje prog (zavorne obloge, ležaji, sklopke) in sredstva za škropljenje (tretiranje) železniških površin. Običajno ti vlaki tretirajo do 4 m širok pas na vsaki strani proge, merjeno od centra tira. Glede na navedeno naslovni organ ugotavlja, da se lokacije 1, 2 in 3, na katerih so bile izvedene preiskave tal, nahajajo v oddaljenosti med 30 in 70 m od tira in so izvedene na kmetijskih zemljiščih in ne ob ali pod železniško progo, ki bo rekonstruirana, kar pomeni, da vzorci niso reprezentativni za nameravani poseg.

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

Vpliv izvajanja del v času gradnje na dodatne obremenitve tal bodo posledica povečanih obremenitev tal z nevarnimi snovmi po izvoru iz izkopanega materiala ali gradbenih materialov, ki se bodo uporabljali na območju nameravanega posega. Vpliv izvajanja gradbenih del na dodatne obremenitve tal bo odvisen od obsega del, od načina izvajanja in od mikrolokacijskih razmer.

Z nameravanim posegom se bo med drugim izvedla rekonstrukcija obstoječe železniške proge na odseku 3,53 km, ki bo vključevala ureditev postaj Maribor in Tezno ter odsek železniške proge Maribor – predor Počehova. Ob tem se bo, poleg pragov in tolčenca, zamenjal spodnji in zgornji ustroj. Glede, na to, da se v času obratovanja železnice trajno sproščajo onesnaževala, ki so vezana na odvijanje železniškega prometa in vzdrževanje železniške ter obželezniške infrastrukture, naslovni organ ocenjuje, da so tla, zlasti spodnji ustroj obstoječih železniških prog, onesnažena. Glede na navedeno bi bilo za analizo tal potrebno upoštevati določila Uredbe o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednostih nevarnih snovi v tleh (Uradni list RS, št. 68/96 in 41/04-ZVO-1), ki je sicer bila upoštevana, vendar po ugotovitvah naslovnega organa niti lokacije niti izbor parametrov ni bil primerno izbran. Potencialni vir onesnaženja so po mnenju naslovnega organa: transportna vozila zaradi možnosti iztekanja goriva, olj in drugih maziv (poliklorirani bifenili, policiklični aromatski ogljikovodiki, ogljikovodiki zlasti v razponu od C10 do C40), širjenje potencialnega onesnaženja s težkimi kovinami v primerih močnega zaviranja in obrabe transportnih vozil ter škropljenje z herbicidi. Tudi iz Poročila izhaja, da bodo v času gradnje najpomembnejše vplive na stanje tal, med drugim, predstavljali »transport in začasno oz. trajno deponiranje odstranjenega odpadnega materiala na delih trase, na katerih je predvidena rekonstrukcija oz. premestitev železniške proge. Med navedenimi odpadnimi materiali so leseni pragovi, tolčenec in neustrezeni material iz zgornjega sloja spodnjega ustroja grede najbolj kritičen odpadni material. Navedeni odpadni materiali lahko vsebujejo ostanke goriv, motornih in mazalnih olj, zaščitnih sredstev in drugih nevarnih materialov.«

Glede na navedeno, bi morale biti za območje rekonstrukcije proge izvedene analize tal na naslednje sestavine, v skladu s Prilogo 1 Uredbe o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednosti nevarnih snovi v tleh:

1. Kovine ekstrahirane z zlatotopko (razen Cr<sup>6+</sup>)
  - kadmij in njegove spojine, izražene kot Cd
  - baker in njegove spojine, izražene kot Cu
  - nikelj in njegove spojine, izražene kot Ni
  - svinec in njegove spojine, izražene kot Pb
  - cink in njegove spojine, izražene kot Zn
  - celotni krom Cr
  - živo srebro in njegove spojine, izražene kot Hg
  - kobalt in njegove spojine, izražene kot Co
  - molibden in njegove spojine, izražene kot Mo
  - arzen in njegove spojine, izražene kot As
4. Policiklični aromatski ogljikovodiki (PAH)
  - skupna koncentracija PAH (1)
5. Klorirani ogljikovodiki
- 5a. Poliklorirani bifenili (PCB)
  - skupna koncentracija PCB (2)
- 5b. Insekticidi na bazi kloriranih ogljikovodikov
  - DDT/DDD/DDE (3)
  - drini (4)
  - HCH spojine (5)
- 5c. Druga fitofarmacevtska sredstva
  - atrazin
  - simazin
6. Druge spojine
  - ogljikovodiki, ki izvirajo iz nafte (mineralna olja).

Analize zemljin, zemeljskih pragov in tolčenca bi morale biti izvedene na osnovi kriterija iskanja najbolj verjetne lokacije morebitnega onesnaženja zemljine, upoštevajoč načelo previdnosti iz 8. člena ZVO-1 zaradi zagotovitve čim višje stopnje varstva okolja ter ob upoštevanju možnosti nepopravljivega uničenja okolja ali ogrožanja njegove regeneracijske sposobnosti, pomanjkanje znanstvene zanesljivosti. Vzorce bi bilo treba odvzeti na mestih, kjer sedaj poteka železniška proga in kjer bo potekala obnova - to je isto mesto. Te točke vzorčevalnih mest bi morale biti na trasi z nameranim posegom predvidene obnove proge in na samih železniških postajah Maribor in Tezno.

Vzorce bi bilo potrebno odvzeti po profilu na naslednji način:

- tolčenec na dnu ob stiku s terenom;
- zemljino na vsakih 10 cm globine celotne globine izkopa;
- tudi vzorce pragov je treba vzeti iz istih mest;
- vzorce je potrebno jemati tik ob ali pod železniško progo.

Upoštevajoč zgoraj navedene ugotovitve glede pričakovanega stanja tal na območju predvidene rekonstrukcije proge ter postaj Tezno in Maribor, in glede na to, da izvedene analize niso bile po mnenju naslovnega organa ustrezne (niti lokacije, niti izbor parametrov), je naslovni organ z namenom varstva tal pred onesnaženjem določil dodatni omilitveni ukrep v točki II./4.1/4.1.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da mora nosilec nameravanega posega pred izvedbo vzorčenja izdelati in posredovati Agenciji Republike Slovenije za okolje predlog za analizo stanja tal za območje predvidene rekonstrukcije proge ter postaj Tezno in Maribor.

Z nameranim posegom bo nastalo ca. 493.416 m<sup>3</sup> viškov izkopanega materiala. V to bilanco

je vključen tudi izkopan material izpod železniških tirov. Za vgradnjo viškov izkopanega materiala je predvidenih 6 lokacij in sicer so to lokacije 1, 1a, 2, 3, 4 in 14. Iz Poročila izhaja, da se bodo predvidoma, po zapolnitvi, na lokacijah za vnos viškov materiala, vzpostavila kmetijska zemljišča, travniki in gozd. V primeru, da bi izkopani material vseboval škodljive in nevarne snovi, bi lahko negativno vplival na stanje tal na predvidenih lokacijah za vgradnjo viškov izkopanega materiala, posledice pa bi bile lahko trajne. Z namenom varstva tal pred onesnaženjem je naslovni organ določil dodatni omilitveni ukrepi v točki II./4.1/4.1.2 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da je treba pred vnosom zemljine v tla z analizami dokazati nenevarnost odpadka. V primeru, da analizirane vrednosti ne bodo presegle opozorilnih vrednosti glede na prilogo 1 Uredbe o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednostih nevarnih snovi v tleh, je izkopan material potencialno primeren za vnos na kmetijske površine. Za nadaljnje ravnanje mora izkopani material s preiskavami vzorcev potrditi nenevarnost odpadka ter nato z nadaljnjimi preiskavami potrditi primernost za vnos zemljine po postopku R10. V primeru, da analizirane vrednosti presežejo opozorilne vrednosti glede na prilogo 1 Uredbe o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednostih nevarnih snovi v tleh, ta material ni primeren za vnos na kmetijske površine. Tak material mora s preiskavami vzorcev potrditi ali gre za nevaren ali nenevarni odpadki.

Pri ravnanju z že izkopanim materialom je treba upoštevati ukrepe v točki II./ 7.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki opredeljuje ravnanje z odpadki v času gradnje.

Iz Poročila izhaja, da se lokacija viškov izkopanega materiala 14 nahaja na poplavnem območju visokih vod Cirknice ter, da je bilo na tej lokaciji pred kratkim odloženih že 63.747 m<sup>3</sup> zemeljskega materiala, ki je nastal v okviru VDJK železniške proge med Pesnico in državno mejo. Ca. 15. 000 m<sup>3</sup> materiala se bo na lokaciji še odložilo zaradi izvedbe nameravanega posega in bo predstavljalo dokončno zapolnitev še njenih prostih kapacitet. Po zapolnjenju bo obravnavana lokacija prekrita s humusom in zatravljena. Iz Poročila izhaja, da bodo v času gradnje najpomembnejše vplive na stanje tal, med drugim, predstavljali začasno oz. trajno deponiranje odstranjenega odpadnega materiala na delih trase, na katerih je predvidena rekonstrukcija oz. premestitev železniške proge. Med navedenimi odpadnimi materiali so leseni pragovi, tolčenec in neustrezeni material iz zgornjega sloja spodnjega ustroja grede najbolj kritičen odpadni material. Navedeni odpadni materiali lahko vsebujejo ostanke goriv, motornih in mazalnih olj, zaščitnih sredstev in drugih nevarnih materialov. Glede na navedeno naslovni organ meni, da je lahko že nasut material na lokaciji 14 potencialno nevaren in da iz Poročila ne izhaja, da že nasut material na lokaciji 14 ni poslabšal obstoječega stanja tal. Z namenom, da se ne poslabša obstoječe stanje tal na predvidenih lokacijah za vnos material 1, 1a, 2, 3, 4 in 14 je naslovni organ določil ukrep v točki II./4.1/4.1.3 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da mora nosilec nameravanega posega pred pričetkom vnosa materiala na območje vseh lokacij za vnos viškov materiala, izdelati in posredovati naslovnemu organu predlog analize stanja tal na teh lokacijah, ki ga mora izdelati pooblaščen organizacija za izvajanje obratovalnega monitoringa tal. Dodatno je na lokaciji 14 treba v predlog vključiti tudi analizo stanja tal oziroma že odloženega materiala.

V času gradnje je treba za upoštevati ukrepe navedene v točkah II./2.1/2.1.6 – II./2.1/2.1.10 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki so skupni segmentu podzemnih vod.

Pri vzorčenju tal ter analizi osnovnih pedoloških parametrov in vsebnosti onesnaževal v odvzetih vzorcih tal se morajo uporabiti določila Pravilnika o obratovalnem monitoringu stanja tal, ki opredeljuje namenske raziskave tal zaradi ugotavljanja obremenjenosti tal. Določila Pravilnika o obratovalnem monitoringu stanja tal, ki se morajo še posebej upoštevati, so naslednja:

- vzorčna mesta morajo biti določena tako, da se zagotovijo podatki o lastnostih tal in vsebnostih onesnaževal v tleh (5. člen);
- način vzorčenja, odvzem vzorcev tal in zapis o vzorčenju ter analize metode (10. člen, 11. člen, Priloge 2, 3, 4 in 5). Vzorci tal se morajo odvzeti v skladu s standardom SIST ISO 10381-2 in standardom SIST ISO 10381-3 ali drugim enakovredno mednarodno priznanim standardom;
- izdelava posnetka ničelnega stanja tal (Priloga 1, točka 4). Izbor vzorčnih mest mora biti zasnovan tako, da se ob ustrezni gostoti vzorčnih mest pridobijo jasne in nedvoumne informacije o tleh na preiskovanem območju ter na podlagi analiz vzorcev tal podatki o vsebnostih snovi v tleh, njihovi variabilnosti in mobilnosti skozi plasti tal. V okviru posnetka ničelnega stanja tal se poleg onesnaževal določijo tudi osnovni pedološki parametri, ki so naslednji: pH, delež organske snovi, skupni dušik, rastlinam dostopni fosfor in kalij, zrnavost tal (tekstura), kationska izmenjalna kapaciteta, električna prevodnost ter prostorninska gostota tal (točka II./4.1/4.1.5 izreka tega okoljevarstvenega soglasja);
- iz načrta vzorčenja tal (Priloga 1, točka 5) morajo biti razvidni ter strokovno utemeljeni in obrazloženi predlog lokacij vzorčnih mest in njihovo število, globine vzorčenja in čas vzorčenja tal. Pri pripravi načrta vzorčenja je treba izhajati iz zahtev v skladu s standardi SIST ISO 10381-1, ISO 10381-4 in SIST ISO 10381-5 ali drugim enakovrednim mednarodno priznanim standardom.

Pri določitvi osnovnih pedoloških parametrov, ki se morajo določiti v vzorcih tal, je torej naslovni organ izhajal iz Priloge 4 ter točk 4. in 12. 3. člena Pravilnika o obratovalnem monitoringu stanja tal. Pri določitvi parametrov onesnaževal pa se je izhajalo iz Dopolnjenega poročila in Priloge 1 Uredbe o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednostih nevarnih snovi v tleh, na podlagi katere se vrednoti onesnaženost tal. Z namenom, da se z gotovostjo ugotovi, ali material in posledično tla za vnos ne vsebujejo onesnaževal, je naslovni organ v točki II./4.1/4.1.4 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, določil najmanj naslednja onesnaževala, ki so opredeljena v Uredbi o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednostih nevarnih snovi v tleh (Priloga 1): atrazin, ogljikovodiki, ki izvirajo iz nafte (mineralna olja), klorirani ogljikovodiki, fitofarmacevtska sredstva, krom, nikelj, molibden, policiklični aromatski ogljikovodiki, kadmij, baker, svinec, cink, živo srebro, kobalt in arzen.

Da bo naslovni organ lahko presodil, ali je načrt vzorčenja tal ustrezen, mora nosilec nameravanega posega pred izvedbo vzorčenja izdelati in posredovati naslovnemu organu predlog za analizo stanja tal za območje predvidene rekonstrukcije proge ter postaj Tezno in Maribor, ter predlog analize stanja tal na lokacijah za vnos viškov materiala, za lokacijo 14 pa je treba v predlog vključiti tudi analizo stanja tal oziroma že odloženega materiala, kot to izhaja iz točk II./4.1/4.1.1 in II./4.1/4.1.3 izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

V točki II./4.1/4.1.7 izreka okoljevarstvenega soglasja je naslovni organ določil, da mora nosilec nameravanega posega za pripravo načrta in izvedbe vzorčenja tal ter analize osnovnih pedoloških parametrov in vsebnosti onesnaževal v tleh izbrati izvajalca, ki ima pridobljeno javno pooblastilo za izvajanje obratovalnega monitoringa stanja tal, in sicer na podlagi 101a. člena ZVO-1. Poročilo mora izdelati pooblaščenec, ki je izvedel vzorčenje tal in mora vsebovati najmanj načrt vzorčenja na saniranem območju tal, zapis o vzorčenju tal v skladu s Prilogo 5 Pravilnika o obratovalnem monitoringu stanja tal (Uradni list RS, št. 66/17 in 4/18) in originalne analize rezultate osnovnih pedoloških parametrov in vsebnosti



onesnaževal v tleh, sklepne ugotovitve o učinkovitosti izvedbe sanacijskih ukrepov na saniranem območju tal.

Kot je določeno v točki II./4.1/4.1.8 izreka okoljevarstvenega soglasja, se smejo uporabljati le gradbeni in izolacijski ter drugi materiali, ne predstavljajo nevarnosti za tla in podzemne vode,

#### E) Varstvo krajine

##### E1) Obstoječe stanje okolja

Po Regionalni razdelitvi krajinskih tipov v Sloveniji (Marušič, 1998) se na območju nameravanega posega nahajajo naslednje krajinske enote: Gorice med Mariborom in Ptujem, Dolina Pesnice in Osrednji del Slovenskih goric. Te enote so glede na stopnjo naravne ohranjenosti, krajinske pestrosti in simbolne vrednosti ocenjene med 2 in 3 po 4-stopenjski lestvici (najvišja ocena je 1, najnižje ovrednotena pa 4). Gričevje in hribovje predstavlja dejansko okvir mesta Maribor, ki je določal razvoj oz. širitev mesta in mu z značilnimi vedutnimi poudarki daje identiteto. Slovenske gorice in Kozjak predstavljajo severni rob mesta. Medtem ko je Kozjak bolj gozdnat, je območje Slovenskih goric na južnih legah praviloma v kmetijski rabi, gozdovi načeloma pokrivajo le osojne severne lege. Vinogradniška krajina Piramide, Stolni vrh in Meljski hrib so prepoznavne prostorske dominante. Poselitev se niza po dolinah neposredno ob prometnicah.

Od železniške postaje Maribor poteka trasa železniške proge med Šentiljsko cesto in hitro cesto v smeri J-S. Pas vzporedno potekajočih prometnih povezav zaseda precejšnji del razmeroma ozke doline. Zaradi poudarjene prisotnosti prometnic v različnih višinskih potekih in odsotnosti urejenih odprtih in zelenih površin je območje vizualno degradirano. Gradnja se prilagaja prometnemu omrežju.

##### E2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji

Vplivi na vidno okolje v času gradnje bodo predvsem v spremenjenem dogajanju in z njim povezano spremembo krajinske slike. Spremembe se nanašajo na razgaljenje tal, zemeljska dela, odstranjevanjem in poškodbe vegetacije, prisotnost transportnih vozil in gradbenih strojev, manipulativnih prostorov, skladišč materiala, začasnih objektov in ureditev začasnih dostopnih poti in začasnih deponij rodovitnega dela tal oz. humusna, ki se bo kasneje uporabil za rekultivacijo razgaljenih površin.

Vse navedene aktivnosti povezane z gradnjo se bodo predvidoma vršile znotraj območja DPN. Zaradi izvedbe nameravanega posega bo v času gradnje prišlo do lokalnih in začasnih sprememb vizualnih značilnosti krajine. Najmočnejši vpliv bo na območjih, kjer se trasa železniške proge in drugih ureditev približa urbaniziranemu prostoru, na območju Košakov, Pesnice in Šentilja.

Sama gradnja vzdolž železniške proge bo v manjšem obsegu prizadela rastlinstvo. Ob širitvi obstoječega železniškega koridorja in delno spremenjenem poteku le te bo izvedena sečnja grmovne vegetacije vzdolž proge. Na območju severnega portala predora Peki bo zaradi gradnje portala v profilu P165 izveden posek obstoječega gozdnega roba.

Pri lokacijah za vnos viškov zemeljskega materiala na območju gozda je predviden izkop in deponiranje tam rastoče vegetacije, ki jo je še možno ustrezno presaditi. Po zaključenem vnosu viškov zemeljskega materiala je predvidena ponovna vzpostavitev gozdne oz. kmetijske površine, s pogozditvijo dela površine, kot zametkom spontane zarasti tega območja. Območja se zaključijo s predhodno odstranjenimi oz. drugimi plodnimi tlemi in delno zasadi s predhodno odstranjenimi ali dobavljenimi avtohtonimi drevesnimi in grmovnimi vrstami.

Za preprečitev vizualne degradacije krajine v času gradnje je naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./5.1/5.1.1 - II./5.1/5.1.4 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da se mora zaradi manjše zasedbe in poškodbe sosednjih zemljišč, lokacije manipulativnih prostorov, skladišč gradbenega materiala in strojev ter drugih objektov, ki so povezani z gradnjo, izbrati znotraj območja nameravanega posega. Transport gradbenega materiala se mora, kjer je mogoče, izvajati po obstoječih infrastrukturi. Odstranjen humusni material je treba uporabiti izključno za humusiranje v okviru z nameravanim posegom razgaljenih površin in se ga ne sme odvažati na lokacije izven območja nameravanega posega. Mora se izvajati sprotno ozelenjevanje odprtih površin, ki so temu namenjene. Za ohranjanje obstoječe vegetacije in krajinske podobe je naslovni organ določil dodatni omilitveni ukrep v točki II./5.1/5.1.5 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da je treba vegetacijo ob gradbišču zaščititi in z njo pazljivo ravnati. Kjer je mogoče, se mora uničeno in poškodovano lesno zarast nadomestiti z istovrstno zarastjo.

#### F) Varstvo pred hrupom

##### F1) Obstoječe stanje okolja

Odsek železniške proge Maribor – Šentilj – državna meja poteka po območjih Mestne občine Maribor in občin Pesnica in Šentilj. Območja varstva pred hrupom v prostorskih načrtih občin ob progi posebej niso določena, zato so ta v skladu s 4. členom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18) določena na podlagi podrobne namenske rabe prostora. Stanovanjske površine, zelene površine in površine za centralne dejavnosti ob železniški progi so v celoti razvrščene v III. območje varstva pred hrupom, proizvodne, infrastrukturne, kmetijske in gozdne površine v IV. območje. Na širšem vplivnem območju železniške proge so v obstoječem stanju prevladujoči viri hrupa železniški promet, cestni promet po avtocestah A1 in A5 ter promet po državnem in po lokalnem cestnem omrežju na območju gostejših poselitve (Maribor, Pesnica, Šentilj). Občasna vira hrupa sta še proizvodna in kmetijska dejavnost. Obstoječa obremenjenost okolja s hrupom na širšem območju železniške proge je ocenjena na podlagi podatkov razpoložljivih obratovalnih monitoringov hrupa ob AC in železniškem omrežju v RS. Podatki monitoringov se nanašajo na prometne obremenitve AC omrežja v letu 2016 in železniških prog v letu 2017 in na podlagi meritev hrupa na štirih lokacijah v letu 2015. V oceni uporabljeni podatki so povzeti po dokumentih:

- Obratovalni monitoring, novelacija strateških kart hrupa in izdelava strokovne podlage za operativni program varstva pred hrupom zaradi železniškega prometa za določene odseke železniških prog v RS za obdobje 2018-2023, delovno gradivo, JV Epi Spektrum d.o.o. & PNZ d.o.o. & A-projekt d.o.o., št. 2016-026IMS, maj 2019,
- Obratovalni monitoring hrupa za omrežje cest, ki so v upravljanju DARS d.d. za leto 2016, JV PNZ d.o.o. & Epi Spektrum d.o.o. & A-projekt d.o.o., št. 18\_713, december 2018.

Ocena obstoječe obremenitve s hrupom zaradi železniškega prometa za potrebe elaborata obremenitve s hrupom med gradnjo je bila izdelana za celotni odsek proge med mostom čez Dravo južno od postaje Maribor do državne meje z Avstrijo severno od Šentilja, torej na celotnem odseku nadgradnje oz. novogradnje železniške proge. Gostota pozidave in poselitve ob obstoječi progi je velika. V letu 2017 je bilo v nočnem obdobju preobremenjenih 94 stavb z varovanimi prostori s 784 prebivalci, v celodnevem obdobju 55 stavb s 430 prebivalci. V dnevnem obdobju je bilo preobremenjenih 14 stavb s 55 prebivalci in v večernem obdobju 27 stavb s 154 prebivalci. Večina s hrupom preobremenjenih stavb leži ob Šentiljski cesti v Mariboru (48 stavb s 510 prebivalci) in ob Maistrovi ulici, Mariborski cesti, Jareninski cesti v

Šentilju (33 stavb z 220 prebivalci), posamezne stavbe so na območju Pekla, Pesnice pri Mariboru, Rance, Jelenč, Kaniže in Štrihovca. Glede na mejno vrednost za celotno obremenitev v nočnem obdobju je bilo preobremenjenih 51 stavb (405 prebivalcev), v celodnevem obdobju 24 stavbah (90 prebivalcev). Največ preobremenjenih stavb je bilo na območju Maribora (23 stavb z 238 prebivalci) in na območju Šentilja (17 stavb s 175 prebivalci). V okviru strokovne ocene je bila dodatno ocenjena obremenitev s hrupom po nadgradnji, ki je bila izvedena v letu 2018. Železniška proga na odseku od postaje Pesnica (km 599+600) do državne meje je bila v letu 2018 v okviru nadgradnje izvedena v gramozni gredi z betonskimi pragovi. Lastnosti železniške proge kot vira hrupa so se zato spremenile, zaradi česar je bil za obstoječe stanje ocenjen tudi vpliv te spremembe glede na podatke iz leta 2017. Razlika v emisiji hrupa med lesenimi in betonskimi pragovi sledi iz korekcijskega faktorja  $C_{b,c}$ , ki ga določa računsko smernica RMR (metoda SRM II). Korekcijski faktor pri hitrosti vožnje 80 km/h je 2,4 dB(A). Po nadgradnji proge se je emisija hrupa dodatno zmanjšala zaradi zamenjave spodnjega ustroja proge, neprekinjenih varjenih tirov in elastične pritrditve tirnic na pragove. Po nadgradnji železniške proge med Pesnico in državno mejo je med Mariborom in državno mejo glede na mejne vrednosti za linijski vir v nočnem obdobju preobremenjenih 87 stavb s 757 prebivalci, v celodnevem obdobju 51 stavb s 404 prebivalci. Mejna vrednost kazalca nočnega hrupa za celotno obremenitev je presežena pri 48 stavbah (393 prebivalcev), v celodnevem obdobju pri 18 stavbah (82 prebivalcev). Zaradi nadgradnje železniške proge je število preobremenjenih stavb z varovanimi prostori, glede na mejne vrednosti za vir hrupa, manjše za 7 stavb s 27 prebivalci, število stavb z preseženimi mejnimi vrednostmi za celotno obremenitev pa se je zmanjšalo za 3 stavbe z 12 prebivalci.

Na širšem vplivnem območju železniške postaje Maribor Tezno je ob železniški progi Zidani Most – Šentilj– d.m. večje število s hrupom preobremenjenih stavb, na katerih so že bili izvedeni sanacijski ukrepi na stavbah. Ukrepi so obsegali sanacijo zvočne izolirnosti oken varovanih prostorov. Ukrepi so bili, skladno s Strokovnimi podlagami za strategijo zmanjšanja prekomernega hrupa železniškega prometa v Republiki Sloveniji, v prvi fazi predvideni za stavbe, pri katerih je zaradi železniškega prometa presežena mejna vrednost kazalca nočnega hrupa za celotno obremenitev. Pasivna zaščita je bila izvedena v letu 2011 pri stavbah, kjer so se stanovalci strinjali z izvedbo. V širšem vplivnem območju posega na železniški postaji Maribor Tezno je bila pasivna zaščita izvedena pri 18 stavbah z varovanimi prostori: Češka ulica 1, 1A, 3, 9 in 15, Iršičeva ulica 13, 14, 15, 16, 17 in 18, Ledina 3 in 5, Soška ulica 22 ter Vodovodna ulica 11, 13, 19 in 21.

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

Med gradnjo se bo obremenitev s hrupom povečala v okolici gradbišča zaradi gradbenih del in obratovanja gradbene mehanizacije ter ob dovoznih cestah, kot posledica prevozov za potrebe gradnje. Gradnja bo potekala na območju, kjer je obremenitev s hrupom že v obstoječem stanju velika. Dodatna obremenitev s hrupom zaradi gradnje bo največja pri intenzivnih zemeljskih delih, rušenju obstoječih stavb, pilotiranju za temelje večjih objektov (viadukt Pesnica, podvozi, podhodi), miniranju v predoru Pekel, povečana pa bo tudi na območju transportnih poti za potrebe gradnje.

Vpliv gradnje na ožjem območju ob gradbišču bo neposreden in kratkoročen, na širšem vplivnem območju pa bo prisoten tudi daljinski vpliv zaradi prevozov gradbenega in viškov izkopnega materiala, vpliv bo kratkoročen. V času gradnje se bo obremenitev okolja s hrupom najbolj povečala na naslednjih območjih:

- km 596+530 levo, Šentiljska cesta 110 in 112, gradbišče južnega portala predora Pekel, transport;

- km 597+300 levo, Pekel 41, gradbišče reševalnega rova in dev. 1-23, transport do lokacije 1 in 1a;
- km 598+923 desno, Pesnica pri Mariboru 31, gradbišče viadukta Pesnica;-km 604+621 desno, Kaniža 21b, gradnja nadvoza Cirknica, transport;

Ob transportnih poteh in ob lokacijah za vnos viškov izkopnega materiala v tla bo obremenitev okolja s hrupom povečana predvsem na območju: Pekel 17, transport do lokacije za vnos 3.

Za zmanjšanje obremenitve s hrupom v času gradnje je naslovni organ določil omilitvene ukrepe v točkah II./6./6.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja. V točki II./6./6.1.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja je naslovni organ določil ukrep za zmanjšanje emisije hrupa zaradi obratovanja delovnih strojev, ki dovoljuje le uporabo tehnično brezhibnih delovnih naprav in gradbenih strojev izdelanih v skladu z emisijskimi normami. Za zmanjšanje obremenitve s hrupom, v za hrup občutljivejših obdobjih dneva ter zmanjšanja obremenitve s hrupom zaradi transporta za potrebe gradnje je naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./6./6.1.2 - II./6./6.1.8 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da morajo potekati hrupna gradbena dela na odprtih površinah ter obratovanje premičnih drobilnikov v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer (ob sobotah do 16. ure). Intenzivna gradbena dela s povečanimi impulznimi karakteristikami (rušitve stavb, pilotiranje za temeljenje objektov...) se morajo omejiti na dnevni čas med 8. in 16. uro v bližini stavb z varovanimi prostori ter na naslednjih območjih:

- km 596+530 levo, Šentiljska cesta 110 in 112, gradbišče južnega portala predora Pekel, transport,
- km 597+300 levo, Pekel 41, gradbišče reševalnega rova in dev. 1-23, transport do lokacije 1 in 1a,
- km 598+923 desno, Pesnica pri Mariboru 31, gradbišče viadukta Pesnica,
- km 604+621 desno, Kaniža 21b, gradnja nadvoza Cirknica, transport; intenzivna gradbena dela.

Gradnja predora Pekel se bo izvajala 24 ur na dan, pri čemer se lahko v večernem in nočnem času uporablja le gradbiščne platoje pred portaloma (začasno odlaganje zemljine, manipulacijska dela,...). Miniranje v času gradnje predora Pekel se ne sme izvajati v nočnem času med 22. uro zvečer in 6. uro zjutraj, prav tako se v tem obdobju v predoru ne smejo izvajati ostala dela, ki bi lahko povzročala prekomerno obremenitev s hrupom pri najbližjih stanovanjskih stavbah. Transport za potrebe gradnje po javnem cestnem omrežju mora potekati le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer. Transport po gradbišču in gradbiščnih poteh mora potekati le v dnevnem času med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer. V času gradnje predora Pekel so po gradbišču in gradbišnimi platoju pred portaloma dovoljeni interventni prevozi tovornih vozil v vseh obdobjih dneva, prav tako je v vseh obdobjih dneva dovoljen prevoz betona s hruškami od mobilne betonarne do obeh portalov. Prevozi za potrebe gradnje se morajo izvajati po cestah višje kategorije in kjer je mogoče izven naselij.

Za zmanjšanje obremenitve s hrupom pri izpostavljenih stavbah in v varovanih prostorih v okolici gradbišča je naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./6./6.1.9 - II./6./6.1.12 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da se na območju gradnje, v neposredni bližini stanovanjskih stavb, morajo izvesti premične gradbiščne ograje ob napravah, ki povzročajo povečane impulzne karakteristike hrupa (pnevmatska kladiva, vrtalniki). V času gradnje se za zaščito stanovanjskih stavb na naslovu Šentiljska cesta 110 in 112, v km 596+530 levo, morata izvesti dve začasni protihrupni ograji skupne dolžine 53 m in višine 2,5 m. Za zaščito stanovanjskih stavb na naslovu Pekel 41 in 42, v km 597+300 levo se mora, pred pričetkom gradbenih del, izvesti pasivno protihrupno zaščito. Stavbi bosta obremenjeni s hrupom predvsem v času gradnje reševalnega rova in deviacije 1-23 in transporta do lokacij 1

in 1a. Za zaščito stanovanjske stavbe Pekel 17, ki bo obremenjena s hrupom predvsem v času transporta do lokacije za vnos št. 3, se mora izvesti začasno protihrupno ograjo dolžine 62 m in višine 2,5 m.

Spremljanje stanja okolja: Spremljanje obremenjenosti okolja s hrupom med gradnjo bo obsegalo nadzor nad skladnostjo uporabljene gradbene mehanizacije in strojev s Pravilnikom o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Uradni list RS, št. 106/02, 50/05, 49/06 in 17/11 – ZTZPUS-1) in izvajanje meritev hrupa v času intenzivnih gradbenih del pri gradbišču in transportnih poteh pri najbližjih stavbah z varovanimi prostori. Gradbišče bo v skladu s 11. členom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18) vir hrupa, za katerega je treba zagotoviti spremljanje obremenitve s hrupom v času največje intenzivnosti gradnje. Spremljanje hrupa med gradnjo je treba izvajati v skladu z določili Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04) in Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju po Pravilniku o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS, št. 105/08). Spremljanje stanja hrupa je potrebno izvajati na desetih merilnih mestih na naslovih: Šentiljska c. 112 (Maribor), Pekel 41 (Pekel), Pesnica pri Mariboru 3 (Pesnica), Pesnica pri Mariboru 19 (Pesnica), Kaniža 21b (Šentilj), Mariborska c. 33 (Šentilj), Maistrova ulica 17 (Šentilj), Slovenska ulica 30 (Šentilj), Slovenska ulica 40 (Šentilj), Pekel 17 (Pekel). Predlog monitoringa v času gradnje je podan v tabeli 182 Poročila, merilna mesta so prikazana v grafični prilogi G.9. Poročila.

Meritve je treba izvajati v času pripravljalnih in intenzivnih gradbenih del. Spremljanje hrupa med gradnjo mora obsegati več kratkotrajnih meritev v dnevnem času in po potrebi tudi v ostalih obdobjih dneva (gradbišče predora) in oceno obremenitve s hrupom na posameznih območjih. Meritve je potrebo izvajati po standardu SIST ISO 1996-2. Na vsakem merilnem mestu je predvidena izvedba vsaj dveh serij kratkotrajnih meritev, pred pričetkom gradnje pa je na istih lokacijah potrebno izmeriti obstoječo obremenjenost. Pri ocenjevanju je potrebno določiti tudi popravke zaradi impulznega hrupa in poudarjenih tonov. V primeru, da se zaradi spremenjenih razmer med gradnjo (sprememba transportnih poti, povečana intenzivnost gradnje v večernem in nočnem času ipd.) poveča obremenjenost s hrupom na območjih, na katerih niso predvidene meritve, je meritve potrebno izvajati tudi na teh območjih. V primeru prekoračitev mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan izvesti začasne protihrupne ukrepe in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti.

### F3) Pričakovani vplivi pred obratovanjem in pogoji

Z nameravanim posegom je predvidena postavitev 27 sklopov protihrupnih ograj v skupni dolžini 12.734 m, višine ograj bodo med 1,5 in 3,8 m glede na podporne konstrukcije, pilotne stene oz. robni venec viadukta. V poglavju opis poseg tega okoljevarstvenega soglasja so po odsekih navedene z nameravanim posegom predvidene protihrupne ograje ob železniški progi Maribor – Šentilj – državna meja. Točne lokacije in lastnosti protihrupnih ograj so navedene v tabeli 146 Poročila in prilogi 3 tega okoljevarstvenega soglasja. Za zmanjšanje obremenitve s hrupom pri izpostavljenih stavbah in v varovanih prostorih je naslovni organ določil dodatni omilitveni ukrep v točki II./6./6.2.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da se mora postaviti 27 sklopov protihrupnih ograj v skupni dolžini 12.734 m z višino ograj med 1,5 m in 3,8 m, z zvočno izolacijo vsaj D<sub>Lr</sub> 25 dB, in sicer na območjih, navedenih v prilogi 3 tega okoljevarstvenega soglasja. Iz Poročila in ocene obremenjenosti okolja s hrupom izhaja, da bodo kljub izvedbi protihrupnih ograj presežene mejne vrednosti za linijski vir, presežene pa bodo tudi mejne vrednosti za celotno obremenitev za več linijskih virov, določenih v prilogi 1 Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju. Za vse stanovanjske stavbe, ki jih s protihrupnimi ograjami ne bo možno zadostno zaščititi ali ne bo možno zagotoviti mejnih vrednosti v vseh etažah, je potrebna, skladno z določbo iz osmega odstavka devetega člena

Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa, izvedba dodatnih ukrepov na stavbah, s katerimi bo zmanjšana obremenitev s hrupom v varovanih prostorih. Naslovni organ je zato določil dodatni omilitveni ukrep v točki II./6.2/6.2.2 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da se mora na 58 objektih, navedenih v Prilogi 4 tega okoljevarstvenega soglasja, izvesti pasivno protihrupno zaščito. Obseg in vrsta ukrepov na posamezni stavbi mora biti natančneje določen v elaboratu pasivne protihrupne zaščite. Elaborat mora biti izdelan v skladu s Pravilnikom o zaščiti pred hrupom v stavbah (Uradni list RS št. 10/12).

Za zmanjšanje emisij hrupa na viru je naslovni organ določil dodatni omilitveni ukrep v točki II./6.2/6.2.3 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da se za zmanjšanje emisije hrupa na območju viadukta Pesnica, kjer bo obremenitev s hrupom povečana zaradi neposredne pritrditve tirnic na togo betonsko podlago, mora zagotoviti elastično pritrditev tirov na podlago in varjene tire na celotnem območju viadukta.

Spremljanje stanja okolja: Na podlagi Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju in Pravilnika o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje obsega obratovalni monitoring računsko oceno obremenitve okolja s hrupom in izvedbo meritev celotne obremenitve s hrupom zaradi železniškega prometa. Prvo ocenjevanje hrupa je treba izvesti najkasneje v obdobju 15 mesecev po odprtju prometa, zavezanec za izvedbo monitoringa pa je upravljavec železniškega omrežja. Pri prvem ocenjevanju hrupa je treba skladno s 5. členom Pravilnika o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu hrupa za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje, zagotoviti tudi izvedbo meritev celotne obremenitve s hrupom, kot posledice emisije vseh virov hrupa. Meritve celotne obremenitve s hrupom so predvidene na šestnajstih merilnih mestih na naslovih: Šentiljska cesta 112 (Maribor), Pesnica pri Mariboru 31, Pesniški dvor 25, Pesnica pri Mariboru 10, Jelenče 28, Jelenče 24, Jelenče 12h, Ranca 7c, Kaniža 24a, Cirknica 21b, Štrihovec 64a, Štrihovec 53, Jareninska cesta 4 (Šentilj), Mariborska c. 43 (Šentilj), Maistrova ulica 15 (Šentilj), Slovenska ulica 40 (Šentilj). Predlog monitoringa v času obratovanja je podan v tabeli 183 Poročila, merilna mesta so prikazana na grafični prilogi G.9. Poročila.

#### G) Ravnanje z odpadki

##### G1) Obstoječe stanje okolja

Zbiranje in odvažanje odpadkov na območju Mestne občine Maribor ureja Odlok o načinu opravljanja obvezne lokalne gospodarske javne službe ravnanja s komunalnimi odpadki v Mestni občini Maribor (MUV, 7/14). Odlok o lokalnih gospodarskih javnih službah (MUV 4/96) in Odlok o ravnanju s komunalnimi odpadki na območju občine Pesnica (MUV 15/1996) urejata ravnanje z odpadki na območju Občine Pesnice. Na območju Občine Šentilj ureja ravnanje z odpadki Odlok o načinu izvajanja obveznih občinskih gospodarskih javnih služb zbiranja, prevoza komunalnih odpadkov, obdelave mešanih komunalnih odpadkov in odlaganje ostankov ali odstranjevanje komunalnih odpadkov na območju Občine Šentilj (MUV Štajerske in Koroške regije št. 8/12).

Na območju Mestne občine Maribor in Občine Pesnica opravlja gospodarsko javno službo ravnanja s komunalnimi odpadki Snaga javno podjetje d.o.o., Maribor. Na območju Občine Šentilj opravlja gospodarsko javno službo ravnanja s komunalnimi odpadki podjetje Saubermacher Slovenija d.o.o..

Ob aktivnostih povezanih z obratovanjem železniške proge nastajajo manjše količine mešanih komunalnih odpadkov in odpadki povezani z vzdrževanjem proge, oskrbo in vzdrževanjem vlakov ter drugih delovnih strojev.

## G2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji

Iz poročila izhaja, da bo ravnanje z odpadki (procesi zbiranja, skladiščenja in odstranjevanja) med gradnjo urejeno na način, da ne bo ogroženo človeško zdravje in brez metod, ki bi prekomerno obremenjevale okolje. Vsi odpadki se bodo do odvoza na gradbišču zbirali ločeno, oziroma se bodo z direktnim nakladanjem preko pooblaščenih zbiralcev odpremili predelovalcu ali odstranjevalcu gradbenih odpadkov. V skladu s 6. členom Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastajajo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08) bo nosilec nameravanega posega pooblastil pogodbenega izvajalca del, da bo na gradbišču ločeno zbiral odpadke in ob oddaji vsake pošiljke gradbenih odpadkov izpolnil Evidenčni list o ravnanju z odpadki.

Odpadki, ki bodo nastali tekom izvajanja nameravanega posega, in njihova količina, so v Poročilu navedeni v Tabeli 131 in Tabeli 132.

Za zmanjšanje oz. preprečitev negativnega vpliva na okolje je naslovni organ določil dodatne pogoje ravnanja z odpadki v točki II./7.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja in določil, da je tolčencu izpod železniških tirov (17 05 07\*), železniškim pragovom (17 02 04\*) in zemeljskemu izkopu izpod železniškega ustroja (17 05 03\* zemlja in kamenje, ki vsebujeta nevarne snovi) treba dodeliti oznako nevarnega odpadka, dokler zanje ni izvedeno vrednotenje nevarnih lastnosti in vzorčenje za njihovo ovrednotenje s strani osebe s pridobljeno akreditacijo za vzorčenje po standardu SIST EN ISO/IEC 17025 in s tem izkazano drugače. Iz Poročila namreč ne izhaja, da je bila opravljena ustrezna analiza odpadka, ki bi izkazala, da odpadek ni nevaren. Prvi odstavek 5. člena Uredbe o odpadkih namreč določa, da se odpadek, ki se mu lahko pripiše oznaka za nevaren ali nenevarni odpadek, šteje za nevaren odpadek, dokler niso njegove nevarne lastnosti ovrednotene v skladu s petim odstavkom tega člena. Nevarne lastnosti iz Uredbe 1357/2014/EU se ovrednotijo v skladu s 1. in 2. točko oddelka »Vrednotenje in razvrščanje« iz priloge Odločbe 2000/532/ES. Pri vrednotenju nevarne lastnosti HP 9 se uporabljajo merila, določena v prilogi 3, ki je sestavni del te uredbe. Vrednotenje nevarnih lastnosti odpadka ter vzorčenje odpadka za njihovo ovrednotenje mora opraviti oseba s pridobljeno akreditacijo za vzorčenje odpadkov po SIST EN ISO/IEC 17025.

Skladno s 4. členom Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih se lahko gradbeni odpadki skladiščijo na gradbišču, ločeno po klasifikacijskih številkah, najdlje do konca gradbenih del vendar ne več kot eno leto. Za ravnanje z odpadki je naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./7.1/7.1.1 in II./7.1/7.1.4 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da se mora na gradbišču zagotoviti začasno skladiščenje odpadkov, ločeno po vrstah gradbenih odpadkov iz seznama odpadkov in le te predati zbiralcu odpadkov, ki je vpisan v evidenco zbiralcev teh odpadkov, ali obdelovalcu odpadkov, ki je vpisan v evidenco obdelovalcev odpadkov. Začasna skladišča odpadkov morajo biti urejena tako, da je omogočen dostop za njihov prevzem oziroma odpremo. Obenem se mora zagotoviti redni odvoz odpadkov z območja gradbišča, kar mora biti ustrezno evidentirano.

V skladu s tretjo alinejo 10. točke 4. člena Uredbe o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih voda v vode in javno kanalizacijo (Uradni list RS št. 64/12, 64/14 in 98/15) se odpadna voda s površin objektov ali naprav za predhodno skladiščenje in predelavo, razen njihovih streh, ali s funkcionalnih prometnih površin ob teh objektih in napravah, v primeru če na teh površinah poteka manipulacija z odpadki tako, da bi pri tem lahko prišlo do onesnaženja površin, opredeli kot industrijska odpadna voda. Iz Poročila ne izhaja, da na območju nameravanega posega nastajajo industrijske odpadne vode, kot posledica manipulacije z odpadki. Naslovni organ je določil ukrep za preprečevanje in zmanjševanje škodljivih vplivov na okolje in človekovo zdravje v skladu z zahtevami iz prvega odstavka 10. člena Uredbe o odpadkih. Z izvajanjem ukrepa iz točke II./7.1/7.1.2 izreka tega okoljevarstvenega soglasja bo zagotovljeno, da industrijska odpadna voda zaradi manipulacije z odpadki ali skladiščenja odpadkov na zunanjih površinah ne bo nastajala.

## H) Kmetijstvo

### H1) Obstoječe stanje

Na območju obravnavane železniške proge je prisoten sorazmerno intenziven kmetijski prostor. Kmetijski prostor je prevladujoč na območju občine Pesnice, saj je 70 % površin uvrščeno v plansko kategorijo najboljših kmetijskih zemljišč, te kategorije je v občini Šentilj nekaj manj kot polovica vseh površin, medtem ko delež planske kategorije najboljših kmetijskih zemljišč občine Maribor odraža njen mesten značaj in je te kategorije le 25,9 %. Delež njivskih zemljišč na celotnem območju obravnavanih občin se giblje med 25 in 30 %. Na širšem območju nameravanega posega je po podatkih MKGP 13 osuševalnih sistemov. Velika večina sistemov (12 od 13), delno ali v celoti leži v občini Pesnica in urejajo vodni režim kmetijskih površin doline Pesnice ter nekaterih njenih pritokov. Le melioracijsko območje Vinička vas v celoti leži izven obline Pesnica. V občini Šentilj ni evidentiranih osuševalnih sistemov. V občini Maribor je po tej evidenci evidentiran namakalni sistem Miklavž. Kakovost kmetijskega prostora na območju občin je podobna, nekoliko slabša je povprečna kakovost kmetijskih zemljišč v občini Šentilj. V občinah Pesnica in Šentilj je prevladujoč tip pridelave živinoreja, medtem ko je delež sadjarskih in vinogradniških kmetij v občini Maribor nekoliko večji.

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

Zaradi izvedbe nameravanega posega bo prišlo do fizične izgube zemljišč. Čeprav je nadgradnja v veliki omejena na območje sedanjega poteka železniške proge, spremljajoče ureditve železniške proge in rekonstrukcije proge izven sedanjega območja, predvsem pa ureditve križanja s cestno infrastrukturo, botrujejo k izgubam sorazmerno dobrega kmetijskega prostora. Zaradi nameravanega posega bo trajno izgubljeno 7,36 ha njivskih površin, 17,86 ha travnikov ter nekaj več kot 1 ha trajnih nasadov. Nadgradnja železniške proge v občinah Maribor in Pesnica poteka na prostoru, ki ima manjšo kakovost kmetijskih zemljišč. Le v občini Šentilj nadgradnja poteka po kmetijskih zemljiščih, ki imajo 5 % boljšo kakovost od povprečja občin.

V času gradnje je najbolj problematična nevarnost poškodb zemljišč ob nasipu z gaženjem in nepravilnim začasnim deponiranjem zemljin. Občuten problem lahko predstavlja izguba funkcionalnosti okoliških kmetijskih zemljišč zaradi nedostopnosti ali zmanjšane dostopnosti. Potrebno skrb pa je potrebno nameniti tudi preprečevanju onesnaženja tal ob gradnji.

Za zmanjšanje vpliva na kmetijska zemljišča je naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe, in sicer v točki II./8.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da se morajo posegi na kmetijskih zemljiščih, na katerih se posega le v času gradnje načrtovati tako, da se pridelovalni potencial kmetijskih zemljišč ne bo poslabšal in da se ne bo trajno poslabšala trajna rodovitnost prizadetih tal. Nadalje je določeno, da se morajo gradbena dela izvajati tako, da ne bo prišlo do poškodb sosednjih zemljišč, prav tako je treba preprečiti morebitne izlive nevarnih snovi na sosednja zemljišča. Lokacije za vnos viškov zemeljskih materialov se morajo izkoristiti za nadomeščanje izgubljenih travniških površin. Ob posegu na območja osuševalnih sistemov se mora nameravani poseg izvesti na način, da bo imel preostali del melioracijskega območja po končanih delih polno funkcionalnost.

## I) Varstvo pred vibracijami

### I1) Obstoječe stanje

V obstoječem stanju so objekti na ožjem vplivnem območju železniške proge obremenjeni z vibracijami zaradi prometa po železniški progi, vpliv lokalnega cestnega prometa je zanemarljiv. Gostota poselitve in pozidave ob obstoječi progi je velika. Gostota pozidave in poselitve ob progi je največja na območju Maribora in Šentilja, na območju naselij Pekel, Pesnica pri Mariboru, Ranca, Jelenče, Kaniža in Štrihovec pa ležijo ob progi predvsem stavbe razpršene gradnje. Podatkov o morebitnih poškodbah stavb, ki bi bile posledica vibracij zaradi



železniškega prometa, ni na voljo, pri terenskem ogledu stavb v 10 m pasu ob progi razpoke na fasadah stanovanjskih stavb niso bile opažene.

#### l2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji

Gradnja bo neposredno vplivala na obremenitev z vibracijami na gradbišču, na območjih ob gradbišču ter ob gradbiščnih poteh in dovoznih cestah. Vibracije, ki jih povzročajo gradbena dela, so večinoma impulznega in kratkotrajnega značaja, v manjši meri tudi trajnejšega značaja. Intenziteta vibracij je sorazmerna kvadratu energije, ki se pri posameznem dogodku sprosti v tla, dejanske vibracije v opazovanem objektu pa so odvisne v prvi vrsti od lokalnih geoloških razmer. Vpliv vibracij na bližnje objekte bo največji v času pripravljanih zemeljskih del, miniranja v času gradnje predora Pekel, rušitve obstoječih objektov, utrjevanja spodnjega ustroja, pilotiranja za temeljenje večjih objektov ter protihrupnih ograj, vir vibracij bo tudi transport za potrebe gradnje s težkimi tovornimi vozili po državnem in lokalnem cestnem omrežju. Vir vibracij na območju gradbišča in gradbiščnih poti bo lahko tudi vožnja težkih gradbenih strojev in tovornih vozil po neravni podlagi. Občasne stacionarne vibracije nastajajo pri uporabi stresalnikov in strojev za komprimiranje podlage, kot so vibracijski valjarji in nabijala (vibronabijač). Vir vibracij bo tudi transport za potrebe gradnje s težkimi tovornimi vozili po dovoznih cestah, kjer te potekajo v neposredni bližini stanovanjskih stavb ter evidentiranih objektov kulturne dediščine.

Vpliv vibracij bo največji na starejše stavbe v neposredni bližini gradbišča in predvidenih dovoznih cest. V oddaljenosti 10 m pasu od gradbišča in dovoznih cest se nahaja 5 objektov ali skupin objektov, ki so evidentirani v Registru kulturne dediščine RS in pri katerih se lahko med gradnjo pojavi obremenjevanje z vibracijami, in sicer Železniška postaja Maribor - glavna stavba (EŠD: 13852), Železniška postaja Maribor - kretniška postavljalnica (EŠD: 29567), Šentiljska cesta 112 (EŠD: 16945), Domačija Može, Cirknica 26 (EŠD: 24253), Cerkev sv. Ilja Šentilj (EŠD: 3020). Povečane vplive zaradi vibracij je pričakovati pri intenzivnih zemeljskih delih, rušenju obstoječih stavb, pilotiranju za temelje večjih objektov, povečani vplivi pa bodo tudi na območju ob transportnih poti za potrebe gradnje, in sicer:

- km 596+530 levo, Šentiljska cesta 110 in 112, gradbišče južnega portala predora Pekel, transport,
- km 597+300 levo, Pekel 41, gradbišče reševalnega rova in dev. 1-23, transport do lokacije 1 in 1a,
- km 598+923 desno, Pesnica pri Mariboru 31, gradbišče viadukta Pesnica,
- km 604+621 desno, Kaniža 21b, gradnja nadvoza Cirknica, transport.

Za zmanjšanje vpliva vibracij kot posledica obratovanja delovnih strojev je potrebno upoštevati dodatne omilitvene ukrepe iz točk II./6.1/6.1.1 - II./6.1/6.1.3 in II./6.1/6.1.6 - II./6.1/6.1.8 tega okoljevarstvenega soglasja, ki so skupini segmentu varstva pred hrupom v času gradnje. Ti ukrepi so namenjeni zmanjšanju vpliva vibracij in v večernem in nočnem času ter zmanjšanju vpliva vibracij, ki bodo nastale kot posledica gradnje in transporta materiala.

Poleg teh je treba v času gradnje upoštevati ukrepe določene v točkah II./9.1/9.1.1- II./9.1/9.1.5, ki določajo, da se morajo intenzivna dela, ki povzročajo vibracije večjega obsega (miniranje) izvajati le v kratkotrajnih obdobjih dneva, dolžino trajanja miniranja pa je treba določiti na podlagi seizmičnega spremljanja vibracij na način, da ne pride do poškodb izpostavljenih stavb in labilnosti zemljine. Gradbena dela s povečanimi impulznimi karakteristikami (rušitve stavb, pilotiranje za temeljev objektov) morajo potekati le v dnevnem času med 8. in 16. uro. Miniranje v času gradnje predora Pekel se ne sme izvajati v nočnem času med 22. in 6. uro, prav tako se

v tem obdobju v predoru ne smejo izvajati druga dela, ki bi povzročala vibracije pri bližnjih stanovanjskih stavbah. V času gradnje predora Pekel so po gradbišču in gradbiščnimi platoju pred portali dovoljeni interventni prevozi tovornih vozil v vseh obdobjih dneva in sicer med 0. in 24. uro, prav tako je v vseh obdobjih dneva dovoljen prevoz betona s hruškami od mobilne betonarne do obeh portalov. Pred pričetkom najbolj intenzivne gradnje (ali miniranja v predoru) je treba pravočasno in dosledno obveščati najbližje prebivalce o vrsti in predvidenem trajanju del. Vir vibracij na območju gradbišča in gradbiščnih poti in transportnih poti bo lahko tudi vožnja težkih gradbenih strojev in tovornih vozil po neravni podlagi, zato je naslovni organ določil dodatni omilitveni ukrep v točki II./9.1/9.1.6 tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da se mora v času gradnje z rednim pregledovanjem nadzirati dovozne poti v bližini objektov in takoj sanirati udarne jame.

Glede na to, da je kot posledica gradnje – vibracij - pričakovana obremenitev stavb v neposredni bližini gradbišča in predvidenih dovoznih cest, je naslovni organ v točkah II./9.1/9.1.7 – II./9.1/9.1.9 tega okoljevarstvenega soglasja določil pogoje glede spremljanja poškodb na objektih zaradi vibracij in njihove sanacije. Pred pričetkom gradnje se mora izvesti popis in dokumentiranje objektov, ki so od gradbišča, gradbiščnih poti in dovoznih cest za potrebe gradnje oddaljene manj kot 10 metrov (vključujoč objekte, ki so evidentirani v Registru kulturne dediščine RS, to so: železniška postaja Maribor - glavna stavba (EŠD: 13852), Železniška postaja Maribor - kretniška postavljalnica (EŠD: 29567), Šentiljska cesta 112 (EŠD: 16945), Domačija Može, Cirknica 26 (EŠD: 24253), Cerkev sv. Ilja Šentilj (EŠD: 3020)). Popis objektov mora vključevati popis in dokumentiranje vseh vidnih poškodb nosilnih elementov kakor tudi nenosilnih elementov z izvedbo meritev širine karakterističnih razpok na označenih mestih. V času gradnje se mora spremljati stanje na naslednjih objektih kulturne dediščine: železniška postaja Maribor - glavna stavba (EŠD: 13852), Železniška postaja Maribor - kretniška postavljalnica (EŠD: 29567), Šentiljska cesta 112 (EŠD: 16945), Domačija Može, Cirknica 26 (EŠD: 24253), Cerkev sv. Ilja Šentilj (EŠD: 3020) ter v času najbolj intenzivnih zemeljskih del naslednje stanovanjske stavbe na naslovij Meljska cesta 9 (Maribor), Šentiljska cesta 110 (Maribor), Šentiljska cesta 112 (Maribor), Pekel 41, Pekel 42, Pesnica pri Mariboru 31, Jelenče 28, Cirknica 26, Kaniža 21B, Kaniža 14, Cirknica 23, Maistrova ulica 21 (Šentilj), Maistrova ulica 19 (Šentilj), Maistrova ulica 17 (Šentilj), Maistrova ulica 15, (Šentilj), Maistrova ulica 13 (Šentilj), Maistrova ulica 11 (Šentilj), Pekel 17. Po zaključku gradnje se mora ponovno izvesti popis in dokumentiranje objektov ter izvesti primerjavo glede na stanje pred začetkom gradnje ter poškodbe, nastale kot posledica gradnje nemudoma sanirati.

Vpliv vibracij kot posledica miniranja v predoru Pekel: za namen gradnje predora Pekel je bil izdelan Elaborat tehnologije gradnje vključno z elaboratom prezračevanja in razstreljevanja v času gradnje predora, št. načrta ic203/18, april 2018, IRGO d.o.o., Slovenčeva ulica 93, 1000 Ljubljana. Iz navedenega Elaborata in Poročila izhaja, da je gradnja novega predora Pekel predvidena desno od obstoječega predora Počehova. Prvi del predora bo zaradi nizkega nadkritja grajen kot galerija (pilotni steni na obeh straneh pokriti z AB ploščo), izkop preostalega dela bo izveden skladno z načeli nove avstrijske metode za gradnjo predorov (NATM). Izkop je predviden s severne in južne strani. Na portalnih območjih in na odseku od južnega portalnega območja do mesta preboja se bo izkop izvedel s predorskim bagrom, izkop s severne strani se bo v večji meri izvajal z vrtnjem in razstreljevanjem. Dolžina rudarskega dela predora je 1.403,31 m, celotna dolžina predora pa je 1.542,80 m. Dolžina rudarskega dela reševalnega rova je 220,56 m, celotna dolžina reševalnega rova pa je 245,80 m. Skladno z navedenim elaboratom je predvideno miniranje na ca. 1.200 m celotne dolžine predora in reševalnega rova. Razstreljevanje se bo izvajalo na odsekih tipa hribine BT 2 in BT 3.

Gradnja predora Pekel bo neposredno vplivala na obremenitev z vibracijami zaradi gradnje z uporabo razstreliva. Vibracije, ki jih povzroča miniranje, so odvisne v prvi vrsti od lokalnih geoloških razmer in višine nadkritja nad predorom. Trasa predora je večji del speljana pod grebenom hriba. Višina nadkritja nad odsekom predora Pekel, kjer bo potekalo miniranje, je med 55 in 96 m, za stavbe v 50 m prečnem pasu od osi predora pa med 63 in 96 m.

Določen je 200 m vplivni pas miniranja, v katerem je 23 stanovanjskih stavb, navedenih v tabeli 1. V tabeli je za stavbe v prečni oddaljenosti do 50 m od osi proge naveden podatek o višini nadkritja glede na os proge.

Tabela 1: Stavbe v 200 m vplivnem pasu miniranja predora Pekel (vključen je tudi reševalni rov)

Oznaka	Naslov	Stacionaža	Stran	Oddaljenost od osi proge (m)	Višina nadkritja (m) *
Gr-Vibr1	Pekel 6	596+850	desna	113	
Gr-Vibr2	Pekel 5	596+882	desna	91	
Gr-Vibr3	Pekel 4	596+994	desna	61	
Gr-Vibr4	Pekel 26	597+350	desna	140	
Gr-Vibr5	Pekel 26A	597+508	desna	40	63
Gr-Vibr6	Pekel 27	597+642	desna	56	
Gr-Vibr7	Pekel 27B	597+670	desna	150	
Gr-Vibr8	Pekel 28	597+738	desna	131	
Gr-Vibr9	Pekel 26E	597+755	desna	0	76
Gr-Vibr10	Pekel 26F	597+770	desna	12	81
Gr-Vibr11	Pekel 26G	597+810	desna	83	
Gr-Vibr12	Pekel 28B	597+830	desna	6	96
Gr-Vibr13	Pekel 28A	597+837	desna	39	96
Gr-Vibr14	Pekel 28J	597+848	desna	190	
Gr-Vibr15	Pekel 26H	597+865	desna	96	
Gr-Vibr16	Pekel 31	597+995	desna	135	
Gr-Vibr17	Pekel 41	597+380	leva	338	
Gr-Vibr18	Pekel 42	597+375	leva	350	
Gr-Vibr19	Pekel 26B	597+438	leva	39	72
Gr-Vibr20	Pekel 27D	597+547	leva	17	65
Gr-Vibr21	Pekel 26D	597+730	leva	23	70
Gr-Vibr22	Pekel 26I	597+798	leva	16	88
Gr-Vibr23	stavba na zemljišču v k.o. 640 Pekel, s parcelno št. 113/11	597+771	desna	60	

\*za stavbe v prečni oddaljenosti do 50 m od osi proge

Za nameravani poseg je bil izdelan Načrt izkopa in podpiranja za predor Pekel, št. načrta: 170289-3P3, februar 2018, Elea iC Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana, iz katerega izhaja, da so bili izvedeni izračuni posedkov na površju zaradi gradnje predora. V območju prelomne cone v km 596+975 so ocenjeni posedki 1,0 - 1,5 cm; na tem območju ni stanovanjskih stavb. V kompaktnem laporju bodo deformacije manjše, pri nadkritjih 50 - 100 m bodo posedki v območju 0,5 do 1,0 cm.

Za preprečitev negativnih vplivov zaradi miniranja, je naslovni organ določil dodatne omilitvene ukrepe naveden v točkah II./9.1/9.1.10.1 - II./9.1/9.1.10.8 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da se mora pred izvajanjem miniranja izvesti posvet z geologom in geomehanikom (to je zajeto v geomehanskem nadzoru na gradbišču). V območju prelomnic in nehomogenih con hribine se razstreljevanja ne sme izvajati. V času razstreljevanja se ostalih del na gradbišču ne sme izvajati. Za vsako konkretno minsko polje se mora izdelati načrt miniranja, (v skladu s predpisi, ki urejajo tovrstna dela,) v katerem se na podlagi oddaljenosti od ogroženih objektov določi največjo dovoljeno razstrelilno polnitev na milisekundni interval, upoštevajoč dovoljeno hitrost nihanja ter nato še ostale parametre vrtnja in razstreljevanja. Razstreljevanje se mora izvajati po načrtu miniranja. V kolikor pa se na terenu pokažejo spremenljivi geotehnični pogoji gradnje ali lastnosti hribin, se mora prilagoditi lokacija, intenzivnost, razstreljevanje dejanskim razmeram (npr. zmanjšanje koraka miniranja, močnejše podpiranje, hitrejše zapiranje talnega oboka, izbor in dimenzioniranje razstrelilnih sredstev). Miniranje se ne sme izvajati v nočnem času (uporaba razstreliva je dovoljena od 6. ure do 22. ure). Vpliv vibracij, kot posledica miniranja za potrebe izgradnje predora Pekel, je možno pričakovati v 200 m vplivnem pasu, zato se na tem območju mora izvesti ničelni pregled 23 objektov (navedenih v Prilogi 5 tega okoljevarstvenega soglasja) pred gradnjo in po končani gradnji. Za zagotovitev preprečitve negativnega vpliva kot posledica vibracij ter pravočasnega ukrepanja, se v 200 m vplivnem pasu miniranja mora spremljati stanje objektov (23 objektov, navedenih v Prilogi 5 tega okoljevarstvenega soglasja) in v njih izvajati seizmične meritve. Seizmične meritve na določeni stavbi je treba izvesti takrat, ko se lokacija miniranja najbolj približa stavbi. Meritve je potrebno izvesti tudi v primeru pritožb krajanov in ob vsaki spremembi miniranja. V kolikor se izkaže, da so vibracije zaradi miniranja presežene, je treba miniranje prilagoditi v dogovoru z nadzornim geomehanikom in izvajalcem miniranja. Izvedene seizmične meritve prvih meritev je potrebno izvesti pri istih pogojih (tip hribine, vrsta razstreliva, količina polnjenja,...) in po potrebi ustrezno korigirati izračunane parametre iz elaborata miniranja. Področje seizmičnih meritev obravnava Uradni list RS, št.111/03, Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu in o tehničnih ukrepih za dela pri razstreljevanju, kadar gre za raziskovanje in izkoriščanje mineralnih surovin, izvajanje drugih rudarskih del in izvajanje razstreljevalnih del v drugih dejavnostih (183. člen, tabela 4). V času gradnje predora Pekel je treba zagotoviti meritve vibracij skladno s smernicami DIN4150-3, ONORM S9020 na vseh objektih v vplivnem območju miniranja (23 objektov, navedenih v Prilogi 5 tega okoljevarstvenega soglasja). Meritve je treba izvesti z digitalnimi seizmografi, ki so ustrezno kalibrirani.

Vpliv vibracij na plazljivost – plaz Košaki: v času gradnje hitre ceste (HC) je na območju Košakov prišlo do večjega plazenja zemljinske mase. Sprva je bil tik o HC zgrajena AB zid VA 6263. Po sprožitvi plazu 50-100 m nad HC se je del zemljine odpeljalo in nadomestilo z drenažnim materialom (kamniti peščen drob in prod navrtan v vrtini PEK-5 do globine 5,7 m). Predor Pekel bo potekal pod skrajnim južnim delom stene (strop predora se bo nahajal ca. 7 m ali manj pod dnom pilotov). Zemljina v pobočju ni povsem umirjena - na lokalni cesti ca. 20 m pred vrtino PEK-5 so vidne razpoke, ki so posledica labilne zemljine. Geotehnična in geodetska spremljava navedenih objektov se izvaja v okviru geotehničnega monitoringa objektov ob AC. Pregled iz leta 2017 ni pokazal posebnosti.

Za potrebe spremljanja pomikov v hribini ter spremljanja deformacij na površini ter posledično pravočasnega ukrepanja v primeru premikov hribine, v okolici plazu Košaki, je naslovni organ določil ukrep v točki II./9.1/9.1.11 tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da se mora v času gradnje spremljati labilnost tal na območju »plazu Košaki«. Spremljanje je treba izvajati z inklinometerskimi meritvami v dveh vrtinah na lokacijah (določeni z Gauss – Krügerjevimi koordinatami Y=551 807, X=160 206 ter Y=551 752, X= 160 222) ter geodetskimi meritvami, za

potrebe katerih se na območju plazu vgradijo reperji. Oprema mora biti certificirana in umerjena, pred pričetkom del je treba določiti ničelno stanje.

-Inklinometriške meritve: Na območju plazu »Košaki« se izvedeta dve vrtini globine 20 m, v katere se vgradi inklinometriška cev za spremljanje pomikov po globini. Vrtini se izvedeta pred pričetkom gradbenih del. Lokaciji vrtin:

- prva vrtina na robu plazovitega območja, pod lokalno cesto v liniji hiše, ki je locirana nad to cesto, na lokaciji določeni z Gauss – Krügerjevimi koordinatami  $Y= 551\ 807$ ,  $X= 160\ 206$ ,
- druga vrtina na območju plazu med lokalno cesto in pilotno steno, na lokaciji določeni z Gauss – Krügerjevimi koordinatami  $Y= 551\ 752$ ,  $GKX= 160\ 222$ .

-Geodetske meritve: Izvedba dodatnih geodetskih meritev je predvidena v skladu z načelom previdnosti 8. člen ZVO-1. Na začetku je potrebno izdelati mikro in makro geodetsko mrežo, ki mora biti postavljena na stabilnih tleh. Imeti mora tri fiksne točke. Na območju plazu se vgradijo reperji, ki omogočajo 3D meritve pomikov točk (x, y, z). Vgradijo se:

- 4 reperji v liniji lokalne ceste,
- 4 reperji na obstoječi pilotni steni,
- 2 reperja za ustja inklinometriških vrtin,
- 2 reperja na območju plazu.

Pri spremljanju labilnosti tal je treba uporabiti naslednja merska orodja:

- Konvergenčne meritve reperjev za spremljanje pomikov tal
- Vertikalni inklinometri za spremljanje pomikov

Oprema mora biti certificirana in umerjena. Potrebno je določiti ničelno stanje pred pričetkom del. Ničelno meritev je treba izvesti ca. 1 mesec po vgradnji inklinometra, prvo in drugo ponovitev meritev, pa je treba izvesti ca. 1 in 3 mesece po ničelni meritvi.

V času izkopa, ko se bo izkop približal območju plazu, je treba meritve izvajati pogosteje (ca. 2 x mesečno). Ko bo izkop potekal pod plazom, se morajo meritve izvajati 1x tedensko ali na vsakih 10 dni. Pri pogostosti meritev je potrebno upoštevati rezultate predhodnih meritev. V kolikor se pokaže, da ni večjih vplivov izkopa predora, se lahko meritve izvajajo tudi na vsake 2-3 tedne. Po prehodu izkopa izpod območja plazu je treba izvajati kontrolne meritve (ca. na vsake tri mesece). Število in pogostost geodetskih meritev poteka po enaki shemi.

## J) Varstvo narave

### J1) Obstoječe stanje

Z vidika varstva narave se na območju nameravanega posega ne pojavljajo naravovarstveno zelo visoko vrednoteni habitatni tipi. Največjo vrednost predstavljajo vodotoki s svojo obrežno vegetacijo. Vse od Tezna do Pesnice železniška proga poteka med regionalno cesto in avtocesto, ki z vidika habitatnih tipov ne predstavlja visoko ovrednotenega prostora. Na območju načrtovanega viadukta so z vidika varstva narave nezanimive intenzivne kmetijske površine. Vodotoki območja (Črnec, Pesnica in Cirknica) so tehnično urejeni, brez obrežne zarasti. Šele gorvodno, ko se Cirknice odmakne od obstoječe železniške proge, kjer struga postane bolj razgibana ter obraščena s sestoji vrbovja in jelševja, je prisotnih manj intenzivnih kmetijskih površin ter ohranjenih več ekstenzivnih, vlažnih območij. Pomembnejši element biotske raznovrstnosti predstavljajo tudi gozdovi na lokaciji za vnos viškov zemeljskega materiala št. 2 in 3. Območje nameravanega posega z ureditvami postaje Maribor meji na območje Natura 2000 (POV Drava) ter na ekološko pomembno območje Zgornja Drava. Lokacija 6 za vnos viškov materiala posega v EPO Slovenske gorice osrednji del. Velik del območja nameravanih ureditev sega v območje pričakovanih naravnih vrednot (geologija)

Slovenske Gorice, nahajališče fosilov (školjke, polži, morski ježki, septarijske konkrecije).

## J2) Pričakovani vplivi v času gradnje in pogoji

Nameravani poseg lahko predstavlja, na mestih kjer se bo v času gradnje posegalo v vodni ali obvodni prostor, negativni vpliv za živali, vezane na vodne habitate. Večina za ureditev predvidenih odsekov vodotokov je že v obstoječem stanju regulirana in z vidika biodiverzitete precej osiromašena. V času gradbenih del v strugi se bodo dolvodno sproščale suspendirane snovi, ki lahko povzročijo mehanske poškodbe na dihalih vodnih organizmov. Ob gradnji premostitvenih objektov in prepustov pod železniško progo obstaja nevarnost izcejanja betonskih odplak, goriv, olj, zaščitnih premazov in drugih škodljivih in/ali strupenih snovi v vodo, ki bi lahko imele za ribje populacije in populacije drugih vodnih živali uničujoč vpliv. Vpliv na vodne organizme se lahko omili s pravilno izbiro časa in načina izvajanja gradbenih del, zato je naslovni organ, tudi na podlagi mnenja ZZRS št. 4206-8/2019/2 z dne 16. 4. 2019, določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./10.1/10.1.1 – II./10.1/10.1.15 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določajo, da se morajo dela, ki zahtevajo posege v struge vodotokov ter dela na območju vodnih in priobalnih zemljišč, ki bi lahko negativno vplivala na kakovost vode in vodni režim, izvajati le v času izven obdobja drstenja rib, in sicer od 1. 7. tekočega leta do 31. 3. prihodnjega leta. Izvajanje del, ki posegajo v vodna in priobalna zemljišča, mora biti usklajeno s pristojno ribiško družino (Ribiška družina Lenart Pesnica). O predvidenih posegih v vodno in priobalno zemljišče in morebitnih potrebnih intervencijskih odlovih rib se je pred pričetkom del treba uskladiti s pristojno ribiško družino. Pristojni ribiški družini mora biti ob predhodnem dogovoru omogočena prisotnost pri izvajanju načrtovanih posegov – ribiški nadzor. Dela v vodnem in priobalnem zemljišču morajo biti izvedena na način, da se ohranja povezanost oziroma celovitost vodnega prostora. Ohranjati je treba obstoječo heterogenost vodnih habitatov. Gradbena dela se morajo izvajati na način, da je preprečeno vsakršno onesnaženje vodnih in priobalnih zemljišč s strupenimi snovmi, ki se uporabljajo v gradbeništvu (izcejanje goriva, olj, zaščitnih premazov in drugih škodljivih ali strupenih snovi). Vsečasne ureditve med gradnjo morajo biti urejene na način, da je preprečeno onesnaženje vode. Takoj po končanih delih se morajočasne ureditve odstraniti (na primer: gradbiščne platoje, lokacije viškov materiala), zemljišča pa povrniti v prvotno stanje. Med gradnjo in po njej se na območju vodnih zemljišč ali v sami strugi vodotokov ne sme odlagati nobene vrste materiala z območja delovišča v trdnem, tekočem ali plinskem stanju, ki se uporabljajo pri gradnji. Vožnja z gradbeno mehanizacijo po strugi Cirknice ni dopustna. Vsa načrtovana dela se morajo z gradbenimi stroji izvajati na kopnem, z brežin, izven struge Cirknice. V primeru utrditve brežine, morat biti le ta izvedena na sonaraven način, brez betoniranja in v izrazito nepravni obliki. Beton ne sme zalivati zunanjih razpok (npr. na območju kamnitih zložb), razen, če je to potrebno zaradi strmega naklona (npr. pod obstoječo regionalno cesto izven vodnega okolja). Skale, ki utrujejo vznožje brežin, morajo biti različnih velikosti. Za doseganje razgibanosti brežin se lahko uporabi tudi drevesne panje. V primeru širitve struge morajo biti brežine struge enostransko ali dvostransko razširjene v obliki dvojnega trapeza in na način, da bo možna koncentracija nizkih pretokov v globljem delu struge. Dno strug, ki se urejajo, mora ostati naravno – nepravno z brzicami in tolmoni in brez uporabe betona in strojne poravnave. Izvedba enojnega trapeznega reguliranega profila s poravnanim dnom na celotni širini struge vodotoka ni dovoljena. Nivelete struge se ne sme spreminjati. Na odseku urejanja vodotokov ni dovoljeno umeščanje morebitnih novih prečnih pregrad, ki bi poslabšale ali prekinile prehodnost za ribe oz. negativno vplivale na zveznost vodotokov. Dno novo izvedenih prepustov mora biti sonaravno s poglobljenimi fugami, urejeno na način, da bo čimbolj podobno naravnemu dnu struge Cirknice (npr. groba drča ustreznega naklona), da bodo ribe lahko nemoteno prehajale preko območja prepusta ter da bo omogočena stalna vodnatost. Izvedba

vertikalnih stopenj med prepustom in vodotokom ni dovoljena. Zavarovanje brežine v območju izven prepusta se mora izvesti v neporavnani obliki iz kamna v suhem. Izvedbo novih nadvozov cest, ki bodo prečkali Cirknico, je treba načrtovati in izvesti tako, da bodo oporniki postavljeni izven struge Cirknice. Popolna odstranitev obrežne vegetacije ni dopustna. Na vseh brežinah je treba ohranjati strnjeno zarast na čim daljših odsekih, in sicer vsaj 50 - 100 m pri razdalji 100 - 200 m. Na odsekih izven naselij, kjer se ob levi ali desni brežini nahajajo razlivne površine, se obstoječe zarasti ne sme odstranjevati. V primeru odstranjevanja zarasti ob vodotoku se mora odstranjeno vegetacijo takoj nadomestiti z avtohtono drevesno in grmovnato zarastjo. Na brežinah reke Cirknice, ki niso porasle z vegetacijo, se mora izvesti strnjeno zasaditev z avtohtono grmovno in drevesno zarastjo. Zemeljska dela, izkopavanja v brežino ali struge se morajo izpeljati tako, da se zmanjša vpliv kaljenja vode ter zagotoviti, da med gradbenimi deli v vodi ne bodo nastale razmere neprekinjene kalnosti. V primeru pojava invazivne tujerodne vrste je potrebno upoštevati ukrep iz točke II./3.1/3.1.6 izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

### J3) Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji

Območje nameravanega posega z ureditvami postaje Maribor meji na območje Natura 2000 (POV Drava). Ob odsotnosti fizičnega prekrivanja nameravanega posega z območjem Natura 2000 (POV Drava), potencialni vplivi nameravanega posega na varovane vrste ptic oz. varstvene cilje vključujejo:

- zmanjšanje skupnega števila prezimujočih vodnih ptic/populacij posameznih vrst zaradi povečanega hrupa oz. števila vlakov med obratovanjem posodobljene železniške povezave,
- povečano smrtnost osebkov zaradi tokovnega udara na vodnikih pod napetostjo železniške proge (posledica sedenja ptic na železniških drogovih takšne konstrukcije, ki je zanje nevarna).

Kot posledica nameravanega posega se bo ob železniški progi Maribor–Šentilj- d.m., povečala hrupna obremenitev, vendar verjetno ne bo imela pomembnega vpliva na vrste ptic, za katere je opredeljeno posebno območje varstva (POV) SI500011 Drava. Za obravnavano območje je namreč značilna stalno prisotna dokaj visoka raven ambientalnega hrupa mestnega okolja in drugih antropogenih motenj (promet, industrijski obrati, številni sprehajalci itd.), zaradi česar se tukaj ne pojavljajo na motnje bolj občutljive vrste (npr. gosi, kormorani, čaplje). Opazovanja vodnih ptic na tem območju ne kažejo izogibanja nobene izmed varstveno pomembnih vrst prometni infrastrukturi (npr. mostovom, vključno z vožnjo vlakov po železniškem mostu, obrežju reke itd.). Višina leta preletnih vrst, ki sledijo rečnemu toku in med katerimi so tudi bolj občutljive vrste, je na območju Maribora precej visoka, domnevno zaradi številnih vertikalnih ovir (mostovi, visokonapetostni daljnovodi), tako da negativnih vplivov nanje ni pričakovati.

Med varstveno pomembnimi vrstami na obravnavanem območju sta, zaradi možnost tokovnega udara, potencialno ogrožena rečni in sivi galeb, ki za počivanje pogosto uporabljata železniški most, vključno z obstoječim železniškim daljnovodom. Konstrukcija stebrov le-tega je v obstoječem stanju razmeroma ugodna, saj se vrh stebra nahaja visoko nad vodniki pod napetostjo. S ciljem preprečitve tokovnega udara, je naslovni organ določil dodatni omilitveni ukrep v točki II./10.2/10.2.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da je s ciljem preprečitve tokovnega udara, potrebno izvesti nosilne stebre vozni vodov tako, da je vrh stebra vsaj 50 cm nad vodoravno konzolo.

Glede na mnenje ZZRS št. 4206-8/2019/2 z dne 16. 4. 2019 je naslovni organ določil tudi dodatni omilitveni ukrep v točki II./10.2/10.2.2 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, ki določa, da je v primeru razrasti tujerodnih invazivnih vrst (predvsem dresnika), le tega treba redno kositi in odstranjevati.

## K) Varstvo pred svetlobnim onesnaževanjem okolja

### K1) Obstoječe stanje okolja

Na območju obstoječih železniških postaj je pred izvedbo nameravanega posega naslednje stanje, ki ga prikazuje tabela 2.

Tabela 2: podatki o obstoječi javni razsvetljavi na območjih železniških postaj

Železniška postaja	Tip svetilk	Št. svetilk	El. moč (skupaj)
Šentilj	CD-250W <sup>1</sup>	40	10000W
Pesnica	CD-250W <sup>1</sup>	14	3500W
Cirknica	CD-250W <sup>1</sup>	4	1000W
Maribor	CD-250W <sup>1</sup>	99	24700W
Tezno	CD-250W <sup>1</sup> SC100 <sup>2</sup>	5 67	2925W
<b>SKUPAJ</b>		<b>229</b>	<b>42125W</b>

Opomba:

<sup>1</sup> Tip svetilke ni skladen z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (81/07, 109/07, 62/10 in 46/13).

<sup>2</sup> Tip svetilke je skladen z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (81/07, 109/07, 62/10 in 46/13).

Obstoječa javna razsvetljava na vseh železniških postajah, razen na postaji Tezno, je opremljena s svetilkami tipa CD-250W Hg, ki niso skladne z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13). Na železniški postaji Tezno pa so obstoječe svetilke v večjem delu (93%) tipa Siteco SC100, ki so skladne z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja. Le manjši del svetilk na postaji Tezno je tipa CD-250W (7%), ki ni ustrezen. Skupna električna moč obstoječih svetilk na vseh postajah skupaj znaša 42.125W.

### K2) Pričakovani vplivi v času obratovanja in pogoji

V okviru načrtovanih ureditev je predvidena posodobitev obstoječe javne razsvetljave na območjih železniških postaj (ŽP Šentilj, ŽP Pesnica, ŽP Cirknica, ŽP Maribor in ŽP Tezno). Vse neustrezne svetilke bodo zamenjane s sodobnimi led svetilkami oz. s svetilkami, ki so skladne z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja.

V spodnji tabeli so podani podatki o obstoječi javni razsvetljavi na območju železniških postaj ter o posodobljeni javni razsvetljavi.

Tabela 3: podatki o obstoječi in predvideni javni razsvetljavi na območjih železniških postaj

Železniška postaja	Obstoječe stanje			Predvideno stanje		
	Tip svetilk	Št. svetilk	El. moč (skupaj)	Tip svetilk	Št. svetilk	El. moč (skupaj)
Šentilj	CD-250W <sup>1</sup>	40	10000W	Led (30W, 183W, 38W) <sup>2</sup>	40 (+žarometi 238W)	5330W
Pesnica	CD-250W <sup>1</sup>	14	3500W	Led (30W, 183W) <sup>2</sup>	14	3681W
Cirknica	CD-250W <sup>1</sup>	4	1000W	Led (30W) <sup>2</sup>	11	330W
Maribor	CD-250W <sup>1</sup>	99	24700W	Led (30W, 183W) <sup>2</sup>	99	9309W
Tezno	CD-250W <sup>1</sup>	5	2925W	SC100 <sup>2</sup>	72	1800W



	SC100 <sup>2</sup>	67				
SKUPAJ		229	42125W		236	20450W

**OPOMBA:**

<sup>1</sup> Tip svetilke ni skladen z uredbo o mejnih vrednosti svetlobnega onesnaževanja (81/07, 109/07, 62/10 in 46/13).

<sup>2</sup> Tip svetilke je skladen z uredbo o mejnih vrednosti svetlobnega onesnaževanja (81/07, 109/07, 62/10 in 46/13).

Iz tabele št. 3 je razvidno, da se bodo neustrezne svetilke nadomestile z ustreznimi. Uporabljene bodo svetilke brez deleža svetlobnega toka, ki seva navzgor. Število svetilk se bo minimalno povečalo (za 3%, iz 229 neustreznih svetilk na 236 ustreznih svetilk), pri čemer se bo skupna električna moč svetilk, na vseh postajah skupaj, več kot razpolovila (iz 42.125W na 20.450W).

Na podlagi navedenega naslovni organ ocenjuje, da bo vpliv na svetlobno onesnaženost v času obratovanja obravnavanega posega manjši v primerjavi z obstoječim stanjem, saj ni predvidenih novih virov svetlobnega onesnaževanja oz. se bodo s posodobitvijo obstoječih virov vplivi na okolje celo zmanjšali. Kljub temu je naslovni organ za zmanjšanje vpliva svetlobnega sevanja v okolje v času obratovanja določil dodatne omilitvene ukrepe v točkah II./11.1/11.1.1 in II./11.1/11.1.2 ki določajo, da morajo svetilke javne razsvetljave osvetljevati le talne površine, uporabijo pa se lahko samo svetilke s svetlobo barve 3000K ali manj. Poleg tega je naslovni organ v točkah II./11.1/11.1.3 in II./11.1/11.1.4 določil, da osvetljenost delovnih mest na prostem ne sme presegati 10 % standardne osvetljenosti delovnega mesta na prostem, razen če nosilec nameravanega posega z oceno tveganja, izdelano skladno s predpisi, ki urejajo varnost in zdravje pri delu, izkaže potrebo po večji povprečni osvetljenosti delovnih mest na prostem. Izpolnjevanje teh ukrepov je razvidno v Elaboratu zunanje razsvetljave železnice, ki mora biti izdelan v okviru dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja, v skladu s 4. členom Pravilnika o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov (Uradni list RS, št. 36/18 in 51/18-popr.) ter 20. členom Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13). Naslovni organ je nadalje določil, da pri stanovanjskih stavbah ne smejo biti presežene mejne vrednosti osvetljenosti oken varovanih prostorov, kot so določene v Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja. Modelni izračun, iz katerega je razvidna skladnost s 17. členom omenjene uredbe, mora biti izdelan najmanj za stavbe, ki se nahajajo znotraj radija 10m od posamezne svetilke razsvetljave železnice in mora biti priložen Elaboratu zunanje razsvetljave železnice.

Obrazložitev v zvezi s presojo sprejemljivosti posega na naravo

Prvi odstavek 39. člena Pravilnika o presoji določa, da se, glede na velikost in značilnost posega v naravo, presoja sprejemljivosti posegov v naravo izvede v postopku izdaje 1) okoljevarstvenega soglasja za posege v naravo z vplivi na okolje, 2) naravovarstvenega soglasja za posege v naravo, ki niso posegi v naravo z vplivi na okolje, 3) dovoljenja za poseg v naravo, določene v 43. členu tega pravilnika ali 4) dovoljenja po drugih predpisih za posege v naravo, za katere ni treba pridobiti soglasja ali dovoljenja iz prejšnjih treh alinej.

V sedmem odstavku 105. člena Zakona o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04–UPB, 61/06–ZDru-1, 8/10–ZSKZ-B, 46/14 in 31/18) je določeno, da če je za gradnjo objekta iz prvega odstavka tega člena predpisan postopek presoje vplivov na okolje v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja, se namesto naravovarstvenega soglasja izda okoljevarstveno soglasje. V drugem odstavku 39. člena Pravilnika o presoji sprejemljivosti je določeno, da se v primeru, ko se presoja sprejemljivosti posega v naravo izvede v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja, šteje, da se z izdajo okoljevarstvenega soglasja izdaja tudi naravovarstveno soglasje. Glede na navedeno je bilo odločeno, kot izhaja iz III. točke izreka te odločbe.

V obravnavanem primeru se je presoja sprejemljivosti posegov v naravo izvedla v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja. V postopku je bilo na podlagi proučitve Dodatka za varovana območja za nadgradnjo železniške proge Maribor- Šentilj, ki ga je pod št. projekta 3310/11-PVO-D, marca 2018 izdelalo podjetje Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., Glavni trg 19c, 2000 Maribor; v nadaljevanju: Dodatek za varovana območja) ugotovljeno, da bo vpliv nameravanega posega in celotni vpliv na Natura Območje, in sicer POV Drava (SI5000011) in njegove varstvene cilje nebitven (ocena C) ob upoštevanju dodatnega omilitvenega ukrepa, navedenega v točki II./10.2/10.2.1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja. Vpliva nameravanega posega na povezanost Natura območij v biografski regiji ne bo (ocena A).

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

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

#### Stroški

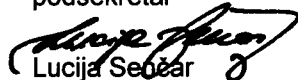
V skladu s petim odstavkom 213. člena v povezavi s 118. členom ZUP je bilo treba v izreku te odločbe odločiti tudi o stroških postopka. Glede na to, da v tem postopku stroški niso nastali, je bilo odločeno, kot izhaja iz V. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

**Pouk o pravnem sredstvu:** Zoper to odločbo je dovoljena pritožba na Ministrstvo za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana, v roku 15 dni od dneva vročitve te odločbe. Pritožba se vloži pisno ali poda ustno na zapisnik pri Agenciji Republike Slovenije za okolje, Vojkova cesta 1b, 1000 Ljubljana. Za pritožbo se plača upravna taksa v višini 18,10 EUR. Upravno takso se plača v gotovini ali 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 25518-7111002-00435419.

  
Natalija Očko  
podsekretarka

  
Janez Jeram  
podsekretar

  
Lucija Sedčar  
višja svetovalka III

  
Marjeta Zupancič  
višja svetovalka III



  
mag. Nataša Petrovčič  
direktorica Urada za varstvo okolja in narave

Vročiti:

- nosilcu nameravanega posega: Direkcija RS za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana – osebno

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);
- Mestna občina Maribor, Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor – po elektronski pošti (mestna.obcina@maribor.si);
- Občina Pesnica, Pesnica pri Mariboru 43a, 2211 Pesnica pri Mariboru - po elektronski pošti (obcina.pesnica@pesnica.si);
- Občina Šentilj, Maistrova ulica 2, 2212 Šentilj v Slovenskih goricah - po elektronski pošti (obcina@sentilj.si).

## Priloga 1: Območje nameravanega posega

### 1.1 Območje trajnega posega:

- k.o. 564 Šentilj v Slovenskih goricah s parcelnimi št.: 1000/2, 1000/3, 1000/4, 1000/7, 1001/1, 1001/10, 1001/13, 1001/15, 1001/2, 1001/3, 1001/4, 1001/5, 1001/6, 1001/7, 1001/9, 142/4, 142/5, 16/1, 16/2, 19/1, 195/1, 195/2, 195/6, 198/8, 198/9, 22/1, 22/2, 27/27, 930/1, 930/2, 934, 935/1, 935/3, 935/7, 935/9, 936/1, 936/2, 941/2, 943/6, 943/8, 943/9, 949/26, 950/26, 953/21, 954/20, 954/22, 954/5, 955/29, 955/3, 955/33, 961/3, 962/1, 979/2, 979/5, 979/7, 999/10;
- k.o. 581 Kaniža s parcelnimi št.: 109/5, 109/6, 109/7, 209/2, 209/3, 210/1, 210/3, 210/4, 213/4, 213/5, 216/6, 217/1, 217/2, 49/17, 49/18, 49/19, 58/11, 58/4, 58/6, 69/5, 70/2, 71/15, 71/17, 71/19, 71/21, 71/23, 71/25, 72/14, 73/6, 74/4, 74/6, 77/19, 83/6;
- k.o. 582 Štrihovec s parcelnimi št.: 245, \*30/3, \*72, 106/11, 106/2, 106/25, 106/26, 238/3, 238/5, 240/1, 240/3, 241/1, 250/1, 261/1, 262/1, 262/4, 262/5, 270/2, 314/1, 317/11, 317/8, 317/9, 458/1, 458/2, 459/1, 459/2, 461/1, 465/1, 465/2, 466/12, 479/4, 480/12, 480/13, 480/2, 480/3, 480/4, 480/5;
- k.o. 583 Cirknica s parcelnimi št.: 260, 273, 295, \*23, \*24/2, \*24/3, 140/2, 140/3, 191/4, 195/10, 195/11, 195/3, 195/6, 195/7, 195/8, 195/9, 197/10, 197/12, 197/14, 197/4, 197/6, 197/8, 198/1, 198/2, 198/4, 212/1, 212/2, 213/17, 213/18, 213/19, 213/20, 213/22, 213/25, 213/26, 213/27, 213/28, 213/29, 213/30, 213/31, 213/33, 213/35, 213/36, 213/38, 213/41, 214/2, 214/3, 214/5, 215/7, 216/13, 216/17, 216/19, 216/20, 216/23, 216/26, 216/4, 218/10, 218/12, 218/15, 218/8, 218/9, 255/20, 255/22, 255/24, 256/10, 256/13, 256/14, 256/5, 256/6, 256/8, 270/2, 272/3, 272/4, 272/5, 272/6, 274/5, 274/7, 274/9, 275/1, 275/3, 275/4, 276/3, 276/4, 276/6, 276/7, 276/8, 278/2, 283/5, 294/4, 294/5, 294/6, 294/8, 294/9, 296/2, 299/2, 304/10, 304/11, 304/12, 304/13, 304/16, 304/6, 304/7, 304/9, 305/10, 305/11, 305/12, 305/2, 305/5, 305/6, 305/7, 305/9, 333/2, 338/2, 343/2, 345/2, 345/4, 346/11, 346/12, 346/14, 346/4, 346/5, 346/6, 346/7, 346/8, 346/9, 348/17, 348/2, 348/4, 348/8, 348/9;
- k.o. 606 Ranca s parcelnimi št.: 20, 73, 159, 164, 167, 173, 310, 551, 555, 613, 624, 629, 653, 660, 675, 677, 678, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 688, 150/2, 152/4, 154/1, 154/3, 154/4, 156/1, 156/2, 162/1, 163/1, 170/2, 170/3, 170/5, 170/6, 171/1, 171/3, 171/4, 172/2, 172/3, 174/1, 291/11, 291/13, 301/1, 301/2, 308/12, 308/13, 308/9, 383/1, 383/2, 383/3, 383/4, 384/1, 384/2, 384/3, 384/4, 385/11, 385/12, 385/5, 385/7, 385/8, 385/9, 390/1, 390/3, 392/5, 392/6, 392/7, 397/1, 552/6, 554/2, 554/3, 554/4, 556/1, 556/2, 556/3, 600/15, 602/6, 610/4, 610/5, 610/6, 610/7, 610/9, 611/6, 616/1, 616/2, 627/1, 630/1, 630/22, 630/23, 630/24, 630/3, 632/3, 639/3, 640/1, 640/2, 652/5, 652/7, 654/2, 673/2, 673/3, 674/2, 674/3, 676/1, 676/3, 71/1, 75/9, 91/1, 91/3;
- k.o. 607 Jelenče s parcelnimi št.: 84, 230, 349, 529, 553, 559, 560, 561, 570, \*48, \*68, \*86, 191/3, 191/4, 191/5, 191/6, 191/7, 192/1, 192/3, 192/4, 192/5, 192/6, 192/7, 193/1, 199/3, 203/10, 203/11, 203/9, 208/1, 208/2, 208/3, 209/1, 209/3, 229/1, 232/1, 323/4, 325/2, 344/4, 348/2, 350/1, 350/2, 365/1, 395/1, 395/3, 395/4, 399/2, 399/3, 399/4, 399/5, 399/6, 399/7, 405/3, 405/4, 417/2, 468/1, 477/1, 478/1, 478/2, 522/2, 525/1, 525/2, 531/1, 531/2, 533/2, 533/3, 534/1, 539/1, 539/2, 539/3, 539/4, 542/1, 542/3, 542/9, 543/3, 552/1, 566/3, 567/1, 567/3, 567/5, 568/22, 85/1, 85/2, 85/3, 86/1, 86/17, 86/8, 87/1, 87/2, 92/5, 92/6, 98/1;
- k.o. 619 Dolnja Počehova s parcelnimi št.: 327, 303/1, 303/5, 304/1, 305/4, 322/1, 332/2, 374/20, 375/2, 377/1;
- k.o. 640 Pekel s parcelnimi št.: 30, 36, 50, 112, 246, 251, 273, 274, 291, 293, 295, 336, 378, 379, 381, 383, 384, 10/1, 10/14, 11/5, 11/7, 113/4, 113/5, 113/9, 12/1, 13/2, 13/3, 13/6, 13/9, 14/1, 232/2, 249/1, 250/1, 250/2, 254/1, 256/8, 266/1, 266/3, 275/1, 275/2,

- 279/1, 279/4, 279/5, 285/5, 290/4, 290/5, 292/1, 292/2, 292/3, 294/1, 294/2, 31/1, 31/2, 338/1, 34/3, 340/1, 364/3, 366/3, 367/2, 367/7, 371/2, 371/5, 372/1, 372/17, 372/19, 372/2, 372/20, 372/23, 372/26, 372/27, 372/29, 372/30, 372/32, 372/4, 372/5, 372/6, 372/7, 375/13, 375/16, 382/2, 46/1, 58/1, 58/2, 58/5, 58/8, 58/9, 6/1, 65/35, 75/1, 84/13, 84/31, 84/33, 84/34, 84/35, 84/36, 84/37, 84/38, 84/40, 84/41, 84/5, 85/12, 85/15, 85/3, 86/5, 86/6, 86/7, 86/8, 89/29, 89/30, 89/31, 89/32, 90/18, 90/19, 95/1;
- k.o. 641 Dragučova s parcelnimi št.: 649, 651, 652, 684/8, 699/19, 699/27, 699/5;
  - k.o. 653 Košaki s parcelnimi št.: 29, 126, 127, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 485, 486, \*142, \*29, \*30, \*372, \*58/1, \*58/2, 124/4, 124/5, 125/2, 125/3, 125/4, 125/5, 426/1, 427/1, 427/11, 427/19, 427/20, 427/21, 427/22, 427/23, 427/24, 427/25, 427/26, 52/3, 52/4, 57/4, 57/6;
  - k.o. 655 Melje s parcelnimi št.: 671, 672, 674, 675, 676, 678, 679, 680, 682, 683, 684, 685, 688, 689, 690, 696, 697, 699, 701, 698/1, 698/2, 700/1, 700/2, 700/3, 719/2, 731/2;
  - k.o. 657 Maribor - Grad s parcelnimi št.: 1130, 2186, 2189, 2190, 2191, 2201, 2204, 2205, 2206, 2010/4, 2182/2, 2184/4, 2185/1, 2185/3, 2185/4, 2217/4, 2218/2;
  - k.o. 2731 Ob železnici s parcelnimi št.: 2857, 2859, 2860, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2847/1.

## 1.2 Območje začasnega posega

- k.o. 564 Šentilj v Slovenskih goricah s parcelnimi št.: 1029, 1044, 11/1, 16/1, 19/1, 22/1, 3/2, 16/2, 22/2, 13/3, 11/4, 13/4, 11/5, 11/6, 1001/1, 1001/13, 1001/3, 1001/7, 142/12, 142/15, 142/4, 142/5, 142/6, 142/8, 144/3, 144/4, 144/5, 147/1, 147/4, 195/1, 195/2, 195/3, 195/5, 195/6, 198/7, 198/8, 198/9, 27/26, 27/27, 27/36, 935/1, 962/1, 981/6, 982/3, 982/7;
- k.o. 581 Kaniža s parcelnimi št. št.: 69/4, 69/5,
- k.o. 582 Štrihovec s parcelnimi št.: 30/6, 240/1, 240/3, 465/1,
- k.o. 583 Cirknica s parcelno št.: 274/4;
- k.o. 606 Ranca s parcelnimi št.: 73, 170/5, 383/2, 682;
- k.o. 607 Jelenče s parcelnimi št.: 481, 529, 561, 477/1, 478/1, 525/2, 534/1, 542/1, 566/3, 81/2, 85/1, 85/2, 85/3;
- k.o. 619 Dolnja Počehova s parcelnimi št.: \*3, 322/1, 327, 358/13,
- k.o. 640 Pekel s parcelnimi št.: 367/11, 367/2, 367/7, 367/8, 372/23, 372/4, 372/5, 375/13, 375/14, 375/15, 375/16, 382/2, 46/1, 58/1, 58/8, 58/9, 84/13, 84/20, 84/31, 84/33, 84/34, 84/35, 84/37, 84/39, 84/41, 85/15, 86/3, 86/5, 86/6, 86/7, 86/8;
- k.o. 653 Košaki s parcelnimi št.: 485, 486, \*142, 426/1, 427/1;
- k.o. 655 Melje s parcelno št.: 696;
- k.o. 2731 Ob železnici s parcelnimi št.: 2847/1, 2854.

## 1.3 Območje lokacij za vnos viškov zemeljskega materiala v tla:

- Lokacija 1 na zemljiščih v k.o. 640 Pekel s parcelnimi št.: 30, 31/1, 31/2, 34/3, 36, 366/3, 372/1, 372/17, 372/23, 372/26, 372/4, 372/5, 372/6, 372/7, 383, 46/1, 58/1, 58/2, 58/5, 58/8, 58/9, 378, 382/2;
- Lokacija 1a na zemljiščih v k.o. 640 Pekel s parcelnimi št.: 378, 382/2;
- Lokacija 2 na zemljiščih v k.o. 640 Pekel s parcelnimi št.: 246, 249/1, 250/1, 250/2, 251, 254/1, 256/8, 266/1, 266/3, 273, 274, 275/1, 275/2, 279/1, 279/4, 279/5, 371/2, 232/2 in na zemljiščih v k.o. 641 Dragučova s parcelnimi št.: 684/8, 699/27;
- Lokacija 3 na zemljiščih v k.o. 640 Pekel s parcelnimi št.: 285/5, 290/4, 290/5, 291, 292/1, 292/2, 292/3, 293, 294/1, 294/2, 295, 371/5, na zemljiščih v k.o. 641 Dragučova s parcelnimi št.: 649, 651, 652, 699/5, 699/19 in na zemljiščih v k.o. 653 Košaki s parcelnimi št.: 124/4, 124/5, 125/2, 125/3, 125/4, 125/5, 126, 127, 133, 134, 135, 136,

137, 139, \*29, \*30;

- Lokacija 4 na zemljiščih v k.o. 640 Pekel s parcelnimi št.: 11/5, 11/7, 12/1, 13/2, 13/3, 13/6, 13/9, 14/1, 10/1, 50, 6/1, 10/14;
- Lokacija 14 na zemljiščih v k.o. 606 Ranca s parcelnimi št.: 630/22, 630/23, 630/24, 551, 673/2, 673/3, 554/2, 554/3, 554/4, 555, 556/1, 556/2, 556/3, 674/2, 674/3, 675, 676/1, 676/3, 677, 686, 600/15, 552/6.

## Priloga 2: Območje vpliva nameravanega posega

### 2.1 Območje vpliva nameravanega posega v času gradnje:

- k.o. 564 Šentilj v Slovenskih goricah s parcelnimi št.: 934, 1029, 1044, 11/1, 16/1, 19/1, 22/1, 3/2, 16/2, 22/2, 13/3, 11/4, 13/4, 11/5, 11/6, 1000/2, 1000/3, 1000/4, 1000/7, 1001/1, 1001/10, 1001/13, 1001/15, 1001/2, 1001/3, 1001/4, 1001/5, 1001/6, 1001/7, 1001/9, 142/12, 142/15, 142/4, 142/5, 142/6, 142/8, 144/3, 144/4, 144/5, 147/1, 147/4, 195/1, 195/2, 195/3, 195/5, 195/6, 198/7, 198/8, 198/9, 27/26, 27/27, 27/36, 930/1, 930/2, 935/1, 935/3, 935/7, 935/9, 936/1, 936/2, 941/2, 943/6, 943/8, 943/9, 949/26, 950/26, 953/21, 954/20, 954/22, 954/5, 955/29, 955/3, 955/33, 961/3, 962/1, 979/2, 979/5, 979/7, 981/6, 982/3, 982/7, 999/10;
- k.o. 581 Kaniža s parcelnimi št.: 109/5, 109/6, 109/7, 110/2, 209/2, 209/3, 210/1, 210/3, 210/4, 213/4, 213/5, 216/6, 217/1, 217/2, 49/17, 49/18, 49/19, 58/11, 58/4, 58/6, 69/4, 69/5, 70/2, 71/15, 71/17, 71/19, 71/21, 71/23, 71/25, 72/14, 73/6, 74/4, 74/6, 77/19, 83/6;
- k.o. 582 Štrihovec s parcelnimi št.: 245, 30/6, \*30/3, \*72, 106/11, 106/2, 106/25, 106/26, 238/3, 238/5, 240/1, 240/3, 241/1, 250/1, 261/1, 262/1, 262/4, 262/5, 270/2, 314/1, 314/20, 317/11, 317/7, 317/8, 317/9, 458/1, 458/2, 459/1, 459/2, 461/1, 465/1, 465/2, 466/12, 479/4, 480/12, 480/13, 480/2, 480/3, 480/4, 480/5;
- k.o. 583 Cirknica s parcelnimi št.: 260, 273, 295, \*23, \*24/2, \*24/3, 140/2, 140/3, 191/4, 195/10, 195/11, 195/3, 195/6, 195/7, 195/8, 195/9, 197/10, 197/12, 197/14, 197/4, 197/6, 197/7, 197/8, 198/1, 198/2, 198/4, 212/1, 212/2, 213/17, 213/18, 213/19, 213/20, 213/22, 213/25, 213/26, 213/27, 213/28, 213/29, 213/30, 213/31, 213/33, 213/35, 213/36, 213/38, 213/41, 214/2, 214/3, 214/5, 215/7, 216/13, 216/17, 216/19, 216/20, 216/23, 216/26, 216/4, 218/10, 218/12, 218/15, 218/8, 218/9, 255/20, 255/22, 255/24, 256/10, 256/13, 256/14, 256/5, 256/6, 256/8, 270/2, 272/3, 272/4, 272/5, 272/6, 274/4, 274/5, 274/7, 274/9, 275/1, 275/3, 275/4, 276/3, 276/4, 276/6, 276/7, 276/8, 278/2, 283/5, 294/4, 294/5, 294/6, 294/8, 294/9, 296/2, 299/2, 304/10, 304/11, 304/12, 304/13, 304/16, 304/6, 304/7, 304/9, 305/10, 305/11, 305/12, 305/2, 305/5, 305/6, 305/7, 305/9, 333/2, 338/2, 343/2, 345/2, 345/4, 346/11, 346/12, 346/14, 346/4, 346/5, 346/6, 346/7, 346/8, 346/9, 348/17, 348/2, 348/4, 348/8, 348/9;
- k.o. 606 Ranca s parcelnimi št.: 20, 73, 159, 164, 167, 173, 310, 551, 555, 613, 624, 629, 653, 660, 675, 677, 678, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 688, 150/2, 152/4, 154/1, 154/3, 154/4, 156/1, 156/2, 162/1, 163/1, 170/2, 170/3, 170/5, 170/6, 171/1, 171/3, 171/4, 172/2, 172/3, 174/1, 291/11, 291/13, 301/1, 301/2, 308/12, 308/13, 308/9, 383/1, 383/2, 383/3, 383/4, 384/1, 384/2, 384/3, 384/4, 385/11, 385/12, 385/5, 385/7, 385/8, 385/9, 390/1, 390/3, 392/5, 392/6, 392/7, 397/1, 552/6, 554/2, 554/3, 554/4, 556/1, 556/2, 556/3, 600/15, 602/6, 610/4, 610/5, 610/6, 610/7, 610/9, 611/6, 616/1, 616/2, 627/1, 630/1, 630/22, 630/23, 630/24, 630/3, 632/3, 639/3, 640/1, 640/2, 652/5, 652/7, 654/2, 673/2, 673/3, 674/2, 674/3, 676/1, 676/3, 71/1, 75/9, 91/1, 91/3;
- k.o. 607 Jelenče s parcelnimi št.: 84, 230, 349, 481, 529, 553, 559, 560, 561, 570, \*48, \*68, \*86, 191/3, 191/4, 191/5, 191/6, 191/7, 192/1, 192/3, 192/4, 192/5, 192/6, 192/7, 193/1, 199/3, 203/10, 203/11, 203/9, 208/1, 208/2, 208/3, 209/1, 209/3, 229/1, 232/1, 323/4, 325/2, 344/4, 348/2, 350/1, 350/2, 365/1, 395/1, 395/3, 395/4, 399/2, 399/3, 399/4, 399/5, 399/6, 399/7, 405/3, 405/4, 417/2, 468/1, 477/1, 478/1, 478/2, 522/2, 525/1, 525/2, 531/1, 531/2, 533/2, 533/3, 534/1, 539/1, 539/2, 539/3, 539/4, 542/1, 542/3, 542/9, 543/3, 552/1, 566/3, 567/1, 567/3, 567/5, 568/22, 81/2, 85/1, 85/2, 85/3, 86/1, 86/17, 86/8, 87/1, 87/2, 92/5, 92/6, 98/1;
- k.o. 619 Dolnja Počehova s parcelnimi št.: 327, \*3, 303/1, 303/5, 304/1, 305/4, 322/1, 332/2, 358/13, 374/20, 375/2, 377/1;

- k.o. 640 Pekel s parcelnimi št.: 30, 36, 40, 50, 52, 56, 82, 83, 93, 102, 111, 112, 123, 127, 128, 131, 139, 140, 246, 251, 273, 274, 291, 293, 295, 325, 328, 329, 330, 332, 336, 348, 378, 379, 380, 381, 383, 384, 10/14, 6/1, 10/1, 12/1, 14/1, 31/1, 7/2, 13/2, 13/3, 11/5, 11/6, 13/6, 11/7, 13/9, 7/10, 100/1, 100/10, 100/11, 100/13, 100/14, 100/2, 100/4, 103/1, 103/2, 103/3, 103/4, 103/5, 104/4, 104/5, 105/1, 105/2, 106/1, 106/2, 106/3, 106/4, 106/5, 107/1, 107/5, 109/1, 109/10, 109/11, 109/12, 109/13, 109/14, 109/15, 109/2, 109/3, 109/4, 109/5, 109/6, 109/7, 109/8, 109/9, 110/1, 110/2, 113/10, 113/11, 113/12, 113/13, 113/14, 113/15, 113/16, 113/17, 113/18, 113/19, 113/20, 113/21, 113/22, 113/24, 113/27, 113/28, 113/29, 113/3, 113/30, 113/31, 113/32, 113/33, 113/34, 113/35, 113/36, 113/37, 113/38, 113/39, 113/4, 113/40, 113/41, 113/5, 113/6, 113/7, 113/8, 113/9, 114/1, 114/2, 114/3, 114/4, 114/5, 115/1, 115/3, 115/4, 115/5, 115/6, 115/7, 116/3, 116/4, 116/6, 116/7, 116/8, 116/9, 118/1, 118/10, 118/11, 118/12, 118/13, 118/14, 118/15, 118/16, 118/17, 118/18, 118/19, 118/2, 118/20, 118/21, 118/22, 118/23, 118/24, 118/25, 118/26, 118/27, 118/3, 118/4, 118/5, 118/6, 118/7, 118/8, 118/9, 119/1, 119/2, 119/3, 119/4, 121/2, 121/3, 121/4, 121/5, 121/6, 121/7, 121/8, 126/2, 126/3, 126/4, 126/5, 126/6, 126/7, 137/1, 141/1, 141/2, 141/3, 143/1, 143/2, 232/2, 249/1, 250/1, 250/2, 254/1, 256/8, 266/1, 266/3, 275/1, 275/2, 279/1, 279/4, 279/5, 285/5, 285/6, 290/4, 290/5, 292/1, 292/2, 292/3, 294/1, 294/2, 309/1, 309/4, 31/2, 326/3, 327/1, 327/2, 331/1, 331/2, 331/3, 333/3, 333/4, 333/5, 333/6, 334/10, 334/11, 334/12, 334/13, 334/14, 334/15, 334/16, 334/2, 334/3, 334/4, 334/7, 334/8, 334/9, 335/1, 335/2, 338/1, 338/3, 34/3, 340/1, 340/2, 345/1, 350/2, 350/3, 352/1, 352/10, 352/2, 352/5, 352/6, 352/7, 352/8, 357/1, 359/5, 359/6, 364/2, 364/3, 365/2, 365/3, 365/4, 366/3, 367/11, 367/2, 367/7, 367/8, 368/2, 368/5, 368/6, 368/7, 371/2, 371/5, 372/1, 372/11, 372/17, 372/19, 372/2, 372/20, 372/21, 372/22, 372/23, 372/26, 372/27, 372/28, 372/29, 372/3, 372/30, 372/31, 372/32, 372/4, 372/5, 372/6, 372/7, 373/1, 375/13, 375/14, 375/15, 375/16, 382/2, 46/1, 46/3, 58/1, 58/10, 58/11, 58/2, 58/3, 58/5, 58/8, 58/9, 60/2, 65/1, 65/10, 65/11, 65/12, 65/13, 65/14, 65/15, 65/16, 65/18, 65/19, 65/2, 65/20, 65/21, 65/22, 65/23, 65/24, 65/25, 65/26, 65/27, 65/28, 65/3, 65/34, 65/35, 65/36, 65/37, 65/38, 65/39, 65/4, 65/40, 65/41, 65/42, 65/43, 65/44, 65/45, 65/46, 65/47, 65/49, 65/5, 65/50, 65/6, 65/7, 65/8, 65/9, 67/1, 67/12, 67/15, 67/2, 67/3, 67/4, 67/5, 67/6, 67/7, 67/8, 67/9, 74/5, 75/1, 75/4, 84/13, 84/17, 84/20, 84/31, 84/32, 84/33, 84/34, 84/35, 84/36, 84/37, 84/38, 84/39, 84/40, 84/41, 84/5, 85/12, 85/15, 85/3, 86/3, 86/5, 86/6, 86/7, 86/8, 89/29, 89/30, 89/31, 89/32, 90/14, 90/18, 90/19, 91/2, 94/1, 94/2, 94/3, 94/4, 95/1, 95/2, 96/1, 96/2, 99/1, 99/2, 99/3;
- k.o. 641 Dragučova s parcelnimi št.: 649, 651, 652, 684/8, 699/19, 699/27, 699/5;
- k.o. 653 Košaki s parcelnimi št.: 29, 93, 126, 127, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 482, 485, 486, \*142, \*29, \*30, \*372, \*58/1, \*58/2, 105/3, 106/11, 124/4, 124/5, 125/2, 125/3, 125/4, 125/5, 426/1, 427/1, 427/11, 427/19, 427/20, 427/21, 427/22, 427/23, 427/24, 427/25, 427/26, 52/3, 52/4, 57/4, 57/6;
- k.o. Melje s parcelnimi št.: 671, 672, 674, 675, 676, 678, 679, 680, 682, 683, 684, 685, 688, 689, 690, 696, 697, 699, 701, 698/1, 698/2, 700/1, 700/2, 700/3, 719/2, 731/2;
- k.o. 657 Maribor - Grad s parcelnimi št.: 1130, 2186, 2189, 2190, 2191, 2201, 2204, 2205, 2206, 2010/4, 2182/2, 2184/4, 2185/1, 2185/3, 2185/4, 2217/4, 2218/2;
- k.o. 2731 Ob železnici s parcelnimi št.: 2854, 2857, 2859, 2860, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2847/1.

## 2.2 Območje vpliva nameravanega posega v času obratovanja:

- k.o. 564 Šentilj v Slovenskih goricah s parcelnimi št.: 934, 16/1, 19/1, 22/1, 7/2, 16/2, 22/2, \*133, 1000/2, 1000/3, 1000/4, 1000/7, 1001/1, 1001/10, 1001/13, 1001/15, 1001/2, 1001/3, 1001/4, 1001/5, 1001/6, 1001/7, 1001/9, 139/19, 139/2, 139/6, 142/17, 142/4, 142/5, 195/1, 195/2, 195/6, 198/8, 198/9, 27/27, 930/1, 930/2, 935/1, 935/3, 935/7, 935/9, 936/1, 936/2,



- 941/2, 943/6, 943/8, 943/9, 949/26, 950/26, 953/21, 954/20, 954/22, 954/5, 955/29, 955/3, 955/33, 961/3, 962/1, 963/19, 963/29, 963/48, 963/62, 963/64, 969/19, 979/2, 979/5, 979/7, 999/10;
- k.o. 581 Kaniža s parcelnimi št.: 109/5, 109/6, 109/7, 110/2, 209/2, 209/3, 210/1, 210/3, 210/4, 213/4, 213/5, 216/6, 217/1, 217/2, 49/14, 49/17, 49/18, 49/19, 49/6, 58/11, 58/4, 58/6, 69/5, 70/2, 71/15, 71/17, 71/19, 71/21, 71/23, 71/25, 72/14, 73/6, 74/4, 74/6, 77/19, 83/6;
  - k.o. 582 Štrihovec s parcelnimi št.: 245, 30/7, \*28/3, \*30/3, \*72, 106/11, 106/2, 106/25, 106/26, 106/31, 106/32, 106/39, 110/15, 238/3, 238/5, 240/1, 240/3, 241/1, 250/1, 261/1, 262/1, 262/4, 262/5, 270/2, 314/1, 314/20, 317/11, 317/7, 317/8, 317/9, 458/1, 458/2, 459/1, 459/2, 461/1, 465/1, 465/2, 466/12, 479/4, 480/12, 480/13, 480/2, 480/3, 480/4, 480/5;
  - k.o. 583 Cirknica s parcelnimi št.: 260, 273, 295, 331, \*23, \*24/2, \*24/3, \*25/1, \*26/1, 140/2, 140/3, 191/4, 195/10, 195/11, 195/3, 195/6, 195/7, 195/8, 195/9, 197/10, 197/12, 197/14, 197/4, 197/6, 197/7, 197/8, 198/1, 198/2, 198/4, 212/1, 212/2, 213/17, 213/18, 213/19, 213/20, 213/22, 213/25, 213/26, 213/27, 213/28, 213/29, 213/30, 213/31, 213/33, 213/35, 213/36, 213/38, 213/41, 214/2, 214/3, 214/5, 215/7, 216/13, 216/17, 216/19, 216/20, 216/23, 216/26, 216/4, 218/10, 218/12, 218/15, 218/8, 218/9, 255/12, 255/20, 255/22, 255/24, 255/5, 255/8, 256/10, 256/13, 256/14, 256/5, 256/6, 256/8, 270/2, 272/3, 272/4, 272/5, 272/6, 274/5, 274/7, 274/9, 275/1, 275/3, 275/4, 276/3, 276/4, 276/6, 276/7, 276/8, 278/2, 283/5, 294/4, 294/5, 294/6, 294/8, 294/9, 296/2, 299/2, 304/10, 304/11, 304/12, 304/13, 304/16, 304/6, 304/7, 304/9, 305/10, 305/11, 305/12, 305/2, 305/5, 305/6, 305/7, 305/9, 328/4, 328/5, 333/2, 338/2, 343/2, 345/2, 345/4, 346/11, 346/12, 346/14, 346/4, 346/5, 346/6, 346/7, 346/8, 346/9, 348/17, 348/2, 348/4, 348/8, 348/9;
  - k.o. 606 Ranca s parcelnimi št.: 20, 73, 159, 164, 167, 173, 310, 551, 555, 613, 624, 629, 653, 660, 675, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 688, 17/4, 150/2, 152/4, 154/1, 154/3, 154/4, 156/1, 156/2, 162/1, 163/1, 170/2, 170/3, 170/5, 170/6, 171/1, 171/3, 171/4, 172/2, 172/3, 174/1, 291/11, 291/13, 301/1, 301/2, 308/12, 308/13, 308/9, 383/1, 383/2, 383/3, 383/4, 384/1, 384/2, 384/3, 384/4, 385/11, 385/12, 385/5, 385/7, 385/8, 385/9, 390/1, 390/3, 392/5, 392/6, 392/7, 397/1, 552/6, 554/2, 554/3, 554/4, 556/1, 556/2, 556/3, 600/15, 602/6, 610/4, 610/5, 610/6, 610/7, 610/9, 611/6, 616/1, 616/2, 627/1, 630/1, 630/22, 630/23, 630/24, 630/3, 632/3, 639/3, 640/1, 640/2, 652/5, 652/7, 654/2, 662/5, 673/2, 673/3, 674/2, 674/3, 676/1, 676/3, 71/1, 75/9, 91/1, 91/3;
  - k.o. 607 Jelenče s parcelnimi št.: 84, 230, 349, 529, 553, 559, 560, 561, 570, \*48, \*66, \*68, \*86, 191/3, 191/4, 191/5, 191/6, 191/7, 191/8, 192/1, 192/3, 192/4, 192/5, 192/6, 192/7, 193/1, 199/3, 203/10, 203/11, 203/9, 208/1, 208/2, 208/3, 209/1, 209/3, 213/2, 229/1, 232/1, 323/4, 325/2, 344/4, 348/2, 350/1, 350/2, 365/1, 395/1, 395/3, 395/4, 399/2, 399/3, 399/4, 399/5, 399/6, 399/7, 405/3, 405/4, 416/4, 417/2, 468/1, 477/1, 478/1, 478/2, 522/2, 525/1, 525/2, 531/1, 531/2, 533/2, 533/3, 534/1, 539/1, 539/2, 539/3, 539/4, 542/1, 542/3, 542/9, 543/3, 552/1, 566/3, 567/1, 567/3, 567/5, 568/22, 85/1, 85/2, 85/3, 86/1, 86/17, 86/8, 87/1, 87/2, 92/5, 92/6, 98/1;
  - k.o. 618 Pesniški dvor s parcelnimi št.: \*13, 59/5, 67/1;
  - k.o. 619 Dolnja Počehova s parcelnimi št.: 327, 303/1, 303/5, 304/1, 305/4, 322/1, 332/2, 374/20, 375/2, 377/1;
  - k.o. 638 Krčevina s parcelnimi št.: 387/3, 402/24, 402/25;
  - k.o. 639 Počehova s parcelno št.: 449/8;
  - k.o. 640 Pekel s parcelnimi št.: 30, 36, 50, 112, 246, 251, 273, 274, 291, 293, 295, 336, 378, 379, 381, 383, 384, 10/14, 6/1, 10/1, 12/1, 14/1, 31/1, 13/2, 13/3, 11/5, 13/6, 11/7, 13/9, 113/4, 113/5, 113/9, 232/2, 249/1, 250/1, 250/2, 254/1, 256/8, 266/1, 266/3, 275/1, 275/2, 279/1, 279/4, 279/5, 285/5, 290/4, 290/5, 292/1, 292/2, 292/3, 294/1, 294/2, 31/2,

- 338/1, 34/3, 340/1, 359/5, 364/3, 366/3, 367/2, 367/7, 371/2, 371/5, 372/1, 372/17, 372/19, 372/2, 372/20, 372/23, 372/26, 372/27, 372/29, 372/30, 372/32, 372/4, 372/5, 372/6, 372/7, 375/13, 375/16, 382/2, 46/1, 58/1, 58/2, 58/5, 58/8, 58/9, 65/35, 75/1, 84/13, 84/31, 84/33, 84/34, 84/35, 84/36, 84/37, 84/38, 84/40, 84/41, 84/5, 85/12, 85/15, 85/3, 86/5, 86/6, 86/7, 86/8, 89/29, 89/30, 89/31, 89/32, 90/18, 90/19, 95/1;
- k.o. 641 Dragučova s parcelnimi št.: 649, 651, 652, 684/8, 699/19, 699/27, 699/5;
  - k.o. 653 Košaki s parcelnimi št.: 29, 126, 127, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 485, 486, \*142, \*206, \*229, \*231, \*232/1, \*29, \*30, \*372, \*58/1, \*58/2, 124/4, 124/5, 125/2, 125/3, 125/4, 125/5, 402/55, 426/1, 427/1, 427/11, 427/19, 427/20, 427/21, 427/22, 427/23, 427/24, 427/25, 427/26, 52/3, 52/4, 57/4, 57/6;
  - k.o. 655 Melje s parcelnimi št.: 498, 671, 672, 674, 675, 676, 678, 679, 680, 682, 683, 684, 685, 688, 689, 690, 696, 697, 699, 701, 475/1, 513/1, 698/1, 698/2, 700/1, 700/2, 700/3, 719/2, 731/2;
  - k.o. 657 Maribor - Grad s parcelnimi št.: 333, 334, 510, 512, 1073, 1074, 1130, 1854, 1896, 2186, 2189, 2190, 2191, 2201, 2204, 2205, 2206, 2210, 2211, 2212, 2213, 2010/4, 2182/2, 2184/4, 2185/1, 2185/3, 2185/4, 2217/4, 2218/2, 395/1, 402/1;
  - k.o. 2731 Ob železnici s parcelnimi št.: 2857, 2859, 2860, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2847/1.

Priloga 3: Seznam potrebnih protihrupnih ograj ob železniški progi Maribor – Šentilj – državna meja

Ime	Območje	Tip	Stran	Stac.-od	Stac.-do	Dolžina (m)	Višina (m)
<b>Odsek ob železniški postaji Maribor</b>							
<b>APO-01</b>	<b>Mlinska ul., Meljska</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>593+351</b>	<b>593+844</b>	<b>497</b>	<b>2.5</b>
<b>APO-02</b>	<b>MB, Partizanska c.</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>594+040</b>	<b>594+139</b>	<b>96</b>	<b>2.5</b>
APO-02a	MB, Partizanska c.	visoko absorpcijska	levo	594+040	594+063	23	2.5
APO-02b	MB, Partizanska c.	visoko absorpcijska	levo	594+065	594+139	73	2.5
<b>Odsek ob Šentiljski cesti v Mariboru</b>							
<b>APO-03</b>	<b>Maribor, Šentiljska c.</b>		<b>levo</b>	<b>594+385</b>	<b>595+091</b>	<b>679</b>	<b>2.0-3.8</b>
APO-03a	Maribor, Šentiljska c.	visoko absorpcijska	levo	594+385	594+479	67	3.0
OAPO-03b	Maribor, Šentiljska c.	obojestransko vis.abs.	levo	594+489	595+091	613	2.0-3.8
<b>OAPO-04</b>	<b>Maribor, Šentiljska c.</b>	<b>obojestransko vis.abs.</b>	<b>levo</b>	<b>595+209</b>	<b>596+378</b>	<b>1188</b>	<b>2.5</b>
OAPO-04a	Maribor, Šentiljska c.	obojestransko vis.abs.	levo	595+209	595+766	565	2.5
OAPO-04b	Maribor, Šentiljska c.	obojestransko vis.abs.	levo	595+766	594+870	104	2.5
OAPO-4c	Maribor, Šentiljska c.	obojestransko vis.abs.	levo	595+870	596+100	228	2.5
OAPO-4d	Maribor, Šentiljska c.	obojestransko vis.abs.	levo	596+090	596+378	291	2.5
<b>Odsek ob južnem portalu predora Pekel</b>							
<b>OAPO-04</b>	<b>Maribor, Šentiljska c.</b>	<b>obojestransko vis.abs.</b>	<b>levo</b>	<b>596+399</b>	<b>596+513</b>	<b>114</b>	<b>2.0-2.5</b>
OAPO-4e1	Maribor, Šentiljska c.	obojestransko vis.abs.	levo	596+399	596+409	10	2.0
OAPO-4e2	Maribor, Šentiljska c.	obojestransko vis.abs.	levo	596+409	596+460	52	2.5
PHO-4f	Maribor, Šentiljska c.	obojestransko vis.abs.	levo	596+460	596+513	52	3.0
<b>Viadukt Pesnica</b>							
<b>PHO-2</b>	<b>Pekel, Pesniški Dvor</b>	<b>transparentna ogr.</b>	<b>levo</b>	<b>598+137</b>	<b>599+031</b>	<b>892</b>	<b>2.0</b>
<b>PHO-3</b>	<b>Pekel, Pesniški Dvor</b>		<b>desno</b>	<b>598+137</b>	<b>599+087</b>	<b>956</b>	<b>2.0 - 2.5</b>
PHO-3a	Pekel, Pesniški Dvor	transparentna ograja	desno	598+137	598+771	636	2.0
PHO-3b	Pekel, Pesniški Dvor	transparentna ograja	desno	598+771	599+032	264	2.5
PHO-3c	Pekel, Pesniški Dvor	visoko absorpcijska	desno	599+032	599+087	56	2.0
<b>naselje Pesnica pri Mariboru</b>							
<b>APO-05</b>	<b>Pesnica pri MB</b>		<b>desno</b>	<b>599+908</b>	<b>600+309</b>	<b>409</b>	<b>2.0-2.5</b>
APO-05a	Pesnica pri MB	visoko absorpcijska	desno	599+908	600+168	262	2.0
OAPO-05b	Pesnica pri MB	obojestransko vis.abs.	desno	600+168	600+309	147	2.5
<b>APO-06</b>	<b>Pesnica pri MB</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>600+031</b>	<b>600+562</b>	<b>505</b>	<b>2.0</b>
APO-06a	Pesnica pri MB	visoko absorpcijska	levo	600+031	600+274	255	2.0
APO-06b	Pesnica pri MB	visoko absorpcijska	levo	600+310	600+562	251	2.0
<b>APO-08</b>	<b>Pesnica pri MB</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>desno</b>	<b>601+036</b>	<b>601+325</b>	<b>288</b>	<b>2.0</b>
<b>odsek proge Pesnica - Šentilj</b>							
<b>APO-09</b>	<b>naselje Jelenče</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>desno</b>	<b>601+738</b>	<b>602+049</b>	<b>312</b>	<b>2.0-3.0</b>
APO-09a	naselje Jelenče	visoko absorpcijska	desno	601+738	601+898	160	2.0
APO-09b	naselje Jelenče	visoko absorpcijska	desno	601+898	601+983	84	3.0
APO-09c	naselje Jelenče	visoko absorpcijska	desno	601+983	602+052	68	2.0
<b>APO-10</b>	<b>naselje Jelenče</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>601+718</b>	<b>601+965</b>	<b>248</b>	<b>2.0-3.0</b>
APO-10a	naselje Jelenče	visoko absorpcijska	levo	601+718	601+876	158	2.0
APO-10b	naselje Jelenče	visoko absorpcijska	levo	601+876	601+965	90	3.0
<b>APO-11</b>	<b>naselje Jelenče</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>desno</b>	<b>602+494</b>	<b>602+773</b>	<b>280</b>	<b>2.5</b>

Ime	Območje	Tip	Stran	Stac.-od	Stac.-do	Dolžina (m)	Višina (m)
<b>APO-12</b>	<b>naselje Jelenče</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>602+513</b>	<b>602+772</b>	<b>258</b>	<b>2.5</b>
<b>APO-13</b>	<b>naselje Ranca</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>603+053</b>	<b>603+810</b>	<b>744</b>	<b>2.0</b>
APO-13a	naselje Ranca	visoko absorpcijska	levo	603+053	603+482	429	2.0
APO-13b	naselje Ranca	visoko absorpcijska	levo	603+496	603+810	315	2.0
<b>APO-14</b>	<b>naselje Jelenče</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>desno</b>	<b>603+187</b>	<b>603+695</b>	<b>496</b>	<b>2.0</b>
APO-14a	naselje Jelenče	visoko absorpcijska	desno	603+187	603+483	296	2.0
APO-14b	naselje Jelenče	visoko absorpcijska	desno	603+495	603+695	200	2.0
<b>APO-15</b>	<b>naselje Kaniža</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>desno</b>	<b>603+968</b>	<b>604+417</b>	<b>448</b>	<b>2.0</b>
<b>APO-16</b>	<b>naselje Cirknica</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>604+430</b>	<b>604+637</b>	<b>207</b>	<b>2.0</b>
<b>APO-17</b>	<b>naselje Cirknica</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>605+016</b>	<b>605+249</b>	<b>235</b>	<b>2.0</b>
<b>OAPO-18</b>	<b>naselje Štrihovec</b>	<b>obojestransko vis.abs.</b>	<b>desno</b>	<b>605+412</b>	<b>605+681</b>	<b>270</b>	<b>2.0</b>
<b>APO-19</b>	<b>naselje Štrihovec</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>606+087</b>	<b>607+030</b>	<b>926</b>	<b>1.5-2.0</b>
APO-19a	naselje Štrihovec	visoko absorpcijska	levo	606+087	606+497	416	1.5
APO-19b	naselje Štrihovec	visoko absorpcijska	levo	606+522	606+655	134	2.0
APO-19c	naselje Štrihovec	visoko absorpcijska	levo	606+655	607+030	376	1.5
<b>naselje Šentilj</b>							
<b>APO-21</b>		<b>visoko absorpcijska</b>	<b>desno</b>	<b>607+368</b>	<b>607+725</b>	<b>350</b>	<b>2.5</b>
OAPO-21a	Jareninska cesta	obojestransko vis.abs.	desno	607+368	607+480	113	2.5
APO-21	Prisojna ul.	visoko absorpcijska	desno	607+491	607+725	236	2.5
<b>APO-22</b>	<b>Mariborska c.</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>607+369</b>	<b>608+000</b>	<b>640</b>	<b>2.5-3.0</b>
APO-22a	Mariborska c.	visoko absorpcijska	levo	607+491	607+807	320	2.5
OAPO-22b	Mariborska c.	obojestransko vis.abs.	levo	607+807	607+929	124	3.0
APO-22c	Mariborska c.	visoko absorpcijska	levo	607+915	608+000	85	2.5
OAPO-22d	Mariborska c.	obojestransko vis.abs.	levo	607+369	607+480	111	2.5
<b>APO-24</b>	<b>Maistrova, Na trati</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>desno</b>	<b>607+897</b>	<b>608+397</b>	<b>524</b>	<b>3.0-3.5</b>
APO-24a	Maistrova, Na trati	visoko absorpcijska	desno	607+897	608+153	266	2.5
OAPO-24b	Maistrova ul.	obojestransko vis.abs.	desno	608+141	608+183	42	3.0
OAPO-24c	Maistrova ul.	obojestransko vis.abs.	desno	608+141	608+183	188	3.5
OAPO-24d	Maistrova ul.	obojestransko vis.abs.	desno	608+370	608+397	28	3.0
<b>OAPO-25</b>	<b>Mariborska c.</b>	<b>obojestransko vis.abs.</b>	<b>levo</b>	<b>608+033</b>	<b>608+162</b>	<b>131</b>	<b>2.0</b>
<b>OAPO-26</b>	<b>Mariborska c.</b>	<b>obojestransko vis.abs.</b>	<b>levo</b>	<b>608+152</b>	<b>608+441</b>	<b>296</b>	<b>2.5</b>
<b>APO-27</b>	<b>Maist., Sladkogorska</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>desno</b>	<b>608+387</b>	<b>608+801</b>	<b>410</b>	<b>2.0</b>
<b>APO-29</b>	<b>Slovenska ul.</b>	<b>visoko absorpcijska</b>	<b>levo</b>	<b>609+381</b>	<b>609+748</b>	<b>335</b>	<b>2.0</b>
APO-29a	Slovenska ul.	visoko absorpcijska	levo	609+381	609+628	207	2.0
APO-29b	Slovenska ul.	visoko absorpcijska	levo	609+621	609+748	129	2.0
<b>SKUPAJ</b>						<b>12.734</b>	<b>1.5-3.8</b>

Priloga 4: Seznam stavb, na katerih je potrebno izvesti pasivno protihrupno zaščito

Mestna občina Maribor:

- Ulica kneza Koclja 37, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 1854
- Kacova ulica 4, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 1896
- Plinarniška ulica 19, k.o. 655 Melje s parcelno št. 513/1
- Industrijska ulica 14 k.o. 655 Melje s parcelno št. 498
- Meljska cesta 1, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 2210
- Meljska cesta 3, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 2212
- Meljska cesta 5, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 2213
- Meljska cesta 9, k.o. 655 Melje s parcelno št. 475/1
- Partizanska cesta 57, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 1074
- Partizanska cesta 59, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 1073
- Tomšičeva ulica 40, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 510
- Partizanska cesta 77, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 512
- Partizanska cesta 83, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 402/1
- Šentiljska cesta 3, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 395/1
- Šentiljska cesta 7, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 334
- Šentiljska cesta 9, k.o. 657 Maribor-Grad s parcelno št. 333
- Šentiljska cesta 17, k.o. 638 Krčevina s parcelno št. 402/25
- Šentiljska cesta 19, k.o. 638 Krčevina s parcelno št. 402/24
- Košaški dol 16, k.o. 653 Košaki s parcelno št. 402/55
- Košaški dol 18, k.o. 653 Košaki s parcelno št. \*229
- Košaški dol 20, k.o. 653 Košaki s parcelno št. \*206
- Ob hitri cesti 13, k.o. 653 Košaki s parcelno št. \*231
- Ob hitri cesti 11, k.o. 653 Košaki s parcelno št. \*232/1
- Šentiljska cesta 37C, k.o. 638 Krčevina s parcelno št. 387/3
- Smrekarjeva ulica 14, k.o. 639 Počehova s parcelno št. 449/8
- Šentiljska cesta 110, k.o. 653 Košaki s parcelno št. \*372
- Šentiljska cesta 112, k.o. 640 Pekel s parcelno št. 359/5

Občina Pesnica:

- Pesniški Dvor 25, k.o. 618 Pesniški Dvor s parcelno št. \*13
- Pesnica pri MB 31, k.o. 607 Jelenče s parcelno št. 531/1
- Pesniški Dvor 27a, k.o. 618 Pesniški Dvor s parcelno št. 59/5
- Pesnica pri MB 20, k.o. 606 Ranca s parcelno št. 662/5
- Pesnica pri MB 18, k.o. 607 Jelenče s parcelno št. 416/4
- Pesnica pri MB 19, k.o. 606 Ranca s parcelno št. 680
- Pesnica pri MB 11,12, k.o. 606 Ranca s parcelno št. 679
- Jelenče 27, k.o. 607 Jelenče s parcelno št. 209/3
- Jelenče 27a, k.o. 607 Jelenče s parcelno št. 213/2
- Ranca 2A, k.o. 606 Ranca s parcelno št. 17/4

Občina Šentilj

- Cirknica 29A, k.o. 583 Cirknica s parcelno št. 328/4
- Cirknica 29, k.o. 583 Cirknica s parcelno št. \*25/1
- Cirknica BS, k.o. 583 Cirknica s parcelno št. 331
- Cirknica 23A, k.o. 583 Cirknica s parcelno št. 255/12

- Cirknica 23B, k.o. 583 Cirknica s parcelno št. 255/5
- Kaniža 8, k.o. 581 Kaniža s parcelno št. 49/6
- Cirknica 20, k.o. 583 Cirknica s parcelno št. \*26/1
- Štrihovec 56, k.o. 582 Štrihovec s parcelno št. \*28/3
- Jareninska cesta 12, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. \*133
- Mariborska cesta 44, k.o. 582 Štrihovec s parcelno št. 106/32
- Mariborska cesta 33, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 1001/9
- Maistrova ulica 21, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 963/19
- Maistrova ulica 19, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 963/62
- Mariborska cesta 30, k.o. 582 Štrihovec s parcelno št. 30/7
- Maistrova ulica 15, 17, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 963/48
- Maistrova ulica 11, 13, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 969/19
- Slovenska ulica 16, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 139/19
- Slovenska ulica 18, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 139/6
- Slovenska ulica 20, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 139/2
- Slovenska ulica 30, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 142/17
- Slovenska ulica 26, k.o. 564 Šentilj v Slovenskih Goricah s parcelno št. 7/2

Priloga 5: Seznam 23. stavb v 200 m vplivnem pasu predora Pekel

Oznaka	Naslov	Stacionaža	Stran	Oddaljenost od osi proge (m)
Gr-Vibr1	Pekel 6	596+850	desna	113
Gr-Vibr2	Pekel 5	596+882	desna	91
Gr-Vibr3	Pekel 4	596+994	desna	61
Gr-Vibr4	Pekel 26	597+350	desna	140
Gr-Vibr5	Pekel 26A	597+508	desna	40
Gr-Vibr6	Pekel 27	597+642	desna	56
Gr-Vibr7	Pekel 27B	597+670	desna	150
Gr-Vibr8	Pekel 28	597+738	desna	131
Gr-Vibr9	Pekel 26E	597+755	desna	0
Gr-Vibr10	Pekel 26F	597+770	desna	12
Gr-Vibr11	Pekel 26G	597+810	desna	83
Gr-Vibr12	Pekel 28B	597+830	desna	6
Gr-Vibr13	Pekel 28A	597+837	desna	39
Gr-Vibr14	Pekel 28J	597+848	desna	190
Gr-Vibr15	Pekel 26H	597+865	desna	96
Gr-Vibr16	Pekel 31	597+995	desna	135
Gr-Vibr17	Pekel 41	597+380	leva	338
Gr-Vibr18	Pekel 42	597+375	leva	350
Gr-Vibr19	Pekel 26B	597+438	leva	39
Gr-Vibr20	Pekel 27D	597+547	leva	17
Gr-Vibr21	Pekel 26D	597+730	leva	23
Gr-Vibr22	Pekel 26I	597+798	leva	16
Gr-Vibr23	stavba na zemljišču v k.o. 640 Pekel, s parcelno št. 113/11	597+771	desna	60