



Številka: 35428-6/2023-2570-81

Datum: 21. 6. 2024

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo izdaja na podlagi 100. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22, 18/23-ZDU-1O, 78/23-ZUNPEOVE in 23/24), v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg: Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje, nosilcu nameravanega posega DARS d.d. Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje, ki ga zastopata članica uprave Lidija Kegljevič Zagorc in predsednik uprave David Skornšek, naslednje

OKOLJEVARSTVENO SOGLASJE

- I. Nosilcu nameravanega posega DARS d.d. Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje, se izdaja okoljevarstveno soglasje za poseg: Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje, na zemljiščih:

I. Etapa, odsek 0046/0646 od km 4+630 do km 5+372 in odsek 0047/0647 od km 0+000 do km 2.030:

k.o. 1759 Podgorica s parcelnimi št. 354/6, 361/10, 363/6, 363/17, 364/6, 364/6, 364/7, 364/9, 365/9, 779/1, 779/2, 779/3, 781/1, 781/2, 781/3, 781/4, 781/5, 782, 789/2, 789/3, 790/3, 790/4, 791/2, 791/3, 793/2, 793/4, 794/3, 794/5, 794/8, 795/3, 795/5, 795/8, 796/3, 796/5, 796/7, 797/6, 797/7, 797/8, 797/9, 797/10, 797/10, 797/12, 797/14, 797/16, 797/18, 797/20, 799/3, 799/5, 800/3, 800/4, 800/6, 801/2, 801/3, 801/4, 801/5, 801/6, 802/2, 802/3, 802/4, 802/5, 802/6, 805/2, 805/3, 805/4, 805/5, 805/6, 806/2, 806/3, 806/4, 806/6, 807/2, 808/3, 808/4, 808/5, 808/6, 808/8, 808/10, 809/2, 809/3, 809/5, 816/6, 819/2, 819/4, 820/2, 820/2, 820/3, 823/4, 823/4, 823/5, 824/4, 824/5, 825/2, 825/3, 825/4, 825/6, 826/3, 826/4, 827/2, 827/3, 828/2, 828/3, 830/2, 830/3, 830/5, 831/3, 832/3, 832/6, 833/3, 834/3, 835/3, 837/3, 838/2, 894/2, 894/3, 896/2, 896/3, 897/4, 897/5, 897/6, 899/1, 899/2, 900, 901/1, 901/2, 902/2, 904/1, 904/5, 904/6, 905/4, 905/5, 912/4, 912/5, 913/3, 913/4, 917/4, 917/4, 917/6, 917/7, 918/1, 918/10, 918/11, 918/13, 918/13, 918/14, 923/3, 923/4, 923/5, 923/5, 923/6, 923/8, 923/9, 923/10, 923/11, 923/13, 923/15, 923/16, 923/17, 926/2, 926/3, 926/4, 927/1, 927/2, 928/1, 929/2, 929/2, 929/3, 930/9, 930/10, 931/4, 931/5, 932/4, 933/3, 934/3, 935/3, 936/3, 937/2, 939/5, 939/6, 942/1, 942/1, 942/2, 942/3, 942/3, 942/3, 943/1, 943/2, 943/3, 944/2, 944/2, 944/3, 945/3, 945/3, 945/4, 945/4, 945/5, 945/6, 945/6, 945/6, 946/1, 946/2, 946/3, 946/3, 946/4, 946/4, 946/4, 946/5, 946/5, 946/5, 946/5, 947/1, 947/2, 947/3, 947/3, 948/1, 948/2, 948/2, 948/3, 948/3, 948/4, 948/4, 948/4, 949/1, 949/1, 949/1, 949/2, 949/2, 949/5, 949/6, 949/6, 949/7, 949/7, 950/1, 950/4, 950/4, 950/4, 950/6, 950/6, 951/1, 951/1, 951/2, 951/3, 957/1, 957/2, 957/3, 957/3, 957/4, 958/1, 958/2, 958/3, 958/4, 959/2, 959/3, 959/5, 959/6, 961/3, 962/2, 964/2, 965/2, 967/3, 967/4, 968/3, 968/5, 970/2, 970/5, 972/2, 1067/1, 1067/6, 1067/9, 1067/10, 1068/6, 1068/7, 1068/8, 1068/9, 1068/10, 1068/11, 1068/12, 1068/13, 1070/2, 1070/2, 1070/2, 1070/10, 1070/10, 1070/11, 1070/11, 1072/1, 1072/1, 1072/1, 1072/6, 1072/6, 1072/7, 1073/1, 1073/1, 1073/2, 1073/3, 1073/3, 1073/4, 1073/6, 1379/1, 1379/2, 1379/3, 1380/2, 1380/2, 1380/7, 1380/8, 1380/9, 1380/9, 1380/10, 1380/11, 1380/12, 1380/12, 1380/13, 1381/8, 1384/1, 1384/2, 1384/3, 1384/3, 1386/3, 1387/1, 1387/4, 1387/5, 1387/6, 1387/8, 1388/1, 1388/2, 1388/3, 1390/6, 1390/7, 1391/15, 1391/17, 1391/18, 1413/1, 1413/1,

1413/27, 1413/27, 1414/3, 1414/3, 1414/4, 1414/4, 1414/5, 1414/5, 1414/6, 1414/7, 1414/7, 1414/8, 1414/8, 1414/11, 1414/12, 1414/12, 1414/19, 1414/25, 1414/25, 1414/26, 1414/26, 1414/27, 1414/27, 1414/52, 1414/52, 1414/60, 1414/61, 1414/61, 1414/62, 1414/63, 1414/63, 1414/64, 1414/65, 1414/66, 1414/67, 1414/67, 1414/68, 1414/69, 1414/69, 1414/70, 1414/70, 1414/71, 1414/72, 1414/73, 1414/74, 1414/75, 1414/75, 1414/76, 1414/77, 1414/77, 1414/77, 1414/78, 1414/78, 1414/79, 1414/80, 1414/81, 1414/82, 1414/84, 1414/88, 1420/6, 1420/6, 1420/6;

k.o. 1771 Zadobrova s parcelnimi št. 872/6, 881/5, 881/8, 882, 883, 884/1, 884/3, 884/3, 884/4, 884/4, 885/1, 885/1, 885/2, 885/2, 885/2, 887, 887, 888/2, 889/2, 889/2, 889/2, 889/2, 890, 890, 891, 891, 892, 893/4, 893/4, 893/5, 893/5, 893/5, 893/5, 897/4, 897/5, 898/2, 899/3, 901/3, 909/1, 909/7, 909/7, 909/11, 909/11, 909/11, 909/11, 909/12, 909/14, 910/1, 910/1, 910/1, 910/4, 910/4, 910/6, 910/6, 910/7, 911/3, 911/8, 911/11, 912/2, 912/3, 933/4, 933/10, 933/11, 933/12, 933/12, 933/13, 934/2, 934/4, 934/4, 935/4, 935/4, 935/5, 936/1, 936/2, 936/2, 936/2, 936/2, 936/3, 936/4, 936/4, 936/5, 936/6, 936/6, 937/1, 937/3, 937/4, 937/5, 937/5, 937/5, 937/6, 937/6, 937/7, 937/8, 937/9, 939/2, 939/3, 939/3, 939/5, 939/5, 940/1, 940/1, 940/3, 940/5, 940/6, 940/7, 940/7, 1403/5, 1403/8, 1403/9, 1403/10, 1403/11, 1403/12, 1404/1, 1404/2, 1404/3, 1404/19, 1404/44, 1404/45, 1405/4, 1405/4, 1405/5, 1405/6, 1405/7, 1405/18, 1405/21, 1405/22, 1405/27, 1405/27, 1405/28, 1405/29, 1405/30, 1405/31, 1405/32, 1411/1, 1411/1, 1411/2, 1411/2, 1411/2, 1411/3, 1411/3, 1411/3, 1411/4, 1411/5, 1411/7, 1411/8, 1411/9, 1411/10, 1411/10, 1411/10, 1411/12, 1411/13, 1411/14, 1411/15, 1411/16, 1411/17, 1411/18, 1411/19, 1411/20, 1411/21, 1411/22, 1411/23, 1411/24, 1411/25, 1411/26, 1423/41, 1423/41, 1423/45, 1423/46, 1423/48, 1423/52, 1423/53, 1423/54, 1423/56, 1423/57, 1423/57, 1423/60, 1423/60, 1423/61, 1423/62, 1423/63, 1423/64, 1423/65, 1423/66, 1423/73, 1423/75, 1423/76, 1423/96, 1423/141, 1423/141, 1423/146, 1423/147, 1423/148, 1423/149, 1423/150, 1423/151, 1423/152, 1423/156, 1423/157, 1423/158, 1423/159, 1423/160, 1423/161, 1423/162, 1423/163, 1423/167, 1423/168, 1423/169, 1423/170, 1423/171, 1423/172, 1423/172, 1423/173, 1423/174, 1423/175, 1423/177, 1423/184, 1423/185, 1423/186, 1423/186, 1423/187, 1423/188, 1423/189, 1423/190, 1423/191, 1423/192, 1423/194, 1423/196, 1423/197, 1423/197, 1423/198, 1423/200, 1423/201, 1423/202, 1423/203, 1423/204, 1423/205, 1423/206, 1423/207, 1423/208, 1423/209, 1423/210, 1423/211, 1423/212, 1423/213, 1423/214, 1423/214, 1423/215, 1423/217, 1423/218, 1423/218, 1423/218, 1423/218, 1423/219, 1423/236, 1423/245, 1423/245, 1423/246, 1423/247, 1423/248, 1423/249, 1423/249, 1423/250, 1423/251, 1423/252, 1423/253, 1423/254, 1423/255, 1423/256, 1423/257, 1423/257, 1423/258, 1423/259, 1423/260, 1423/261, 1423/262, 1423/263, 1423/264, 1423/265, 1423/265, 1423/266, 1423/266, 1423/267, 1423/268, 1423/268, 1423/269, 1423/269, 1423/270, 1423/270, 1423/271, 1423/272, 1423/273, 1423/274, 1423/275, 1423/276, 1423/276, 1423/276, 1423/276, 1423/277, 1423/278, 1423/278, 1423/279, 1423/281, 1423/286, 1423/287, 1423/288, 1423/288, 1423/289, 1423/290, 1423/291, 1423/292, 1423/293, 1423/294, 1423/294, 1423/307, 1437/9, 1437/10, 1437/11, 1445/5, 1465, 1466/24, 1468/2, 1468/2, 1469/3, 1469/5, 1469/10, 1469/10, 1469/10, 1469/11, 1469/14, 1469/15, 1469/15, 1469/16, 1469/18, 1469/19, 1469/20, 1491/10, 1491/10, 1493/6, 1493/6, 1493/9, 1493/10, 1493/11, 1493/11, 1494/1, 1494/3, 1494/5, 1494/6, 1494/7, 1494/8, 1495/17, 1495/18, 1495/18, 1497/4, 1497/4, 1497/50, 1497/50, 1497/51, 1497/51, 1497/53, 1497/56, 1513/2, 1513/5, 1513/5, 1513/10, 1513/11, 1513/13, 1513/14, 1513/15, 1513/16, 1513/17, 1513/17, 1513/17, 1513/18, 1513/18, 1513/19, 1513/19, 1513/19, 1513/20, 1513/20, 1513/20.

II. Etapa, odsek 0046/0646 od km 1+060 do km 4+630:

k.o. 1958 Brezovica s parcelnimi št. 1071/2, 1073/3, 1412/6, 1412/8, 1415/105, 1415/117, 1415/90, 1415/92, 1415/93, 1415/94, 1415/95, 1415/96, 1415/97, 1417/28, 1417/31, 1417/52, 1417/53, 1417/54, 1417/55, 1417/56, 1417/60, 1417/62, 1417/65, 1417/67, 1417/71, 1417/73, 1417/74;

k.o. 1959 Domžale s parcelnimi št. 5387/20, 5387/22, 5387/23, 5387/24, 5387/25, 5407/20, 5418/19, 5418/32, 5387/19;

k.o. 1758 Dragomelj s parcelnimi št. 492/66, 492/73, 492/69, 492/74, 492/77, 492/65, 492/92, 492/82, 492/49, 493/39, 492/81, 492/90, 492/91, 492/85, 492/93, 104/5, 492/87, 492/88,

492/89, 104/6, 492/103, 492/94, 492/102, 492/124, 492/133, 492/153, 492/152, 492/123, 492/151, 492/150, 108/8, 108/9, 492/119, 492/118, 492/120, 492/76, 492/80, 492/135, 492/141, 494/1, 492/137, 494/7, 494/6, 492/139, 492/136, 461/16, 462/3, 493/4, 492/7, 492/144, 492/140, 492/143, 492/99;

k.o. 1964 Ihan s parcelnimi št. 1/15, 1/19, 12/7, 25/11, 25/12, 26/9, 26/10, 26/11, 26/12, 6/12, 6/21, 6/22, 6/27, 9/14;

k.o. 1759 Podgorica s parcelnimi št. 331/4, 331/5, 332/4, 331/6, 332/5, 332/6, 333/5, 333/6, 333/7, 380/2, 379/2, 380/3, 379/3, 335/1, 379/4, 335/6, 379/5, 337/3, 335/5, 337/4, 335/4, 337/5, 340/3, 337/6, 340/4, 341/2, 340/5, 341/3, 344/3, 340/6, 341/4, 346/5, 341/5, 344/4, 347/4, 346/6, 344/5, 347/5, 346/7, 349/8, 368/3, 347/6, 347/7, 350/9, 349/9, 368/4, 367/6, 349/10, 366/6, 350/10, 368/5, 353/6, 368/6, 367/5, 354/5, 366/4, 350/11, 350/12, 354/7, 354/8, 367/7, 353/5, 367/8, 366/8, 365/10, 354/6, 365/11, 353/7, 353/8, 354/9, 354/10, 365/9, 354/11, 364/9, 363/17, 364/6, 366/7;

k.o. 2653 Pšata s parcelnimi št. 1418/7, 1418/15, 1418/8, 1418/9, 383/4, 393/4;

k.o. 1963 Študa s parcelnimi št. 529/243, 529/241, 529/235, 529/245, 529/247, 529/248, 529/161, 529/250, 529/246, 529/249, 529/251, 529/276, 529/167, 529/386, 529/387, 529/266, 529/274, 529/275, 529/270, 529/264, 529/268, 529/267, 529/265, 529/272, 529/273, 93/5, 93/3, 529/279, 529/278, 529/370, 529/99, 529/98, 497/5, 529/97, 183/67, 529/297, 529/285, 529/157, 529/296, 529/286, 529/287, 529/284, 529/283, 529/288, 529/290, 529/294, 529/289, 529/293, 529/301, 529/300, 529/302, 529/303, 529/368, 529/367, 529/369, 529/391, 529/392, 529/390, 529/389, 529/388, 529/304, 529/310, 529/311, 529/307, 529/308, 529/306, 529/305, 529/309, 529/393, 529/394, 529/312, 529/313, 529/397, 529/396, 529/316, 529/315, 530/79, 530/37, 530/38, 529/320, 529/319, 529/318, 529/324, 529/325, 194/1, 195/2, 529/323, 529/322, 529/327, 529/336, 529/338, 529/348, 529/350, 529/352, 529/377, 529/351, 529/352, 529/354, 529/353, 529/355, 529/360, 529/358, 529/359, 529/362, 529/356, 529/363, 529/357, 529/366, 529/364, 529/365, 193.

II. Podrobnejši mikrolokacijski, ekološki, tehnični, oblikovalski in okoljevarstveni pogoji nameravanega posega, ki so za nosilca nameravanega posega obvezujoči, so določeni v dokumentaciji, ki je sestavni del tega okoljevarstvenega soglasja:

- Poročilo o vplivih na okolje za vzdrževalna dela v javno korist telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob—Lj. (Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. poročila 100323-dn, 19. 7. 2023, dopolnitev 15. 9. 2023, 30. 11. 2023 in 23. 1. 2024, E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana s samostojno priložo:
 - Dodatek za presojo sprejemljivosti vplivov na varovana območja za vzdrževalna dela v javno korist na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, A1/0047 in 0547 Šentjakob—Lj.(Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. 1504-23 VO, junij 2023, Aquarius d.o.o. Ljubljana, Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana,
- Projekt za izvedbo (PZI), in sicer:
 - Etapla I:
 - Zbirno tehnično poročilo za 1. Etapo, št. projekta 647/I, št. načrta 1579-CES, maj 2023, BPI d.o.o. + Lineal d.o.o.,
 - 11/6 Hidrološko-hidravlični elaborat s poplavnimi kartami, št. projekta 647/I, št. načrta 347, junij 2022 (po recenziji DRSV maj 2023), DHD, d.o.o.,
 - 11/1 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-A, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023 (2 zvezka),
 - 11/3 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-B, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/7 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-D, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,

- 11/9 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-C, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 11/10 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-E, maj 2023, dopolnitev november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, maj 2023, Provía d.o.o., maj 2023 (pet zvezkov),

Etapla II:

- Zbirno tehnično poročilo za 2. Etapo, št. projekta 647/II, št. načrta 647/II-CES, maj 2023, BPI d.o.o. + Lineal d.o.o.,
- 11/14 Hidrološko-hidravlični elaborat s poplavnimi kartami, št. projekta 647/II, št. načrta P428/20, januar 2022 (po recenziji DRSV maj 2023), Inštitut za vodarstvo, d.o.o.,
- 11/8 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-C2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023,
- 11/9 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-E2, maj 2023, dopolnitev november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 11/10 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-D2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 11/11 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-A2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor (dva zvezka),
- 11/13 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-B2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 2/16 Načrt aktivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/II, načrt št. PR551-PHO-PZI-II, maj 2023, PROVIA d.o.o. (8 zvezkov),
- Prometna študija vzdrževalnih del AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje, št. projekta 647, št. načrta 1579-PRS, december 2020 (september 2021 dopolnitve po recenziji), JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o.,
- Prometna študija vzdrževalnih del AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje, št. projekta 647, št. načrta 1579-PRS, december 2020 (junij 2021 po recenziji, januar 2022 po prejetih projektnih pogojih), JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o..

III. Za nameravani poseg je bila izvedena presoja vplivov na okolje na zemljiščih, navedenih v točki I. Izreka tega okoljevarstvenega soglasja, iz katere izhaja, da nameravani poseg nima pomembnih škodljivih vplivov na okolje. Nosilec nameravanega posega mora z namenom preprečitve, zmanjšanja ali odprave škodljivih vplivov na okolje, pri izvedbi, uporabi oziroma obratovanju in odstranitvi oziroma opustitvi nameravanega posega, poleg zakonsko predpisanih ukrepov, s projektom predvidenih ukrepov, upoštevati tudi naslednje dodatne ukrepe in pogoje:

A) Pogoji za varstvo kmetijskih zemljišč:

a. Pogoji za čas gradnje:

- predvideti in upoštevati je treba primanjkljaje in viške materialov ter lokacije za odlaganje viškov materiala načrtovati v sklopu nameravanega posega tako, da ne bodo posegale na kmetijska zemljišča in da se proizvodni potencial kmetijskih zemljišč ne bo poslabšal (ustrezno ravnanje z rodovitno zemljo);
- časovno dinamiko gradnje je treba prilagoditi na način, da gradnja ne bo ovirala kmetijske proizvodnje;
- med in po gradnji je treba zagotoviti nemoten dostop do kmetijskih zemljišč;

- potrebno je preprečiti kakršnokoli onesnaženje kmetijskih zemljišč v času gradnje in po gradnji ter ob eventualni nesreči zagotoviti takojšnje ukrepanje;
- treba je zagotoviti spremljanje potencialnega negativnega vpliva gradnje na tla oziroma kmetijska zemljišča in rastline;
- po izvedbi nameravanega posega je treba kmetijska zemljišča vrniti v prvotno stanje;
- v času gradnje je treba dela omejiti na čim manjšo površino in izvajati tako, da se ne posega na sosednja zemljišča in da se jih ne poškoduje. Izvajati je treba vse potrebne ukrepe za preprečitev izlitja nevarnih snovi na kmetijska zemljišča.

B) Pogoji za varstvo tal in voda:

a. Pogoji za čas gradnje:

- zemeljska in druga gradbena dela ter tovorni prevozi po gradbišču se lahko izvajajo le v suhem vremenu. V primeru napovedi intenzivnih padavin Agencije RS za okolje (oranžni ali rdeči alarm) se izkopi oziroma zemeljska dela in prevozi po gradbišču ne smejo izvajati, prav tako je ob nenapovedanih intenzivnih padavinah potrebno dela začasno prekiniti, da se preprečijo večje poškodbe tal in hitro pronicanje onesnaženja v tla v primeru nesreče (kot so izlitja goriva ali olja iz stroja);
- v primeru, da pride do izlitja / razlitja goriva ali olja ali drugih nevarnih tekočin iz gradbenega stroja ali tovornega vozila, je potrebno takoj odkopati celotni onesnaženi del tal ali podtalja, ga shraniti v zaprte in neprepustne posode ter ga oddati ustreznemu zbiralcu ali izvajalcu obdelave tovrstnih nevarnih odpadkov. Za ta namen mora biti na gradbišču na voljo takoj dostopna ustrezna oprema, vsi zaposleni pa morajo biti seznanjeni z ukrepanjem v tovrstnih primerih;
- v primeru nesreče, pri kateri pride do izlitja večje količine goriva iz stroja ali tovornega vozila in ki bi lahko predstavljala nevarnost za onesnaženje podzemne vode, je potrebno o dogodku takoj obvestiti Regijski center za obveščanje in upravljavca vodnih virov;
- na gradbišču in pri gradbenem transportu je treba uporabljati le tehnično brezhibne stroje in vozila, večja servisno vzdrževalna dela na gradbenih strojih pa se morajo izvajati izven območja gradbišča, v ustrezno opremljeni servisni delavnici;
- točenje goriva v gradbene stroje na območju gradbišča se mora izvajati z ustrezno cisterno za razvoz goriva in z obvezno uporabo prenosnih lovilnih posod za primer morebitnega razlitja goriva pri pretakanju;
- izlivanje ali izpiranje nevarnih tekočih odpadkov ali drugih nevarnih snovi v tla ni dovoljeno;
- vse nevarne snovi oziroma kemikalije, ki bodo prisotne na gradbišču in predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaženje tal in voda (gradbena kemična sredstva, goriva, olja in maziva idr.), je potrebno skladiščiti v originalni ali drugi ustrezni embalaži, v zaprtem prostoru (kontejnerju) ali pod nadstrešnico, zaščitene pred atmosferskimi vplivi in pred nepooblaščenim dostopom. Na gradbišču se lahko skladiščijo le manjše oziroma nujno potrebne količine teh snovi, ki še omogočajo nemoteno izvajanje del, na gradbišču pa morajo biti na voljo tudi varnostni listi za vse prisotne kemikalije, ki vsebujejo nevarne snovi;
- takoj po končanih gradbenih delih je potrebno vse z gradnjo prizadete površine sanirati in zatraviti s predhodno odstranjeno travno rušo ali z avtohtono travno mešanico, s čimer bo preprečeno erozijsko delovanje morebitnih močnejših padavin na teh površinah zaradi izvajanja gradbenih del;

- Ves čas gradnje morajo biti struge vodotokov maksimalno prevodne oziroma predvidena takšna organizacija gradbišča, da bo zagotovljena potrebna varnost objektov in širšega območja.

C) Pogoji za varstvo zraka:

a. Pogoji za čas gradnje:

- pred pričetkom izvajanja gradbenih del je treba izvesti začasne protiprašne zaslone na naslednjih lokacijah:

Tabela 1: Lokacije začnih protiprašnih zaslonov

oznaka	območje	stran	stacionaža	Višina (m)	Dolžina (m)
I.Etapa					
Zrl-Pp-1	Perkova ulica	desna	0+190 – 0+307	2,5	116
Zrl-Pp-2	Pečnik (sever)	leva	0+280 – 0+323	2,5	100
Zrl-Pp-3	Pečnik (jug)	leva	0+337 – 0+518	2,5	182
Zrl-Pp-4	Sneberska cesta (zahod)	desna	1+690 – 2+052	2,5	363
Zrl-Pp-5	Sneberska cesta (vzhod)	leva	1-936 – 2+038	2,5	105
skupaj				2,5	866
II.Etapa					
ZrII-Pp-1	Krumperška ulica	desna	0+167 – 0+292	2,5	134
ZrII-Pp-2	Ihanska cesta	leva	0+347 – 0+531	2,5	183
ZrII-Pp-3	Šentpavel pri Domžalah	leva	2+830 – 2+950	2,5	121
skupaj				2,5	438

- v dneh, ko so za Ljubljano in Domžale napovedane ravni delcev PM_{10} višje od $40 \mu g/m^3$, je treba izvajanje zemeljskih in gradbenih del, ki povzročajo delce PM_{10} , prekiniti.

D) Pogoji za varstvo pred vibracijami in varstvo pred hrupom

a. Pogoji za čas gradnje:

- uporabljati je treba stroje s frekvenco delovanja vsaj 40Hz, kjer pa to ni mogoče, je treba dela izvajati v večjih časovnih razmakih;
- časovno je treba omejiti obratovanje gradbišča:
 - gradbena dela s povečanimi impulznimi karakteristikami (pilotiranje za temeljev objektov in PHO...), lahko potekajo le med delovniki v dnevnem obdobju med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer ter ob sobotah med 6. in 16. uro,
 - med delovniki v večernem in nočnem obdobju ter ob sobotah po 16. uri, nedeljah ali dela prostih dnevih se lahko izvajajo le manj intenzivna in manj hrupna gradbena dela,
 - intenzivna dela, ki v bližini pozidave povzročajo vibracije večjega obsega, lahko potekajo le v kratkotrajnih obdobjih dneva.
- časovno je treba omejiti transport:
 - transport po gradbišču in gradbiščnih poteh lahko poteka le med delovniki v dnevnem obdobju med 6. uro zjutraj in 18. uro zvečer ter ob sobotah med 6. in 16. uro, izjema so nujni prevozi v času manj intenzivnih gradbenih del v večernem in nočnem obdobju ter ob nedeljah in praznikih,
 - transport za potrebe obnove po avtocesti lahko poteka v vseh obdobjih dneva,
 - prevoze za potrebe gradnje je treba prednostno voditi po AC omrežju. V primeru uporabe lokalnih cest, je le-ta mogoča le ob soglasnosti lokalne skupnosti,
 - v času najbolj intenzivne gradnje je treba obveščati bližnje prebivalce o vrsti in predvidenem trajanju hrupnih del,
 - med gradnjo se je treba izogibati impulznim dogodkom (udarjanje, padci predmetov, udarjanje loput pri raztovarjanju tovornih vozil, idr.),

- pred pričetkom izvajanja gradbenih del je treba izvesti začasne gradbiščne ograje na naslednjih lokacijah:

Tabela 2: Lokacije začnih gradbiščnih ograj

oznaka	območje	stran	stacionaža	Višina (m)	Dolžina (m)
I. Etapa					
Hrl-Zgo-1	Pečnik (sever)	leva	0+280 – 0+323	2,5	100
Hrl-Zgo-2	Pečnik (jug)	leva	0+337 – 0+518	2,5	182
Hrl-Zgo-3	Sneberska cesta (zahod)	desna	1+922 – 2+052	2,5	130
Hrl-Zgo-4	Sneberska cesta (vzhod)	leva	1+936-2+038	2,5	105
skupaj				2,5	517
II. Etapa					
HrII-Zgo-1	Krumperška ulica, Zaboršt	leva	0+167 – 0+292	2,5	134
HrII-Zgo-2	Ihanska cesta, Zaboršt	leva	0+347 – 0+531	2,5	183
skupaj				2,5	317

- zahtevana minimalna zvočna izolirnost ograj pred zvokom v zraku je DLR = 25 dB (standard SIST EN ISO 1793-2), ograja mora zagotavljati minimalno stopnjo absorpcije $DL\alpha = 4$ dB (standard SIST EN ISO 1793- 1),
- v primeru z meritvami hrupa ugotovljene čezmerne obremenitve okolja, je treba izvesti dodatno pasivno protihrupno zaščito za naslednje stavbe:

Tabela 3: Stavbe, kjer je potrebno izvesti dodatno pasivno protihrupno zaščito

št.	naslov	k.o.	parc. št.	odsek	stran	stac.	leto gr.	št. preb.
I. Etapa								
I-1	Sneberska cesta 64A	1771	878/2	A1/0047	desna	2+009	1987	2
II. Etapa								
II-1	Krumperška ulica 38	1958	1046/9	A1/0046	desna	0+235	1965	18
II-2	Ihanska cesta 40	1958	1072/9	A1/0046	leva	0+371	1967	5
II-3	Ihanska cesta 38	1958	1072/5	A1/0046	leva	0+402	1953	3
II-4	Ihanska cesta 36	1958	1072/12	A1/0046	leva	0+418	1969	4

E) Pogoji za varstvo narave

a. Pogoji za čas gradnje:

- v obvodno vegetacijo Pšate (NV Pšata pri Dragomlju) se lahko posega zgolj v obsegu, potrebnem za izvedbo del. Ob izgradnji pilotov in zadrževalnikov ob Pšati je treba izvesti fizično zavarovanje, ki bo preprečilo posipavanje materiala v strugo. Gradbišče je treba vidno ograditi in s tem preprečiti poseganje v strugo in obvodno vegetacijo;
- obvodno vegetacijo vodotoka Stokalca je treba prednostno ohranjati. Visokorasla drevesa na brežinah je treba ohraniti. Popolna odstranitev vegetacije je sprejemljiva le tik pod mostom, povsod drugod se morajo brežine na odsekih, kjer je bila obrežna vegetacija uničena, ponovno strnjeno zasaditi z avtohtonimi rastlinskimi vrstami (npr. bela vrba (*Salix alba*), črna jelša (*Alnus glutinosa*)). Zasaditev se mora izvesti takoj (še v isti rastni

sezoni). Zatravitev zgolj z avtohtonimi vrstami trave na območju brežin ne zadostuje;

- zemljine iz lokacij, kjer so prisotne tujerodne invazivne rastlinske vrste, se na gradbišče ne sme vnašati. Pred pričetkom del je treba gradbeno mehanizacijo očistiti vseh rastlinskih delov iz predhodnih gradbišč (npr. opere pod pritiskom). V primeru pojava invazivne tujerodne vrste japonski dresnik (*Fallopia japonica*), sahalinski dresnik (*Fallopia sachalinensis*) ali njunega križanca (*Fallopia x bohemica*) je treba že med gradnjo pričeti z aktivnim odstranjevanjem njihovih delov;
 - morebitne viške izkopov in odpadni gradbeni material, ki bo nastal pri gradnji, ter ostale odpadke je treba odpeljati na za to določena mesta, izven območij z naravovarstvenim statusom, vodnih in priobalnih zemljišč;
 - med gradbenimi deli je treba zagotoviti vse tehnične ukrepe za preprečitev kakršnegakoli onesnaženja vode (kot so onesnaženje zaradi goriva, olj, zaščitnih premazov in drugih škodljivih in/ali strupenih snovi, ki se uporabljajo pri gradnji). Pri morebitnemu odstranjevanju dotrajanih betonskih oblog je treba preprečiti padanje materiala v strugo. Čiščenje in zaščito jeklene armature je treba izvajati na način, da ne pride do izcejanja antikorozijskih snovi v vodo;
 - vsa morebitna betoniranja v vodotokih se morajo izvajati »v suhem«, kar pomeni vodotesno opaženje prostorov, kjer se bo vgrajeval beton. V primeru betoniranja je treba preprečiti izcejanje strupenih betonskih odpadkov v vodo;
 - odvzem vode iz vodotokov za potrebe gradnje ni dovoljen;
 - vožnja z gradbeno mehanizacijo po strugi vodotokov ni dopustna, gradbeni stroji morajo do struge dostopati s kopnega. Zemeljska dela, izkopavanja v brežino ali strugo je treba tehnično izpeljati tako, da se zmanjša vpliv kaljenja vode;
 - prepovedano je posegati oziroma vznemirjati ribe na drstiščih rib med drstenjem in v varstvenih revirjih. Dela na območju vodnih in priobalnih zemljišč, ki lahko vplivajo na kakovost vode in vodni režim, se mora načrtovati in opraviti izven drstnih dob ribjih vrst, ki poseljujejo vodni prostor vodotokov;
 - dela na območju vodnih in priobalnih zemljišč vodotokov Sava, Kamniška Bistrica, Homška mlinščica in Pšata se zaradi drsti rib ne smejo izvajati med 1. 10. in 30. 6.;
 - v vodotoku Gobovšek se dela ne smejo izvajati med 1. 10. in 28. 2. V tem obdobju so dovoljena le dela, ki ne bodo vplivala na kakovost vode na območju vodotokov (dela na kopnem, ki ne povzročajo kaljenja v vodotoku). Zaradi variabilnosti časa drsti rib in lokacij drstišč je treba izvajanje del uskladiti s pristojno ribiško družino Ribiško družino Straža - Sava (za posege v Savo in Stokalco) ter Ribiško družino Bistrica Domžale (za posege v ostale vodotoke);
 - ob predvidenih delih na območju vodnih ali priobalnih zemljišč, ki lahko vplivajo na kakovost vode in vodni režim, je treba vsaj 7 dni pred začetkom gradnje obvestiti ustrezno pristojno ribiško družino (RD Bistrica Domžale in RD Straža - Sava) o začetku gradnje, da lahko izvede ali organizira izvedbo intervencijskega odlova rib na predvidenem območju nameravanega posega oziroma predelu, kjer je ta vpliv še lahko prisoten. Če bodo dela potekala etapno in daljše časovno obdobje, je treba obvestiti pristojno ribiško družino ob vsakem novem posegu v strugo, tako da se lahko intervencijski odlovi po potrebi opravijo pred vsakim novim posegom v strugo vodotoka.
- b. Pogoji za čas obratovanja posega:
- transparentne protihrupne ograje je treba vidno označiti (s črnimi horizontalnimi progami: 1 cm široki trakovi na 5 cm razdalje ali horizontalne

proge debeline 2 mm, ločene z 28 mm razmikom; nalepke z ujedami so manj učinkovite) in s tem zmanjšati nevarnost trkov in poškodb ptic;

- pri morebitnih posodobitvah GJI (razsvetljava) na priključku Domžale (južni krak) je treba zaradi bližine gozda ter prisotnosti zavarovanih in kvalifikacijskih vrst netopirjev, osvetljevanje cestne infrastrukture omejiti na minimum, ki še zagotavlja prometno varnost;
- za osvetljevanje se morajo uporabiti le popolnoma zasenčena svetila, ki ne oddajajo svetlobe nad vodoravnico;
- svetila morajo biti nepredušno zaprta, da ne predstavljajo pasti za žuželke; za osvetljevanje se morajo uporabiti žarnice, ki oddajajo rumeno, oranžno oziroma rdečo svetlobo in ne oddajajo UV spektra; to so natrijeve plinske žarnice (nizkotlačne ali visokotlačne); nizkotlačne in visokotlačne živosrebrne žarnice se ne smejo uporabiti.

F) Pogoji za omejevanje emisij toplogrednih plinov

a. Pogoji za čas obratovanja:

- nameravani poseg mora biti gradbenotehnično izveden tako, da bo omogočal izvedbo dodatnih omilitvenih ukrepov za:
 - vzpostavitev sistema digitalizacije in optimizacije prometa (sistem za nadzor in vodenje prometa, videonadzor prometa);
 - vzpostavitev režima dinamičnega upravljanja prometa (prilagajanje omejitve hitrosti, diferencialno po posameznih voznih pasovih),
 - uporabo najnovejših tehnologij za inteligentne transportne sisteme (integracija v nadzorni center in povezava z ostalimi sistemi na omrežju).

IV. Nosilec nameravanega posega mora:

- v času gradnje:
 - omogočiti strokovni nadzor Zavoda za varstvo kulturne dediščine zaradi morebitne prisotnosti arheoloških ostalin,
 - omogočiti strokovni nadzor Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave,
 - izvajati monitoring vplivov na kakovost zraka:

Tabela 4: Program monitoringa kakovosti zraka med gradnjo, I. in II. Etapa obnove AC odseka Domžale-Zadobrova

oznaka	naslov	D96/tk _y	D96/tk _x	odsek	stac.	stran	merjeni parametri	pogostost in trajanje meritev
I. Etapa								
Gr-Zrl-1	Pečnik 18	467.940,7	105.376,5	0647	0+462	leva	koncentracija PM ₁₀ , meteorološki parametri	1 x v času gradnje (1 mesec)*
Gr-Zrl-1	Sneberska cesta 64A	467.421,1	103.919,1	0047	2+007	desna		
II. Etapa								
Gr-ZrII-1	Krumperška ulica 38	470.038	110.469	0046	0+222	desna	koncentracija PM ₁₀ , meteorološki parametri	1 x v času gradnje (1 mesec)*
Gr-ZrII-1	Ihanska cesta 40	469.953	110.317	0646	0+385	leva		

* meritve s primerljivo metodo, ki omogoča kontinuirane meritve v realnem času ter on-line prenos podatkov

- izvajati monitoring hrupa gradbišča za ugotavljanje vplivov pri najbližjih stanovanjskih objektih:

Tabela 5: Merilna mesta hrupa med gradnjo I. in II. Etape obnove AC odseka Domžale – Zadobrova

oznaka	naslov	D96/tk _Y	D96/tk _X	odse k	stac.	stran	merjeni parametri	pogostost in trajanje meritev
I. Etapa								
Grl-Hr1	Colnarjeva ulica 1B	467.683,3	105.489,1	0047	0+430	desna	LAFeq, LAleq, LAF01, LAF99 poudarjeni toni	1 krat pred gradnjo 2 krat med gradnjo – 24 urna meritev
Grl-Hr2	Pečnik 18	467.946,3	105.388,6	0647	0+449	leva		1 krat pred gradnjo 4 krat med gradnjo – 24 urna meritev
Grl-Hr3	Sneberska cesta 64A	467.421,1	103.919,1	0047	2+007	desna		
Grl-Hr4	Sneberska cesta 70	467.483,9	103.888,7	0647	2+018	leva		
II. Etapa								
GrII-Hr1	Krumperška ulica 38	470.031,4	110.460,8	0046	0+232	desna	LAFeq, LAleq, LAF01, LAF99 poudarjeni toni	1 krat pred gradnjo 4 krat med gradnjo – 24 urna meritev
GrII-Hr2	Ihanska cesta 40	469.960,2	110.324,6	0646	0+375	leva		
GrII-Hr3	Ihanska cesta 38	469.942,8	110.305,0	0646	0+400	leva		
GrII-Hr4	Ihanska cesta 36	469.931,5	110.286,6	0646	0+422	leva		

Legenda: LAFeq – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko A in časovno uteženo karakteristiko F
 LAleq – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko A in časovno uteženo karakteristiko I
 LAF01 – konična raven hrupa (01 percentil)
 LAF99 – raven ozadja (99 percentil)

- izvajati meritve vpliva vibracij zaradi izvajanja gradbenih del pri objektih v okolici gradbišča:

Tabela 6: Stavbe, predvidene za spremljanje vplivov z vibracijami, I. in II. Etapa

oznaka	naslov	odsek	stac.	Stran	Oddaljenost (m)
I. Etapa					
Grl-Vib1	Pečnik 18	0647	0+453	leva	6
Grl-Vib2	Sneberska cesta 70	0647	2+012	leva	9
Grl-Vib3	Sneberska cesta 64A	0047	2+016	desna	15
II. Etapa					
GrlI-Vib1	Krumperška ulica 38	0046	0+232	desna	2
GrlI-Vib2	Krumperška ulica 38A	0046	0+245	desna	14
GrlI-Vib3	Ihanska cesta 40	0646	0+375	leva	12
GrlI-Vib4	Ihanska cesta 38	0646	0+401	leva	11
GrlI-Vib5	Ihanska cesta 36	0646	0+422	leva	13

- v času obratovanja:
 - izvesti meritve onesnaženosti padavinske odpadne vode na iztoku zadrževalnika in čistilne naprave padavinske odpadne vode,
 - izvesti prvo ocenjevanje kakovosti zraka:

Tabela 7: Program monitoringa kakovosti zraka med obratovanjem AC odseka Domžale-Zadobrova po vzpostavitvi 3. voznega pasu

oznaka	Naslov	D96/TK _Y	D96/TK _X	Odsek	Stac.	Stran	Merjeni parametri	Pogostost in trajanje meritve
I. Etapa								
Obr-Zr1	Krumperška ulica 38	470.038	110.469	0046	0+222	desna	Koncentracije NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , benzena, benzo(a)pirena, meteorološki parametri	1 × v času po zaključeni obnovi (3 meseci)

- izvesti prvo ocenjevanje hrupa za ugotavljanje vplivov pri najbližjih stanovanjskih objektih:

Tabela 8: Lokacije meritev hrupa v času obratovanja

oznaka	naslov	D96/tk _Y	D96/tk _X	odsek	stac.	stran	merjeni parametri	pogostost in trajanje meritev
I. Etapa								
Obr-Hr1	Krumperška ulica 38	470.032,1	110.462,2	0046	0+234	desna	L_{AFeq} , L_{Aeq} , L_{AF01} , L_{AF99} poudarjeni toni	24 urna meritev hrupa
Obr-Hr2	Ihanska cesta 40	469.960,6	110.323,3	0646	0+377	leva		
Obr-Hr3	Breznikova cesta 2	469.884,3	110.239,1	0646	0+494	leva		
Obr-Hr4	Ihanska cesta 22	469.731,2	110.329,6	0046	0+535	desna		
Obr-Hr5	Stara cesta 18A	469.855,5	109.985,8	0646	0+718	leva		
Obr-Hr6	Jesenova ulica 37	469.463,0	109.932,3	0046	0+990	desna		
Obr-Hr7	Hrastova ulica 28	469.409,5	109.820,4	0046	1+110	desna		
Obr-Hr8	Študljanska cesta 93	469.183,9	109.506,4	0046	1+460	desna		
Obr-Hr9	Šentpavel pri Domžalah 14	469.109,8	108.315,9	0046	2+623	desna		
Obr-Hr10	Šentpavel pri Domžalah 6A	469.032,3	108.147,8	0046	2+812	desna		
Obr-Hr11	Šentpavel pri Domžalah 7A	469.210,0	108.021,1	0646	2+886	leva		
Obr-Hr12	Dragomelj 60	468.881,5	107.877,0	0046	3+134	desna		
Obr-Hr13	Dragomelj 114	469.153,8	107.404,7	0646	3+463	leva		
Obr-Hr14	Dragomelj 108	468.787,5	107.520,5	0046	3+526	desna		
Obr-Hr15	Dragomelj 180	468.665,9	107.315,7	0046	3+779	desna		
Obr-Hr16	Podgorica 136	468.413,5	106.922,8	0046	4+255	desna		
Obr-Hr17	Podgorica 102A	468.192,6	106.624,8	0046	4+609	desna		
II. Etapa								
Obr-Hr18	K reaktorju 23	468.165,7	106.332,8	0046	4+870	desna	L_{AFeq} , L_{Aeq} , L_{AF01} , L_{AF99}	24 urna meritev
Obr-Hr19	Podgorica 56	467.985,5	106.136,3	0046	5+113	desna		

Obr-Hr20	Perkova ulica 11	467.863,5	105.596,2	0047	0+274	desna	poudarjeni toni	hrupa
Obr-Hr21	Pečnik 31	468.075,3	105.529,1	0647	0+278	leva		
Obr-Hr22	Pečnik 18	467.943,0	105.383,5	0647	0+457	leva		
Obr-Hr23	Sneberska cesta 111A	467.681,6	104.162,7	0647	1+700	leva		
Obr-Hr24	Sneberska cesta 33A	467.380,9	104.127,4	0047	1+823	desna		
Obr-Hr25	Sneberska cesta 64A	467.414,4	103.912,4	0047	2+015	desna		
Obr-Hr26	Sneberska cesta 70	467.486,4	103.890,4	0647	2+018	leva		

Legenda: L_{AFeq} – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko A in časovno uteženo karakteristiko F

L_{Aeq} – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko A in časovno uteženo karakteristiko I

L_{AF01} – konična raven hrupa (01 percentil)

L_{AF99} – raven ozadja (99 percentil)

V. To okoljevarstveno soglasje preneha veljati, če nosilec nameravanega posega v petih letih od njegove pravnomočnosti ne začne izvajati posega v okolje.

VI. V tem postopku stroški niso nastali.

Obrazložitev

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Direktorat za okolje (v nadaljevanju ministrstvo) je dne 26. 7. 2023 prejelo vlogo nosilca nameravanega posega DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje, ki ga zastopata predsednik uprave Valentin Hajdinjak in članica uprave Lidija Kegljevič Zagorc (v nadaljevanju nosilec nameravanega posega), za izdajo okoljevarstvenega soglasja za poseg: Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje, nosilcu nameravanega posega DARS d.d. Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje.

K vlogi (vsi dokumenti, razen dopisa št. 8.4.6./2023-PTPP-PMM-018 in izpolnjenega obrazca vloge so bili priloženi le v elektronski obliki) je bilo priloženo:

- Dopis št. 8.4.6./2023-PTPP-PMM-018 z dne 25. 7. 2023,
- Izpolnjen obrazec vloge za pridobitev okoljevarstvenega soglasja z dne 25. 7. 2023,
- Poročilo o vplivih na okolje za vzdrževalna dela v javno korist telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob—Lj. (Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. poročila 100323-dn, 19. 7. 2023, E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana, s prilogami s samostojno prilogo:
- Dodatek za presojo sprejemljivosti vplivov na varovana območja za vzdrževalna dela v javno korist na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, A1/0047 in 0547 Šentjakob—Lj(Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. 1504-23 VO, junij 2023, Aquarius d.o.o. Ljubljana, Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana (v fizični obliki priložen v dopolnitvi september 2023),
- Projekt za izvedbo (PZI) in sicer:
PZI, Etapa I:
 - Zbirno tehnično poročilo, št. projekta 647/I, št. načrta 1579-CES, maj 2023, BPI d.o.o. + Lineal d.o.o.,
 - Hidrološko-hidravlični elaborat s poplavnimi kartami, št. projekta 647/I, št. načrta 347, junij 2022 (po recenziji DRSV maj 2023), DHD, d.o.o..

PZI, Etapa II:

- Zbirno tehnično poročilo; št. projekta 647/II, št. načrta 647/II-CES, maj 2023, BPI d.o.o. + Lineal d.o.o.,
- Hidrološko-hidravlični elaborat s poplavnimi kartami, št. projekta 647/II, št. načrta P428/20, januar 2022 (po recenziji DRSV maj 2023), Inštitut za vodarstvo, d.o.o..
- Ocena obremenjenosti s hrupom:

PZI, Etapa I:

- Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, št. projekta 647/I, št. načrta 2020-035-A, maj 2023, Epi Spektrum d.o.o.,
- Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, št. projekta 647/I, št. načrta 2020-035-C, maj 2023, Epi Spektrum d.o.o..

PZI, Etapa II:

- Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, št. projekta 647/II, št. načrta 2020-035-A2, maj 2023, Epi Spektrum d.o.o.,
- Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, št. projekta 647/II, št. načrta 2020-035-C2, maj 2023, Epi Spektrum d.o.o..

Vloga je bila dne 15. 9. 2023 dopolnjena z naslednjimi novimi dokumenti v fizični in elektronski obliki:

- Dopis št. 8.4.6./2023-PTPP-PMM-020 z dne 15. 9. 2023,
- Ustrezno podpisan obrazec vloge za pridobitev okoljevarstvenega soglasja z dne 15. 9. 2023,
- Poročilo o vplivih na okolje za vzdrževalna dela v javno korist telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob—Lj. (Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. poročila 100323-dn, 19. 7. 2023, dopolnitev 15. 9. 2023, E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana (elektronsko in fizično), s prilogami (le v fizični obliki).

ter v elektronski obliki:

- Projekt za izvedbo (PZI) "Vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale—Šentjakob od km 4,580 do km 5,372, 0646 Domžale—Šentjakob od km 4,630 do km 5,372, 0047/0647 Šentjakob—LJ (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, 0145 priključek LJ Šentjakob od km 0,000 do km 1,435 in 0189 priključek LJ Sneberje od km 0,000 do km 0,927" (J.V. BPI d.o.o. + Lineal d.o.o., maj 2023);
- Etapa I: PZI (vzdrževalna dela v javno korist), št. projekta 647/I, maj 2023, JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o.:
 - Zbirni načrt št. 1579/I-CES,
 - Elaborat pasivne protihrupne zaščite; št. načrta 2020-035-B, maj 2023, Epispektrum d.o.o.,
 - Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča; št. načrta 2020-035-D, maj 2023, Epispektrum d.o.o.,
 - Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje; št. načrta 2020-035-E, maj 2023, Epispektrum d.o.o.,
- Etapa II: PZI (vzdrževalna dela v javno korist), št. projekta 647/II, maj 2023, JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o.:
 - Zbirni načrt št. 1579/II-CES,
 - Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. načrta 2020-035-B2, maj 2023, Epispektrum d.o.o.,
 - Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča; št. načrta 2020-035-D2, maj 2023, Epispektrum d.o.o.,
 - Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje; št. načrta 2020-035-E2, maj 2023, Epispektrum d.o.o.,
- Poročilo o obratovalnem monitoringu hrupa za omrežje cest, ki so v upravljanju DARS d.d., JV PNZ d.o.o. & Epi Spektrum d.o.o. & A-projekt d.o.o., št. 18-713, december 2018, dopolnitev april 2019 (zvezki 1-6),

- Prometna študija vzdrževalnih del AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje, št. projekta 647, št. načrta 1579-PRS, december 2020 (junij 2021 dopolnitve po recenziji), JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o.,
- Prometna študija vzdrževalnih del AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje, št. projekta 647, št. načrta 1579-PRS, december 2020 (junij 2021 dopolnitve po recenziji, januar 2022 po prejetih projektnih pogojih), JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o..

Vloga je bila ponovno dopolnjena dne 4. 12. 2023 z naslednjo dokumentacijo v elektronski obliki:

- Dopis št. 8.4.6./2023-PTPP-PMM-026 z dne 1. 12. 2023,
- Poročilo o vplivih na okolje za vzdrževalna dela v javno korist telesa in objektov na odsekih AC AI/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, AI/0047 in 0647 Šentjakob—Lj. (Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. poročila 100323-dn, 19. 7. 2023, dopolnitev 15. 9. 2023 in 30. 11. 2023, E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana,
- Etapa I:
 - Zbirno tehnično poročilo za 1. Etapo,
 - 11/1 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-A, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023 (2 zvezka),
 - 11/3 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-B, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/9 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-C, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/7 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-D, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/10 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-E, maj 2023, dopolnitev november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, št. zvezka 1/5, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, št. zvezka 2/5, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, št. zvezka 3/5, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, št. zvezka 4/5, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, št. zvezka 5/5, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023.
- Etapa II:
 - Zbirno tehnično poročilo za 2. Etapo,
 - 11/11 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-A2, zvezek 1/2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/11 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-A2, zvezek 2/2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/13 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-B2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/8 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-C, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023,
 - 11/10 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št.

- projekta 647/II, načrt št. 2020-035-D2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 11/9 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-E2, maj 2023, dopolnitev november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/1 Prometne obremenitve, AC A1 Krtina – Zadobrova, št. projekta 1504, načrt št. 18_770, št. zvezka 1/1, januar 2019, po recenziji november 2019, PNZ d.o.o., Vojkova 65, 1000 Ljubljana,
 - Kapacitetna analiza AC AI v primeru sistema PKP Krtina-Zadobrova in Vrhnika-Kozarje (UL FGG PTI, avgust 2019 - končno poročilo),
 - 11/3 Študija hrupa – zvezek 1, AC AI Krtina - Zadobrova, št. projekta 1504, načrt št. 18_770, št. zvezka 1/2, januar 2019, po recenziji november 2019, PNZ d.o.o., Vojkova 65, 1000 Ljubljana,
 - 11/3 Študija hrupa – zvezek 1, AC AI Krtina - Zadobrova, št. projekta 1504, načrt št. 18_770, št. zvezka 2/2, januar 2019, po recenziji november 2019, PNZ d.o.o., Vojkova 65, 1000 Ljubljana,
 - 2/16 Načrt aktivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/II, načrt št. PR551-PHO-PZI-II, maj 2023, PROVIA d.o.o. (8 zvezkov).

Vloga je bila ponovno dopolnjena dne 26. 1. 2024 z naslednjo dokumentacijo v tiskani in elektronski obliki:

- Dopis št. 8.4.6./2023-PTPP-PMM-001 z dne 26. 1. 2024,
- Poročilo o vplivih na okolje za vzdrževalna dela v javno korist telesa in objektov na odsekih AC AI/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, AI/0047 in 0647 Šentjakob—Lj. (Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. poročila 100323-dn, 19. 7. 2023, dopolnitev 15. 9. 2023, 30. 11. 2023 in 23. 1. 2024, E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana,
- Projekt za izvedbo (PZI), in sicer:
 Etapa I:
 - Zbirno tehnično poročilo za 1. Etapo, št. projekta 647/I, št. načrta 1579-CES, maj 2023, BPI d.o.o. + Lineal d.o.o.,
 - 11/6 Hidrološko-hidravlični elaborat s poplavnimi kartami, št. projekta 647/I, št. načrta 347, junij 2022 (po recenziji DRSV maj 2023), DHD, d.o.o.,
 - 11/1 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-A, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023 (2 zvezka),
 - 11/3 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-B, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/7 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-D, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/9 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-C, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/10 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-E, maj 2023, dopolnitev november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, maj 2023, Provias d.o.o., maj 2023 (pet zvezkov),
 Etapa II:
 - Zbirno tehnično poročilo za 2. Etapo, št. projekta 647/II, št. načrta 647/II-CES, maj 2023, BPI d.o.o. + Lineal d.o.o.,
 - 11/14 Hidrološko-hidravlični elaborat s poplavnimi kartami, št. projekta 647/II, št. načrta P428/20, januar 2022 (po recenziji DRSV maj 2023), Inštitut za vodarstvo, d.o.o.,

- 11/8 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-C2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023,
- 11/9 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-E2, maj 2023, dopolnitev november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 11/10 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-D2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 11/11 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-A2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor (dva zvezka),
- 11/13 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-B2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 2/16 Načrt aktivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/II, načrt št. PR551-PHO-PZI-II, maj 2023, PROVIA d.o.o. (8 zvezkov),
- Prometna študija vzdrževalnih del AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje, št. projekta 647, št. načrta 1579-PRS, december 2020 (september 2021 dopolnitve po recenziji), JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o.,
- Prometna študija vzdrževalnih del AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje, št. projekta 647, št. načrta 1579-PRS, december 2020 (junij 2021 po recenziji, januar 2022 po prejetih projektnih pogojih), JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o..

Vloga je bila ponovno dopolnjena dne 28. 3. 2024 z dokumentom v elektronski obliki z naslovom »Vloga za pridobitev okoljevarstvenega soglasja za poseg: Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje: OPREDELITEV DO ZAHTEVE ZA PRIZNANJE POLOŽAJA STRANSKEGA UDELEŽENCA IN DO PREJETIH PRIPOMB«, št. 8.4.6./2024-PTPP-PMM-007 z dne 28. 3. 2024. Vloga je bila dne 3. 4. 2024 dopolnjena z istoimenskim dokumentom v tiskani obliki.

Nosilec nameravanega posega je vlogo ponovno dopolnil dne 23. 5. 2024 s predložitvijo naslednjega dokumenta v elektronski obliki:

dokument z naslovom »Vloga za pridobitev okoljevarstvenega soglasja za poseg: Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje: POJASNILA GLEDE PRIPOMB STRANSKEGA UDELEŽENCA NA JAVNI OBRAVNAVI«. Vloga je bila dne 27. 5. 2024 dopolnjena z istoimenskim dokumentom v tiskani obliki.

Nosilec nameravanega posega je vlogo ponovno dopolnil dne 21. 6. 2024 z dokumentom z naslovom »Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje: ODGOVOR NA POZIV«, št. 8.4.6./2024-PTPP-PMM-023 z dne 21. 6. 2024.

V skladu z določbo prvega odstavka 88. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22, 18/23-ZDU-1O, 78/23-ZUNPEOVE in 23/24, v nadaljevanju ZVO-2) je pred začetkom izvajanja posega, ki lahko pomembno vpliva na okolje, treba izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje ministrstva. 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, 26/17, 105/20 in 44/22-ZVO-2).

V skladu s točko F Prometna infrastruktura, F.5.1 Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, je izvedba predhodnega postopka obvezna, če gre za

gradnjo priključkov na avtocesto ali hitro cesto, njihovo rekonstrukcijo ali dograditev ter v skladu s točko F.6.1, če gre za gradnjo novih cest s štirimi ali več pasovi ali širitev obstoječe ceste, da bo imela štiri pasove ali več, v dolžini vsaj 5 km neprekinjenega poteka.

Za nameravani poseg je bil izveden predhodni postopek, ki se je zaključil z izdajo sklepa Agencije RS za okolje (v nadaljevanju ARSO) št. 35405-18/2021-28 z dne 1. 4. 2023, iz katerega izhaja, da je za nameravani poseg potrebno izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje, predvsem zaradi:

a) značilnosti nameravanega posega v okolje, ki predvideva razširitev obstoječe štiripasovnice na šestpasovnico (z vzpostavitvijo 3. prometnega pasu širine 3,50 m) v skupni dolžini 7,3 km. Nameravani poseg se bo dejansko približal stavbam z varovanimi prostori, saj je s predlogom rekonstrukcije oziroma dograditve tretjega voznega pasu predvidena dograditev obstoječega protihrupnega nasipa na njegovi zunanji strani in hkrati njena prestavitev. Sočasno je predvidena tudi celovita obnova voziščne konstrukcije zaradi dotrajanosti obstoječe voziščne konstrukcije ter rekonstrukcija oziroma ureditev dveh priključkov. V času gradnje in obratovanja bo neposredna okolica nameravanega posega obremenjena s hrupom, ki bo predstavljal predvsem v času obratovanja dolgoročen vpliv, ki bo prisoten v vseh obdobjih dneva. Posredno bo tako nameravani poseg predvsem v času obratovanja predstavljal poseg s pomembnimi vplivi na zdravje in premoženje ljudi (z vidika lokacije, ki je opisana v naslednji točki).

b) lokacije nameravanega posega, ki je gosto poseljena, saj se v 25 m pasu od osi avtoceste znotraj območja nameravanega posega nahajata skupno 2 stavbi z varovanimi prostori (23 prebivalcev), v 50 m pasu 17 stavb (239 prebivalcev), v 100 m pasu 40 stavb (303 prebivalcev), v 250 m pasu 291 stavb (1.221 prebivalcev), v 500 m pasu 943 stavb (3.891 prebivalcev) ter v 1.000 m pasu 2.060 stavb z varovanimi prostori (8.219 prebivalcev). Večina stavb z varovanimi prostori v ožjem območju ob nameravanem posegu je stanovanjskih. Na širšem območju leži v oddaljenosti 171 m od osi avtoceste Osnovna šola Dragomelj, v oddaljenosti 229 m Vrtec Domžale (enota Racman) ter v oddaljenosti 453 m Vrtec Črnuče (enota Sonček).

Nadalje iz predložene dokumentacije (Dopolnjene strokovne podlage) izhaja, da je na območju lokacije nameravanega posega v obstoječem stanju ugotovljena čezmerna obremenitev okolja s hrupom. V letu 2016 je bilo v posameznih obdobjih dneva glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa zaradi prometa po avtocesti znotraj območja nameravanega posega s hrupom skupno preobremenjenih:

- v dnevnem obdobju pri 2 stavbah (18 prebivalcev), - v večernem obdobju pri 11 stavbah (52 prebivalcev),

- v nočnem obdobju pri 40 stavbah (297 prebivalcev), - v celodnevem obdobju pri 11 stavbah (52 prebivalcev). Glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev zaradi prometa po AC je bilo znotraj območja nameravanega posega s hrupom skupno preobremenjenih 5 stavb z 28 prebivalci. Za zmanjšanje obremenjenosti območja s hrupom so območja stanovanj ob avtocesti na najbolj izpostavljenih območjih že zaščitena s protihrupnimi ograjami in nasipi. Nameravani poseg bo posegal na vodna in priobalna zemljišča voda 1. reda (Sava in Kamniška Bistrica) in voda 2. reda (Stokalca, Pšata, Gobovšek, Mlinščica in več neimenovanih vodotokov), na poplavna območja, kjer so že določeni razredi poplavne nevarnosti (velika, srednja, majhna in preostala poplavna nevarnost) ter neposredno v bližino podeljenih vodnih pravic.

c) vrste in značilnosti možnih učinkov nameravanega posega, saj se bo v primerjavi s stanjem v letu 2016 emisija hrupa do leta 2040 zaradi pričakovanega porasta prometa v nočnem obdobju povečala za 1,1 dB(A) na odseku A1/0046 in za 0,7 dB(A) na odseku A1/0047. ARSO ugotavlja, da gre pri obremenitvah s hrupom v času obratovanja za pomemben vpliv, ki je izrazito dolgoročen in prisoten v vseh obdobjih dneva. Za zmanjšanje obremenitve s hrupom so s predloženo dokumentacijo predvideni tudi ukrepi, npr. preplastitev vozišča državne in navezovalne ceste ter obeh obvoznic z delno absorpcijsko prevleko, izvedba skupno 14 sklopov protihrupnih ograj v dolžini 5.303 m (višine ograj so med 2 in 5 m), predlagana pa je tudi pasivna zaščita pri skupno 28 stavbah z varovanimi prostori, od katerih je pri dveh stavbah (Krumperška ulica 38 in Ihanska cesta 40) pasivna zaščita že bila izvedena. ARSO na tej točki ponovno

pojasnjuje, da preverjanje izvršljivosti, učinkovitosti in primernosti zgoraj navedenih ukrepov ni stvar predhodnega postopka, ampak postopka presoje vplivov na okolje, kjer se nosilca nameravanega posega tudi zaveže k izvedbi ukrepov.

Ker že predložena dokumentacija predvideva izvedbo pasivne zaščite pri stavbah z varovanimi prostori v času obratovanja, je dejstvo, da so nekatere stavbe z varovanimi prostori znotraj vplivnega območja nameravanega posega in, da bo nameravani poseg pomembno vplival na zdravje in premoženje ljudi z vidika obremenjenosti s hrupom. Navedeno izhaja tudi iz mnenja Ministrstva za zdravje, št. 354-93/2021-2 z dne 4. 6. 2021.

Opis obstoječega stanja

Območje obravnavanih avtocestnih odsekov (v nadaljevanju AC) leži med Domžalami in Zadobrovo v pretežno ravninskem delu v severovzhodnem delu Ljubljanske kotline na območju občin Domžale in Mestne občine Ljubljana.

Začetek območja vzdrževalnih del AC odseka A1/0046 Domžale-Šentjakob v km 0.160 leži ca. 250 m jugozahodno od AC priključka A1/0144 Domžale v bližini naselij Zaboršt in Domžale. AC prečka Kamniško Bistrico južno od Zaboršta ter zavije dalje proti jugu mimo naselij Mačkovci, Študa, Šentpavel, ki jih obide po vzhodni strani. V nadaljevanju poteka AC med naselji Dragomelj in Pšata, od Šentjakoba se AC (A1/0047) v vkopu nadaljuje proti jugu. Pri križanju z Zasavsko cesto je zgrajen priključek A1/0145 Šentjakob v obliki diamanta, kjer se AC naveže na glavno cesto G2-108, v nadaljevanju pa AC premosti potok Stokalca in reko Savo. Pri križanju z Sneberško cesto je zgrajen priključek A1/0189 Ljubljana Sneberje v obliki polovične deteljice, ki na AC navezuje tudi Šmartinsko in Zadobrovska cesto. Območje vzdrževalnih del se zaključi v km 2,030 AC odseka A1/0047 na območju naselja Zadobrova. Teren ob AC je pretežno ravninski in večinoma poteka po kmetijskih površinah.

Območje nameravanega posega urejajo naslednji prostorski akti:

- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Domžale, Uradni vestnik Občine Domžale, št. 10/18 (v nadaljevanju OPN Domžale);
- Občinski prostorski načrt Mestne občine Ljubljana - izvedbeni del ([Uradni list RS](#), št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18-DPN, 42/18, 78/19-DPN in 59/22).

Vzdrževalna dela AC na odseku Domžale-Zadobrova so glede na namensko rabo prostora v pretežni meri (94,4 %) predvidena na površinah cest PC, sledijo najboljša kmetijska zemljišča K1 s površino 1.85 ha (4 %), druga kmetijska zemljišča s površino 0,17 ha ($\leq 0,5$ %). Ostale površine zavzemajo manj kot 0,1 % vseh površin.

Trasa nameravanega posega skoraj v 90 % poteka po pozidanih in sorodnih zemljiščih (obstoječa AC). Skupna površina nameravanega posega je 42,08 ha, pretežni del nameravanega posega poteka po obstoječi cestni površini AC, delno po kmetijskih in gozdnih površinah ob AC. Po dejanski rabi (MKGP, november 2020) na območju nameravanega posega prevladujejo pozidana in sorodna zemljišča, in sicer z 88,7 % (36,89 ha). Sledijo trajni travniki z deležem 6,3 % (2,66 ha). Njiv in trajnih rastlin na njivskih površinah je skupaj (0,83 ha), kmetijskih zemljišč v zaraščanju (0,45 ha) ter gozda (0,3 ha). Vodnih površin znotraj območja nameravanega posega je le 0,2 % oziroma 0,1 ha. Največji posegi na površine njiv so predvideni na območju ureditve priključka Sneberje ter delno na območju priključka Šentjakob.

Podatki o varstvenih, varovanih, zavarovanih, degradiranih in drugih območjih

Lokacija nameravanega posega se nahaja izven vodovarstvenih območij, določenih na podlagi državnih ali občinskih predpisov (grafični prikaz v poglavju 10.2). Najbližje vodovarstveno območje se nahaja približno 550 zahodno od območja nameravanega posega, VVO zajetje »Hrastje« je od območja vzdrževalnih del oddaljeno 1.010 m. Na območju trase ob AC A1 Domžale – Zadobrova poteka v neposredni bližini večje število vodotokov, od katerih sta največja reka Sava in reka Kamniška Bistrica, ki jih trasa tudi prečka. Poleg omenjenih vodotokov trasa prečka še naslednje vodotoke: Gobovšek, Homška mlinščica, Kanal Pšata in Stokalca. Trasa prečka tudi večje število vodotokov brez zemljepisnega imena. Lokacija nameravanega posega je na območju protierozijskih ukrepov.

Nameravani poseg posega v registrirano nepremično dediščino Dragomelj - Arheološko najdišče Pri kozolcu (EŠD 13727) in Dragomelj - Prazgodovinska naselbina pri Podgorici pri Črnučah (EŠD 13728). Neposredno ob lokaciji nameravanega posega se nahaja tudi arheološko najdišče Šentpavel pri Domžalah (EŠD 10649). Lokacija nameravanega posega se nahaja izven okoljsko degradiranih območij. Obravnavano območje spada po Karti potresne nevarnosti v Sloveniji - projektni pospešek tal, v območje osrednje Slovenije, kjer se upošteva projektni pospešek tal PGA 0,225 do 0,250 g.

Na območju nameravanega posega ni zavarovanih območij. Na območju dvakratnega daljinskega vpliva 1000 m je zavarovano območje Pot spominov in tovarštva (ID 4033), ki je oddaljeno ca. 860 m. Na območju neposrednega in daljinskega vpliva sta dve Natura 2000 območji: Natura 2000 POO Sava – Medvode – Kresnice (SI3000262), fizično poseganje in Natura 2000 POO Ihan (SI3000093), predvideni so posegi v robni del Natura območja v dolžini ca. 540 m. Na območju nameravanega posega je ena naravna vrednota, in sicer, NV Pšata pri Dragomlju (ID 4569). Nameravani poseg prečka EPO Sava od Mavčič do Save (ID 33500) (prečkanje v dolžini ca. 960 m) in poteka po meji EPO Ihan (ID 27100) v dolžini ca. 540 m.

Vplivno območje za varovana območja (zavarovana območja in območja Natura 2000) je določeno s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja (Uradni list RS, 130/04, 53/06, 38/10 in 3/11). Nameravani poseg po seznamu posegov iz priloge 2 Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, sodi med poseg »Razširitev cestne povezave (dograditev cestnega pasu) ali preategorizacija glavne ali regionalne ceste v hitro cesto ali avtocesto«.

Tovrsten poseg ima po Pravilniku o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja območje neposrednega vpliva določeno na 500 m, in sicer za vse skupine ter območje daljinskega vpliva prav tako 500 m, in sicer za vse skupine. Citirani pravilnik 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. V primeru nameravanega posega daljinski vpliv znaša 1000 m. Na območju neposrednega in daljinskega vpliva 500 m sta dve varovani območji:

- Natura 2000 POO Sava – Medvode – Kresnice (SI3000262), fizično poseganje;
- Natura 2000 POO Ihan (SI3000093), predvideni so posegi v robni del Natura območja.

Na območju dvakratnega daljinskega vpliva 1000 m je tudi zavarovano območje Pot spominov in tovarštva (ID 4033), od nameravanega posega oddaljeno ca. 860 m.

Glede na to, da nameravani poseg z neposrednim in daljinskim vplivom sega na varovana območja, je zanj obvezna izvedba presoje sprejemljivosti vplivov izvedbe posega v naravo na varovana območja.

Opis nameravanega posega

Nosilec nameravanega posega načrtuje vzdrževalna dela v javno korist (v nadaljevanju vzdrževalna dela) cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, a1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje. Izvede se naslednja vzdrževalna dela:

- obnova voziščne konstrukcije in sanacija objektov za vzpostavitev 3. prometnega pasu,
- obnova voziščne konstrukcije AC z nadgradnjo obstoječega vozišča,
- obnova voziščne konstrukcije AC z zamenjavo obstoječe plasti obstoječega vozišča pod nadvozi,
- ureditev srednjega ločilnega pasu v nezeleni izvedbi,
- ureditev novih odstavnih niš za izboljšanje varnosti prometa in prepustnosti na AC,
- ureditev pospeševalnih in zaviralnih pasov na območju priključka A1/0145 LJ Šentjakob,
- ureditev pospeševalnih in zaviralnih pasov na območju priključka A1/0189 LJ Sneberje, ureditev novih odstavnih niš za potrebe cestninskega nadzora na rampah obravnavanih priključkov.

Vzdrževalna dela so predvidena v dveh etapah:

- I. Etapa: odseki AC A1/0046 Domžale-Šentjakob od km 4,630 do km 5,402, A1/0646 Domžale-Šentjakob od km 4,630 do km 5,391, 0145 priključek LJ Šentjakob od km 0,000 do km 0,810 in A1/0047 Šentjakob- LJ (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, 0647

Šentjakob-LJ (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030 in 0189 priključek LJ Sneberje od km 0,000 do km 0,926,

- II. Etapa: odseki AC A1/0046 in 0646 Domžale-Šentjakob od km 0,160 do km 4,630.

Vzdrževalna dela avtoceste bodo izvedena v prečnem profilu 3,75 m+3,75 m+3,50 m, pri čemer se vzpostavi 3. prometni pas za stalno uporabo z vodenjem hitrosti (omejitvijo hitrosti) po posameznih prometnih pasovih, z zadostnim številom odstavnih niš in SPIS portalov.

Z vzpostavitvijo 3. prometnega pasu v širini 3,50 m z njegovo stalno uporabo v obeh smereh vožnje, se bo tako vzpostavila 6 pasovnica z vodenjem hitrosti po posameznih prometnih pasovih. Na obstoječih prometnih pasovih (vozni in prehitevalni pas) bo hitrost vožnje za osebna vozila omejena na 130 km/h, pri novo vzpostavljenem desnem 3. prometnem pasu (širine 3,5 m) pa na 110 km/h. Za zagotovitev prometne varnosti je predvideno tudi zadostno število odstavnih niš na razdaljah ca. 750 m. Sočasno je predvidena tudi celovita obnova voziščne konstrukcije zaradi dotrajanosti obstoječe voziščne konstrukcije.

Opis projektnih rešitev ETAPA I.

V sklopu obnove voziščne konstrukcije ceste in objektov, se vozišče oz. odstavni pas razširi z namenom vzpostavitve 3. voznega pasu. Izvede se nadgradnja voznega, prehitevalnega in srednjega ločilnega pasu.

V sklopu obnove tega odseka se obnovijo tudi kraki obeh tangiranih priključkov Šentjakob in Sneberje. Prav tako se v sklopu obnove uredita kraka priključka Sneberje C in D tako, da se zagotovi minimalna dolžina pospeševalnega pasu v smeri Domžal. Med krake priključnih ramp se umesti ločilne otoke z namenom zagotavljanja večje prometne varnosti.

Na poškodovanih delih obstoječe voziščne konstrukcije se izvedejo lokalne sanacije.

Na območju nadvoзов VA 0618 in VA 0556, kjer zaradi premajhne svetle višine polna nadgradnja ni možna, se izvede odstranitev obstoječe voziščne konstrukcije in se jo nadomesti z novo. Obstoječe varnostne ograje se odstranijo in se vgradijo nove. Sredinski ločilni pas se asfaltira in postavi betonska varnostna ograja. Širina ločilnega pasu se ohrani in znaša od 3,0 m do 4,0 m. Nasipi in vkopi se širijo. Na območjih, kjer bi se pojavil prevelik poseg na privatna zemljišča, je predvidena kamnita zložba oz. rolirana brežina. Obstoječa meteorna kanalizacija se v sredinskem ločilnem pasu ohrani. Vertikalna signalizacija se ali prestavi, zamenja ali pa odstrani. Predvidena je nova horizontalna signalizacija.

Obnova voziščne konstrukcije AC se v splošnem izvede z nadgradnjo obstoječega vozišča v skupni debelini 18 cm. Z nadgradnjo obstoječega vozišča, torej dvigom nivelete, je potrebno urediti tudi bankine, zamenjati obstoječe JVO z novimi, zamenjati obstoječe robnike, na novo urediti odvodnjavanje. Na delih odseka, kjer dvig nivelete za 18 cm ni mogoč (navezava na obstoječe stanje in na objekte ter območje pod nadvozi), se namesto nadgradnje oz. ojačitve, izvede delna oz. celotna zamenjava obstoječe voziščne konstrukcije, ločeno glede na vozni, prehitevalni in odstavni pas.

Obstoječi srednji ločilni pas je na celotnem odseku, razen v območjih službenih prehodov, v zeleni izvedbi (zatravljen). Za ureditev srednjega ločilnega pasu je potrebna odstranitev / rušenje obstoječe segmentne mulde, dvig obstoječih robnih vencev jaškov, izkop obstoječe voziščne konstrukcije, utrditev s 50 cm posteljice ter 30 cm tamponskega drobljenca TD 32. Na sredini ločilnega pasu se postavi nova betonska varnostna ograja BVO 120 z nivojem zadrževanja H4bW5.

V sklopu predhodno izdelanih geoloških in geotehničnih raziskav in izdelanega Poročila o preiskavah tal in geotehničnega načrta, št. 82a-G-2020, Stabi d.o.o. je predvideno, da se vse vkopne brežine izvedejo v naklonu 1:2, medtem, ko se vse nasipne brežine izvedejo v naklonu 1:1,5.

Varnostne ograje se postavljajo skladno s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15, 46/17, 59/18, 63/19, 150/21, 132/22-ZCes-2 in 26/24),

tehničnimi smernicami TSC 02- 210:2012 in navodili nosilca nameravanega posega. Posebna pozornost je namenjena ustrezni zaščiti nevarnih mest, kot so stebri objektov, portalov idr. Privzet je koncept, da se v sredinskem ločilnem pasu uporablja betonska varnostna ograja, ob zunanjih robovih pa jeklena varnostna ograja. Po sredinskem pasu je predvidena betonska varnostna ograja z nivojem zadrževanja H4b. Na območju stebrov v srednjem ločilnem pasu je predviden prehod na atestiran sistem betonske varnostne ograje z razcepljenim potekom oz. dvojni BVO.

Glede na to, da se bo odstavni pas preoblikoval v 3. pas, je ob tem pasu predvidena dograditev odstavnih niš, ki so bistvenega pomena za zagotavljanje prometne varnosti, saj zagotavljajo prostor za zaustavitev vozil v sili in za zaustavitev vozil upravljavca, za potrebe intervencije in vzdrževanja posameznih sistemov.

Na trasi AC je predvidenih 10 odstavnih niš, in sicer 1 na odseku 0046, 4 na odseku 0047, 1 na odseku 0646 in 4 na odseku 0647. Da bo ustavljanje in morebitno servisiranje na odstavni niši čimbolj varno, so predvidene 3,5 m široke odstavne niše z robnim pasom 0,50 m, polne širine dolžine 50 m, z uvoznim in izvoznim delom skupaj 100 m. Določene niše so predvidene tudi v območju priključkov, kjer so ponekod dolžine teh niš tudi nekoliko krajše od skupno 100 m.

Za opravljanje cestninskega nadzora je predvidena postavitve odstavnih niš namenjenih izključno upravljalcu avtoceste, da bo lahko vršil cestninski nadzor. Niše za cestninski nadzor so locirane na vseh krakih obeh AC priključkov, razen na kraku C priključka Sneberje, kjer je zaradi prostorskih omejitev ni bilo mogoče umestiti.

Objekti

Nadvoz VA0556

Deviacija Zasavske ceste križa v km 0,2 + 90 vzhodno obvozno AC, pododsek Domžale - Šentjakob. Da se omogoči izvennivojsko križanje obeh prometnic, je na mestu križanja v km AC 0,0 - 08,239 zgrajen nadvoz VA0556 dolžine 54,90 m, merjeno poševno v smeri deviacije. Zasnova nadvoza je kontinuirani AB okvir preko 4 polj z razponi $10,5+2 \times 16,45+10,50=53,90$ m. Prekladna konstrukcija je monolitna AB poševna plošča. V prvem in četrtem polju je debeline 83,63 cm v drugem in tretjem pa 65 cm. Nad vmesnimi stebri je plošča odebeljena na 108 cm. Plošča ima strešni naklon 2,5% in je širine 14,90 m. Plošča ima v prečni smeri obojestransko konzole širine 1,9 m. Debelina konzole na mestu vpetja je 35 cm. Vsaka vmesna podpora je sestavljena iz treh stebrov 170/60 cm. Stebri so polno vpeti v prekladno konstrukcijo. Temeljeni so na pasovnem temelju dolžine 16,10 m, širine 4,0 in debeline 1,00 m. Krajna podpora je stena debeline 0,80 m in širine 17,26 m, temeljena na pasovnem temelju dolžine 18,50 m, širine 3,20 m in debeline 1,00 m. Obtežba prekladne konstrukcije se na podporo prenaša preko treh elastomernih ležišč. Robni ležišči sta dimenzij $\Phi 350/99$ mm, srednje ležišče pa $\Phi 300/96$ mm. Objekt je zaključen s konzolnimi krili debeline 40 cm.

Na podlagi ugotovljenih poškodb na objektu se izvedejo naslednji ukrepi:

- Popravilo brežin nasipnih stožcev, vključno z odvodnjavanjem

Brežina nasipnega stožca ob obeh opornikih je neurejena in prekomerno poraščena, obloga brežine nasipnega stožca je neravna (4 polje ob podpori 2), ob podpori 2 manjka obloga. Brežine je potrebno očistiti, popraviti in nadomestiti manjkajoči del obloge. Betonsko kanaletto za odvodnjavanje je potrebno očistiti, poškodovano pa nadomestiti z novo.

- Sanacija spodnje konstrukcije

Poškodovani in zamočeni deli krajnih opornikov, stebrov in krilnih zidov očistijo z vodnim curkom pod pritiskom ter označijo vsa poškodovana mesta. Zaščitni sloj na poškodovanih mestih se odstrani, korodirana armatura se očisti in korozijsko zaščiti ter izvede novi sloj sanacijske malte

- Sanacija prekladne konstrukcije – spodaj

Na nosilni plošči spodaj so opazne posamezne poškodbe in izločanje soli; od dilatacijah je prisotno zamakanje. Sanacija zgornje površine voziščne plošče se izvaja na posameznih poškodovanih mestih. Površine se očistijo z vodnim curkom pod pritiskom ter označijo vsa poškodovana mesta. Zaščitni sloj na poškodovanih mestih se odstrani, korodirana armatura se očisti in korozijsko zaščiti ter izvede novi sloj sanacijske malte.

- Sanacija ključnih elementov opreme objekta, ki povzročajo poškodbe spodnje konstrukcije Očiščenje zamašenih izlivnikov. Zatesnitev dilatacije z novim tesnilnim kitom

in zamenjava (protikorozijska zaščita) pločevine na hodniku.

Nadvoz VA0557

Devijacija Cesta v Beričevo križa v km 0,2 + 55,599 vzhodno obvozno AC, pododsek Šentjakob - Zadobrova. Da je omogočeno izvennivojsko križanje obeh prometnic, se nahaja na mestu križanja v km AC 0,3 + 04,933 nadvoz VA0557 dolžine 47,57 m. Dolžina objekta in razponi so pogojeni z širino obvozne AC, lego podpornega zidu in jarkov, ki tečejo obojestransko vzdolž AC. Zasnova nadvoza je kontinuirani AB okvir preko 3 polj z razponi $11,0+2\times 18,80+17,15=46,95$ m. Prekladna konstrukcija je monolitna AB poševna plošča debeline 100 cm. Plošča ima enostranski naklon 2,5% in je širine 8,70 m. Plošča ima v prečni smeri obojestransko konzole širine 2,00 m. Debelina konzol na mestu vpetja je 35 cm. Vmesne podpore so AB monolitne stene debeline 0,60 m in širine 3,00m. Optično so razdeljene po širini z vertikalnim utorom globine 10 cm in širine 30 cm. Stene so temeljene na točkovnih temeljih dolžine 6,0 m in širine 4,0 m. Krajni podpori sta steni debeline 0,60 m, zgoraj in spodaj polno vpeti v prekladno konstrukcijo in temelj. Širina temeljev je 3,5 m oz. 5,8 m, dolžina pa je enaka širini razporske konstrukcije. Krajna podpora 4 ima zunanjo konturo enako kot podporni zid, ki se nadaljuje levo in desno od podpore vzdolž AC. Objekt je zaključen s konzolnimi krili debeline 35 cm in dolžine od 3,00 do 3,33 m. Na krajno podporo 4 je obojestransko priključen podporni zid "Pečnik". Zid je konzolen, "L" oblike, temeljen plitvo. Sprednja stran zidu je nagnjena 15:1 in profilirana z utori v razmaku 1,2 m. Utori so široki 15 cm in globoki 2 cm. Na vrhu utorov je zid prekinjen z montažnim betonskim koritom, ki poteka po celi dolžini zidu na isti višini. Zid je nadvišan s protihrupno ograjo, ki je potrebna od višine 3,0 do 4,0 m nad obstoječim terenom.

Na podlagi ugotovljenih poškodb na objektu se izvedejo naslednji ukrepi:

- Popravilo brežin nasipnih stožcev, vključno z odvodnjavanjem;

Brežina nasipnega stožca je prekomerno poraščena, obloga brežine je posedena. Brežine je potrebno očistiti.

- Sanacija spodnje konstrukcije

Poškodovani in zamočeni deli krajnih opornikov, stebrov in krilnih zidov očistijo z vodnim curkom pod pritiskom ter označijo vsa poškodovana mesta. Zaščitni sloj na poškodovanih mestih se odstrani, korodirana armatura se očisti in korozijsko zaščiti ter izvede novi sloj sanacijske malte.

- Sanacija prekladne konstrukcije – spodaj

Na nosilni plošči spodaj so opazne posamezne poškodbe in izločanje soli; od dilatacijah je prisotno zamakanje. Sanacija zgornje površine voziščne plošče se izvaja na posameznih poškodovanih mestih. Površine se očistijo z vodnim curkom pod pritiskom ter označijo vsa poškodovana mesta. Zaščitni sloj na poškodovanih mestih se odstrani, korodirana armatura se očisti in korozijsko zaščiti ter izvede novi sloj sanacijske malte.

- Sanacija ključnih elementov opreme objekta, ki povzročajo poškodbe spodnje konstrukcije

Očiščenje zamašenih izlivnikov. Zatesnitev dilatacije z novim tesnilnim kitom in zamenjava (protikorozijska zaščita) pločevine na hodniku.

Nadvoz VA0562

Lokacija nadvoza VA0562 je v km 1,9 + 04 AC Šentjakob-Malence, med profiloma PR 95 in PR 96. Stacionaža nadvoza je v km 0,1+38,618 (med profiloma 6 in 7) devijacije ceste Sp. Zadobrova - Sneberje. Namen objekta je povezava naseljenih območij na obeh straneh projektirane avtoceste. Pod nadvozom je predvidena možnost poteka dveh tirov železniške proge vzporedno z AC. Zasnova nadvoza je kontinuirani AB okvir preko 3 polj z razponi med osmi podpor $21,50+18,00+21,50= 61,00$ m. Prekladna konstrukcija je prednapeta monolitna AB poševna plošča debeline 100 cm, ki je prednapeta z 8 kabli BBR Cona 3700 kN. Plošča ima enostranski naklon 2,5% in je širine 8,85 m. Plošča ima v prečni smeri obojestransko konzole širine 2,00 m. Debelina konzol na mestu vpetja je 40 cm in na prostem robu 22 cm. Objekt je zaključen s konzolnimi krili debeline 40 cm. Vmesno podporo predstavlja stena prečnih dimenzij 60 / 300 cm. Višina sten je 6,2 m oziroma 8,8 m. Stena vmesnih podpor je zgoraj vpeti v prekladno konstrukcijo, spodaj pa v temelj tlorisnih dimenzij 350 / 500 cm in višine 100 cm. Krajna opornika sta široka 8,5 - 9,0 m. Levi ima skupno višino cca 6,0 m, desni pa cca. 9,0 m. Debelina sten

opornika je 80 cm. Prečni prerez temelja opornikov je 3,50/1,10 m. Oba opornika imata vzporedni konzolni krili debeline 35 cm in dolžine cca 5,0 m. Na krajna opornika nalega enojna prehodna plošča dolžine 3,70 m in debeline 25 cm.

Na podlagi ugotovljenih poškodb na objektu se izvedejo naslednji ukrepi:

- Popravilo brežin nasipnih stožcev, vključno z odvodnjavanjem

Brežina nasipnega stožca ob obeh opornikih je neurejena in prekomerno poraščena, ob podpori 4 manjka obloga (tlakovci). Brežine je potrebno očistiti, popraviti in nadomestiti manjkajoči del obloge.

- Sanacija spodnje konstrukcije

Poškodovani in zamočeni deli krajnih opornikov, stebrov in krilnih zidov očistijo z vodnim curkom pod pritiskom ter označijo vsa poškodovana mesta. Zaščitni sloj na poškodovanih mestih se odstrani, korodirana armatura se očisti in korozijsko zaščiti ter izvede novi sloj sanacijske malte.

- Sanacija prekladne konstrukcije – spodaj

Na nosilni plošči spodaj je opazna abrazija, zato se površina očisti z vodnim curkom pod pritiskom, poškodovan beton se odstrani, armatura se očisti in zaščiti. Sanacijska malta se nanese na površine saniranih poškodb.

- Sanacija ključnih elementov opreme objekta, ki povzročajo poškodbe spodnje konstrukcije

Očiščenje zamašenih izlivnikov. Zatesnitev dilatacije z novim tesnilnim kitom in zamenjava (protikorozijska zaščita) pločevine na hodniku.

Nadvoz VA0618

Deviacija Ceste k reaktorju križa v km 0,1 + 63,00 vzhodno obvozno AC, pododsek Domžale - Šentjakob. Da se omogoči izvennivojsko križanje obeh prometnic, je predviden na mestu križanja v km AC 12,0 + 65 nadvoz VA0618 dolžine 55,93m. Dolžina objekta in razponi so pogojeni z širino obvozne AC in jarkov, ki tečejo obojestransko vzdolž AC. Zasnova nadvoza je kontinuirani AB okvir preko 4 polj z razponi med osmo podpor 11,00+2x16,55+11,00=55,10 m. Prekladna konstrukcija je monolitna AB poševna plošča sestavljena iz dveh nosilcev 135/65 cm preko katerih poteka plošča debeline 25 cm. Razmak med nosilcema znaša 4,35 m. Skupna višina prekladne konstrukcije znaša 95 cm. Plošča se obojestransko nadaljuje v konzole širine 1,10 m. Plošča ima strešni naklon 2,5% in je širine 14,90 m. Vsaka vmesna podpora je sestavljena iz dveh pravokotnih stebrov dimenzij 130/60 cm in je temeljena na pasovnih temeljih dolžine 8,90 m, širine 2,60 m in debeline 1,0 m. Stebri so polno vpeti v prekladno konstrukcijo. Krajno podporo sestavljata dva stebra dimenzij 60/80 cm, ki sta polno vpeta v prekladno konstrukcijo in temelj. Temeljena sta na pasovnem temelju dolžine 8,90 m, širine 2,60 m in debeline 1,00 m. Objekt je zaključen s konzolnimi krili dolžine 2,87 m debeline 45 cm.

Na podlagi ugotovljenih poškodb na objektu se izvedejo naslednji ukrepi:

- Popravilo brežin nasipnih stožcev, vključno z odvodnjavanjem

Brežina nasipnega stožca ob obeh opornikih je neurejena in prekomerno poraščena, obloga brežine nasipnega stožca ima geometrijske nepravilnosti. Brežine je potrebno očistiti, popraviti in nadomestiti manjkajoči del obloge. Betonsko kanaletto za odvodnjavanje je potrebno očistiti, poškodovano pa nadomestiti z novo.

- Sanacija spodnje konstrukcije

Poškodovani in zamočeni deli krajnih opornikov, stebrov in krilnih zidov očistijo z vodnim curkom pod pritiskom ter označijo vsa poškodovana mesta. Zaščitni sloj na poškodovanih mestih se odstrani, korodirana armatura se očisti in korozijsko zaščiti ter izvede novi sloj sanacijske malte.

- Sanacija prekladne konstrukcije – spodaj

Na nosilni plošči spodaj je opazna abrazija in lokalno odlomljen beton zaradi udarca, zato se površina očisti z vodnim curkom pod pritiskom, poškodovan beton se odstrani, armatura se očisti in zaščiti. Sanacijska malta se nanese na površine saniranih poškodb.

- Sanacija ključnih elementov opreme objekta, ki povzročajo poškodbe spodnje konstrukcije.

Očiščenje zamašenih izlivnikov. Zatesnitev dilatacije z novim tesnilnim kitom in zamenjava (protikorozijska zaščita) pločevine na hodniku.

Most VA0558 (Stokalca)

Most se nahaja na avtocestnem odseku Šentjakob-Zadobrova pri Ljubljani, in sicer na lokaciji prečkanja regulacije Stokalca. Trasa v tem delu poteka 5,0 m nad terenom in v km 04+96,70 križa regulacijo Stokalce. Kot križanja znaša 47° . Za premostitev struge je izveden most s svetlo odprtino 5,0 in širine 50,0 m. Zaradi razširitve cestnega telesa rekonstrukcija objekta zahteva podaljšanje objekta. Zasnova prečnega prereza ostane nespremenjena. Podaljšanje prepusta se izvede po enaki zasnovi kot obstoječi objekt, AB okvir svetle širine 5,0 m. Podaljšanje se izvede na dolvodni strani prepusta, in sicer se pred izvedbo novega dela odstrani obstoječa krila prepusta. Obstoječe temelji, stene, in krovna plošča se podaljšajo v novi del objekta v dolžini 6,2 m. Debeline elementov novega dela konstrukcije so enake debelinam starega dela, in sicer:

- Pasovni temelji B/H=2,0/0,80 m
- Stena podpore d=0,50 m
- Krovna plošča d=0,45 m

Novi del konstrukcije se poveže z obstoječim delom konstrukcije z armaturnimi palicami, ki se v obstoječi del sidrajo s kemičnim veznim sredstvom.

Na podaljšanem delu mostu je predviden novi robni venec, ki zaključuje krovno ploščo na prostem robu. Previsni del RV je širine 25 cm, celotna širina pa znaša 75 cm. Dolžina robnega venca znaša 8,85 m.

Na robnem vencu je predvidena varovalna ograja. Gre za cevno ograjo s horizontalnimi polnili in je namenjena varovanju vzdrževalcev in morebitnih drugih oseb pred padcem v korito vodotoka. Višina ograje znaša $h=1,20$ m. Na stiku brežine in robnega venca je predvidena tlakovana mulda širine 50 cm. Mulda je namenjena odvodnjavanju padavinske in druge vode iz brežine. Izvedena je s polaganje kamnov v podbeton. Vzдолžno se mulda nadaljuje do konca rovnega venca in se ob krilu spelje do korita vodotoka.

Brežine s ceste so urejene v naklonu 1:1.5.

Za zagotovitev zavarovanja prepusta pred deročo vodo se v območju prepusta struga potoka zavaruje s kamnito oblogo. Kamnita obloga se izvede v dolžini 5,0 m pred krilom v osi 1 in se znotraj mostu poveže na obstoječe tlakovano strugo. Izvedena je s kamni velikosti do 30 cm na podložnem betonu 10-15.

Pred objektom se tlakovanje zaključi s talnim pragom dimenzije 50 x 80 cm.

Most VA0559 (most čez Savo)

Most čez Savo VA0560 v smeri Ljubljane poteka v stacionaži med km 0+707 in km 0+867. Konstrukcija mostu je zasnovana kot dva vzdolžna nosilca zgoraj povezana s ploščo debeline 30 cm. Gre za kontinuirno konstrukcijo s štirimi razponi skupne dolžine $L = 4 \times 32,00\text{ m} = 128,00$ m. Most premešča reko Savo pred priključkom 0189 LJ- Sneberje. Vmesno podporo sestavljajo po trije AB okrogli stebri premera 1,35 m (osni razmik med stebri je 4,66 m – v prečni smeri). Dolžine stebrov so cca. 6,0 – 16,0 m. Spodaj se stebri nadaljujejo iz uvrtnih pilotov premera 150 cm, dolžin med 10 in 12,5 m (piloti vmesne podpore v osi 2 se preko prečne grede $b/h=2,0/1,5$ m nadaljujejo v stebre). Krajna opornika sta široka cca. 17,0 m. Prekladna konstrukcija nalega preko neoprenskih ležišč na prečno gredo, ki je temeljena na po treh uvrtnih pilotih premera 150 cm. Dolžina pilotov je ca. 13,0 m. V vzdolžni smeri je konstrukcija kontinuirana preko štirih polj teoretične dolžine 32,0 m. Prečni prerez prekladne konstrukcije ima dva vzdolžna nosilca (širina 2,3 – 2,6 m, skupna višina 1,15 m) povezana s ploščo debeline 30 cm. Debelina konzol je 22 – 30 cm, dolžina pa 1,90 m. Skupna širina prekladne konstrukcije objekta je 14,30 m. Posamezen vzdolžni nosilec je prednapet s po dvanajstimi kabli BBR CONA 2385 kN (kabli 1. in 2. faze). V območju vmesnih podpor ima prekladna konstrukcija prečnik širine 10,0 m s spremenljivo višino 1,15 – 1,50 m. V območju krajnih podpor je izveden prečnik $b/h=1,50/1,15$ m.

Poškodovane in zamočene dele krajnih podpor s pripadajočimi krili se očistijo z vodnim curkom pod pritiskom ter označijo vsa poškodovana mesta. Zaščitni sloj na poškodovanih mestih se odstrani, korodirana armatura očisti in korozijsko zaščiti ter izvede novi sloj sanacijske malte.

Večina omenjenih poškodb prekladne konstrukcije se nahaja v konzolnem delu, predvsem na stiku z robnim vencem ter na delovnih stikih faznega betoniranja prekladne konstrukcije. Na spodnji površini so prisotne posamične poškodbe. Na ostalem delu plošče so vidne manjše tehnološke razpoke in sledovi zamakanja. Površina se očisti z vodnim curkom pod pritiskom,

poškodovan beton se odstrani, armatura se očisti in zaščiti. Sanacijska malta se nanese na površine saniranih poškodb. Iz objekta se odstrani vsa oprema obstoječe varnostne in druge ograje, odstrani se odvodnja, hodniki, robniki in robni venci, asfaltne plasti in hidroizolacija. Nato se vgradi in izvede nova oprema. Ker je na objektu predvidena vgradnja debelejših asfaltnih plasti, je posledično potrebno zamenjati tudi dilatacije. Predvidena je vgradnja dilatacij enakih delovnih površin kot obstoječa. Prav tako je predvidena izvedba novega odvodnjavanja, vključno z vsemi izlivniki in ostalo opremo za odvodnjavanje objekta. Vse varnostne in ostale ograje se zamenjajo. Vsa dela se izvajajo pod popolno zaporo prometa.

Most VA0560 (most čez Savo)

Most čez Savo VA0560 v smeri Ljubljane poteka v stacionaži med km 0+707 in km 0+867. Konstrukcija mostu je zasnovana kot dva vzdolžna nosilca zgoraj povezana s ploščo debeline 30 cm. Gre za kontinuirno konstrukcijo z štirimi razponi skupne dolžine $L = 4 \times 32,00\text{ m} = 128,00\text{ m}$. Most premešča reko Savo pred priključkom 0189 LJ- Sneberje. Vmesno podporo sestavljajo po trije AB okrogli stebri premera 1,35 m (osni razmik med stebri je 4,66 m – v prečni smeri). Dolžine stebrov so ca. 6,0 – 16,0 m. Spodaj se stebri nadaljujejo iz uvrtnih pilotov premera 150 cm, dolžin med 10 in 12,5 m (piloti vmesne podpore v osi 2 se preko prečne grede $b/h=2,0/1,5\text{ m}$ nadaljujejo v stebre). Krajna opornika sta široka cca. 17,0 m. Prekladna konstrukcija nalega preko neoprenskih ležišč na prečno gredo, ki je temeljena na po treh uvrtnih pilotih premera 150 cm. Dolžina pilotov je ca. 13,0 m. V vzdolžni smeri je konstrukcija kontinuirana preko štirih polj teoretične dolžine 32,0 m. Prečni prerez prekladne konstrukcije ima dva vzdolžna nosilca (širina 2,3 – 2,6 m, skupna višina 1,15 m) povezana s ploščo debeline 30 cm. Debelina konzol je 22 – 30 cm, dolžina pa 1,90 m. Skupna širina prekladne konstrukcije objekta je 14,30 m. Posamezen vzdolžni nosilec je prednapet s po dvanajstimi kabli BBR CONA 2385 kN (kabli 1. in 2. faze). V območju vmesnih podpor ima prekladna konstrukcija prečnik širine 10,0 m s spremenljivo višino 1,15 – 1,50 m. V območju krajnih podpor je izveden prečnik $b/h=1,50/1,15\text{ m}$.

Poškodovane in zamočene dele krajnih podpor s pripadajočimi krili se očistijo z vodnim curkom pod pritiskom ter označijo vsa poškodovana mesta. Zaščitni sloj na poškodovanih mestih se odstrani, korodirana armatura očisti in korozijsko zaščiti ter izvede novi sloj sanacijske malte.

Večina omenjenih poškodb prekladne konstrukcije se nahaja v konzolnem delu, predvsem na stiku z robnim vencem ter na delovnih stikih faznega betoniranja prekladne konstrukcije. Na spodnji površini so prisotne posamične poškodbe. Na ostalem delu plošče so vidne manjše tehnološke razpoke in sledovi zamakanja. Površina se očisti z vodnim curkom pod pritiskom, poškodovan beton se odstrani, armatura se očisti in zaščiti. Sanacijska malta se nanese na površine saniranih poškodb. Iz objekta se odstrani vsa oprema obstoječe varnostne in druge ograje, odstrani se odvodnja, hodniki, robniki in robni venci, asfaltne plasti in hidroizolacija. Nato se vgradi in izvede nova oprema. Ker je na objektu predvidena vgradnja debelejših asfaltnih plasti, je posledično potrebno zamenjati tudi dilatacije. Predvidena je vgradnja dilatacij enakih delovnih površin kot obstoječa. Prav tako je predvidena izvedba novega odvodnjavanja, vključno z vsemi izlivniki in ostalo opremo za odvodnjavanje objekta. Vse varnostne in ostale ograje se zamenjajo. Vsa dela se izvajajo pod popolno zaporo prometa.

Podvoz VA0561 Podvoz

VA0561 za cesto v Agrokombinat v priključku Sneberje se nahaja med km 0+081.68 in 0+121.33 avtoceste A1, ki križa deviacijo ceste v Agrokombinat. Kot križanja med avtocesto in podvozom je cca 64,0°. Na mestu križanja poteka trasa obvoznice AC tlorisno v premi, vertikalno pa v radiju 35000 m. Trasa deviacije poteka na mestu križanja tlorisno v horizontalnem radiju 2000 m, prehodnici $A=100\text{ m}$ in premi. Na podvoz je priključen keson. Celotna dolžina konstrukcije znaša 212,11 m.

Podvoz je iz statičnega vidika zasnovan kot armirano-betonski zaprti okvir z razponom 10,70 m. Širina objekta znaša 12,10 m. Temeljen je plitvo na temeljni plošči. Opornika sta vzporedna z osjo ceste in sta višine 6,92 m in 6,81 m. Prečni sklon je dvostranski in znaša od 2,50 %. Podvoz je v obstoječem stanju skupne dolžine 39,22 m in je razdeljen na dva dela. Objekt je temeljen plitvo na temeljni plošči.

Za zagotavljanje ustreznih nasipov ob objektu so zasnovani novi krilni zidovi, ki potekajo vzdolž

ceste. Stene okvirja se naprej podaljšujejo v keson. Prečni prerez kesona ima obliko črke U in je sestavljen iz 8,22 m dolgih kampad. Stiki med kampadami so zatesnjeni s tesnilnim rebrastim trakom iz umetne gume. Svetla širina kesona se spreminja od 12,1 m do 15,1 m, višina pa od 3,80 m do 4,46 m.

Dela na sanaciji so razdeljena na več faz v skladu z faznostjo gradnje etape. Poškodovane in zamočene dele prekladne konstrukcije in krajnih podpor (krila in določen del sten kesona se poruši) se očistijo z vodnim curkom pod pritiskom ter označijo vsa poškodovana mesta. Zaščitni sloj na poškodovanih mestih se odstrani, korodirana armatura očisti in korozijsko zaščiti ter izvede novi sloj sanacijske malte. Zaradi vzdrževalnih del priključka Sneberje je potrebno podvoz rekonstruirati oz. razširiti, tako v smeri Ljubljane, kot v smeri Maribora. V smeri Maribora se razširi za od 7,88 m do 12,22 m, v smeri Ljubljane pa od 4,09 m do 4,57 m. Vse povezave obstoječe konstrukcije in dobetoniranih delov se izvedejo z odbitjem obstoječega betona, čiščenjem armature in s sidranjem palic v obstoječo konstrukcijo. Sidranje se izvede v skladu z načrti in z uporabo kemičnih mas za rebrasto armaturo, pri čemer je potrebno upoštevati postopkovna navodila proizvajalca. Odstranitev obstoječih delov konstrukcije se izvaja z rezanjem betona z žago ali vrvjo. Potrebno je zagotoviti hrapavo površino med starim in novim betonom in izvesti premaz s polimerno emulzijo za stike stari-novi beton.

Kamnita zložba KZ1

Oporna konstrukcija se nahaja odseku A1/0046 in 0646 Domžale - Šentjakob od km 4,630 do km 5,391 med profili P243 in P248. Namen gradnje je zaščita brežine pri vzpostavitvi 3. prometnega pasu. Glede na mejo posega v prostor in lego PHO ograje ni možen širok izkop in je potrebna oporna konstrukcija. Začetek konstrukcije je v km 4+832.76, konec pa v km 4+905.97. Dolžina oporne konstrukcije znaša 74,0 m.

Kamnita zložba bo spremenljive višine in bo s peto vkopana min. 1.0 m pod nivo končnega zasipa zidu, kjer bo temelj nalegal v plast prodov.

Kamnita zložba se izvede s kamni velikosti do 0.5 m³, to je premera od 40 do 70 cm, vezanimi z betonom kvalitete C 25/30. Lomljenec mora biti zmrzlinso odporen. Rege med kamni se zapolnijo s cementno malto. Peta zložbe je iz betona C25/30, debelina pete je min. 50 cm. Izdelana je kontaktno v izkop. Zaradi varnosti proti zdrsu so oporne konstrukcije nagnjene proti zaledju. Razmerje med količino kamna in betonom mora znašati od 60:40 do 30:70.

Zložba je visoka je maksimalno 3,28 m, max. svetla višina je 2,20 m. Dolžina zložbe je 74,0 m. Lice kamnite zložbe ima naklon 3:1. Na zaledni strani je zid izveden v naklonu 5:1. Širina krone zidu je 0,85 m. Na kroni zidu se izvede armirano betonski robni venec.

Kamnita zložba KZ2

Oporna konstrukcija se nahaja na odseku A1/0047 in 0647 Šentjakob - Lj (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, med profili P285 in P294. Namen gradnje je zaščita brežine pri vzpostavitvi 3. prometnega pasu. Na območju obravnavanega objekta bo prišlo do širitve trase od 6,85 m do 11,60 m. Glede na mejo posega v prostor in prestavitev protihrupnega nasipa ni možen širok izkop in je potrebna oporna konstrukcija. Začetek konstrukcije je v km 0+469.92, konec pa v km 0+320.21. Dolžina oporne konstrukcije znaša 149,91 m.

Kamnita zložba bo spremenljive višine in bo s peto vkopana min. 1.0 m pod nivo končnega zasipa zidu, kjer bo temelj nalegal v plast prodov.

Kamnita zložba se izvede s kamni velikosti do 0.5 m³, to je premera od 40 do 70 cm, vezanimi z betonom kvalitete C 25/30. Lomljenec mora biti zmrzlinso odporen. Rege med kamni se zapolnijo s cementno malto. Peta zložbe je iz betona C25/30, debelina pete je min. 50 cm. Izdelana je kontaktno v izkop. Zaradi varnosti proti zdrsu so oporne konstrukcije nagnjene proti zaledju. Razmerje med količino kamna in betonom mora znašati od 60:40 do 30:70.

Zložba je visoka maksimalno 3,70 m, max. svetla višina je 2,57 m. Dolžina zložbe je 128,0 m. Lice kamnite zložbe ima naklon 3:1. Na zaledni strani je zid izveden v naklonu 5:1. Širina krone zidu je 0,85 m. Na kroni zidu se izvede armirano betonski robni venec, ki je sidran v zaledni armirani del konstrukcije.

Kamnita zložba KZ3

Oporna konstrukcija se nahaja na odseku A1/0047 in 0647 Šentjakob - Lj (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, med profili P355 in P359. Namen gradnje je zaščita brežine pri vzpostavitvi 3. prometnega pasu. Glede na mejo posega v prostor in lego PHO ograje ni možen širok izkop in je potrebna oporna konstrukcija. Začetek konstrukcije je v km 1+702.05, konec pa v km 1+772.78. Dolžina oporne konstrukcije znaša 71,0 m.

Kamnita zložba bo spremenljive višine in bo s peto vkopana min. 1.0 m pod nivo končnega zasipa zidu, kjer bo temelj nalegal v plast prodov.

Kamnita zložba se izvede s kamni velikosti do 0.5 m³, to je premera od 40 do 70 cm, vezanimi z betonom kvalitete C 25/30. Lomljenec mora biti zmrzlinško odporen. Rege med kamni se zapolnijo s cementno malto. Peta zložbe je iz betona C25/30, debelina pete je min. 50 cm. Izdelana je kontaktno v izkop. Zaradi varnosti proti zdrsu so oporne konstrukcije nagnjene proti zaledju. Razmerje med količino kamna in betonom mora znašati od 60:40 do 30:70.

Zložba je visoka maksimalno 3,57 m, max. svetla višina je 2,45 m. Dolžina zložbe je 71,0 m. Lice kamnite zložbe ima naklon 3:1. Na zaledni strani je zid izveden v naklonu 5:1. Širina krone zidu je 0,85 m. Na kroni zidu se izvede armirano betonski robni venec.

Kamnita zložba KZ4

Oporna konstrukcija se nahaja na odseku A1/0047 in 0647 Šentjakob - Lj (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, med profili P357 in P363. Namen gradnje je zaščita brežine pri vzpostavitvi 3. prometnega pasu. Glede na mejo posega v prostor in lego PHO ograje ni možen širok izkop in je potrebna oporna konstrukcija. Začetek konstrukcije je v km 1+761.20, konec pa v km 1+852.64. Dolžina oporne konstrukcije znaša 92,0 m.

Kamnita zložba bo spremenljive višine in bo s peto vkopana min. 1.0 m pod nivo končnega zasipa zidu, kjer bo temelj nalegal v plast prodov.

Kamnita zložba se izvede s kamni velikosti do 0.5 m³, to je premera od 40 do 70 cm, vezanimi z betonom kvalitete C 25/30. Lomljenec mora biti zmrzlinško odporen. Rege med kamni se zapolnijo s cementno malto. Peta zložbe je iz betona C25/30, debelina pete je min. 50 cm. Izdelana je kontaktno v izkop. Zaradi varnosti proti zdrsu so oporne konstrukcije nagnjene proti zaledju. Razmerje med količino kamna in betonom mora znašati od 60:40 do 30:70.

Zložba je visoka maksimalno 3,54 m, max. svetla višina je 2,43 m. Dolžina zložbe je 92,0 m. Lice kamnite zložbe ima naklon 3:1. Na zaledni strani je zid izveden v naklonu 5:1. Širina krone zidu je 0,85 m. Na kroni zidu se izvede armirano betonski robni venec.

Meteorna odvodnja

Na celotnem poteku trase je predvidena kontrolirana odvodnja. Obstoječ odsek avtoceste in z njim sistem odvodnje je bil grajen med leti 1999 in 2001.

Na južnem delu Save je sistem odvodnje kanaliziran in speljan do priključka Sneberje, kjer se naveže na obstoječ usedalnik z lovilnikom olj ter se nadaljuje z iztokom v reko Savo.

Prav tako je kanaliziran sistem odvodnje med priključkom Šentjakob in mostom čez Savo. Sistem je speljan v obstoječ usedalnik z lovilnikom olj z iztokom v potok Stokalco.

S severne strani od meje obdelave I. in II. Etape pa do priključka Šentjakob je odvodnja urejena preko jarkov z navezavo na kanaliziran del odvodnje v smeri Jug. V bližini priključka Šentjakob se v obcestni jarek avtoceste steka tudi meteorna odvodnja s strani naselja Podgorica.

Z novimi rešitvami se vsa odvodnja ureja z zaprtim kanaliziranim sistemom. Sistem pa se loči na:

- Odvodnjo avtoceste (DARS)
- Odvodnjo lokalnih in državnih cest (MOL, DRSI)
- Odvodnjo naselja Podgorica (MOL)

Zaradi vzpostavitve 3. prometnega pasu se poveča prispevna površina, ki vpliva na hidravlični izračun in dimenzioniranje kanalizacijskega sistema odvodnje.

Površinsko odvodnjavanje avtoceste (DARS)

Znotraj območja obdelave je zasnovan ločen gravitacijski kanalizacijski sistem za odvodnjo padavinskih voda iz obravnavanega območja.

Pri zasnovi so smiselno upoštevane terenske danosti, niveletni in situativni potek predvidene

ureditve in vseh zalednih površin. Koncept in potek predvidenega kanalskega sistema je usklajen z obstoječo in predvideno komunalno infrastrukturo. Prav tako je bil upoštevan tudi okoljevarstveni vidik predvidenega kanalizacijskega sistema v času obratovanja.

Površinsko odvodnjavanje z vozišča je zagotovljeno z vzdolžnimi in prečnimi nakloni nivelete ceste. Za zajem vode z vozišča so predvidene koritnice, robniki, linijski požiralniki in mulde oz. linijske kanale. Vsa padavinska voda, ki pade na vozišče obravnavanega odseka avtoceste, bo tako točkovno odvedena z novo kanalizacijo do obstoječih in predvidenih zadrževalnikov, skladno z Zakonom o vodah (Uradni list RS, št. 67/02, 2/04 – ZZdl-A, 41/04 – ZVO-1, 57/08, 57/12, 100/13, 40/14, 56/15, 65/20, 35/23 – odl. US in 78/23 – ZUNPEOVE) in Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Uradni list RS, št. 47/05 in 44/22 – ZVO-2).

Skupna dolžina kanalskega sistema za odvodnjo padavinskih voda obravnavanega območja znaša 7.965 m, od tega znaša dolžina glavnih kanalov 5.013 m, dolžina požiralniških zvez pa 2.952 m.

Primarni kanalski sistem sestavljajo AB in GRP cevi ter AB in GRP revizijski jaški. Jaški so premera DN 1000-2000 mm oz. tlorisnih dimenzij 2000x2000 mm in 3000x2000 mm, v kolikor so to pravokotni jaški. Požiralniške zveze in požiralniki na severnem delu AC so iz armiranega poliestra (GRP), na južnem pa iz armiranega poliestra (GRP) in duktila.

Odvodnjavanje cest (DRSI, MOL)

Predvidene rešitve posegajo tudi na območja, kjer je cesta oz. odvodnja del sistema v upravljanju DRSI oz. MOL. Gre za odvodnjo ceste s smeri naselja Sneberje in podvoza pod avtocesto v območju priključka Sneberje (MET-4, MET-4.3.2) in lokalne ceste LC1 (MET-4.3) in LC2 (MET-4.3.1, MET-4.3.2). Del te kanalizacije se prestavi oz. rekonstruira, na nekaterih delih pa je potrebna le prilagoditev pokrovov na končno koto terena.

Odvodni kanal s smeri Podgorice (MOL)

V bližini priključka Šentjakob se v obcestni jarek avtoceste steka tudi meteorna odvodnja s strani naselja Podgorica, ki jo je z novo rešitvijo potrebno ločiti od odvodnje avtoceste. Predvidena je ločena izvedba kanalizacije iz armirano betonskih cevi DN 1000 mm vzdolž AC po zahodni strani, tako da s sifonom prečka potok Stokalco in se zaključi z iztokom v reko Savo. Skupna dolžina predvidenega kanala znaša 1078,0 m.

Usedalnik z lovilnikom olj

Ker se z novo ureditvijo priključka Sneberje spreminja tudi potek priključnih ramp, je potrebno obstoječ usedalnik z lovilnikom olj prestaviti na novo lokacijo in ga nekoliko posodobiti. Nov objekt bo lociran na območju cestnega priključka Sneberje med AC in deviacijo 1-3 smer Maribor. Osnovne dimenzije objekta so: širina: 15,50 m in 11,35 m, dolžina: 50,00 m in 38,70 m, globina/višina: 5,75 m in 4,00 m. Za ustrezno delovanje in upravljanje s predvidenim objektom je potrebno vgraditi naslednje elemente: zapornice, regulator pretoka, lamelne pregrade, zaježitvene prečke, stopnice, lestve in podeste. Zaradi potrebe po vzdrževanju in dostopnosti se na predvideni lokaciji okrog usedalnika izvede asfaltni plato. Na južni strani platoja pa predvidi lokacija za odcejalni plato, ki je namenjen odcejanju / dehidraciji usedlega materiala pri čiščenju usedalnika in materiala pri čiščenju ostalih površin avtoceste. Celotno območje se ogradi s panelno ograjo, dvokrilnimi dovoznimi / izvoznimi vrati, nepovozne površine pa se zatravijo. Dovoz na plato je urejen preko dveh cestnih priključkov oz. uvoza / izvoza iz deviacije 1-3.

Vodovod

V sklopu vzdrževalnih del je predvidena tudi ureditev uvozno izvoznih ramp na avtocesto. Na lokaciji priključka Šentjakob prečka avtocesto obstoječ vodovod NL DN 400mm. Prečkanje avtoceste je izvedeno v kineti. Na obeh straneh avtoceste, ob cestnih rampah, sta obstoječa vodovodna jaška. Predvidena je rekonstrukcija vstopnega dela kinete in prilagoditev pokrova na novo niveleto terena.

Predvidena je rušitev obstoječega AB jaška ob rampi v smeri Dol pri Ljubljani in prestavitev obstoječega vodovoda z novo cevjo NL DN400 in z navezavo na obstoječ AB vodovodni jašek, ki se nahaja ob regionalni cesti. V obstoječem vodovodnem jašku se vgradi avtomatski zračnik.

V smeri proti Ljubljani je na rampi predvidena prilagoditev pokrovov obstoječega jaška in cestne kape podzemne armature na končno koto terena.

Med profili avtoceste P285 in P286 poteka preko avtoceste nadvoz VA0557 lokalne ceste (Perkova ulica). Obstoječ vodovod NL DN 150 mm je obešen pod konstrukcijo nadvoza in je toplotno zaščiten.

Predvidena je zakoličba obstoječega vodovoda v območju gradnje (deli, ki potekajo pod zemljo) in varovanje kompletnega obstoječega vodovoda v času gradnje.

Profil avtoceste P365 do P367 (nadvoz VA0562)

Med profili avtoceste P285 in P286 poteka preko avtoceste nadvoz VA0562 lokalne ceste (Sneberška cesta). Obstoječ vodovod NL DN 300 mm je obešen pod konstrukcijo nadvoza in je toplotno zaščiten. Predvidena je zakoličba obstoječega vodovoda v območju gradnje (deli, ki potekajo pod zemljo) in varovanje kompletnega obstoječega vodovoda v času gradnje.

Hidrantni vod za potrebe usedalnika Sneberje

Predvidena je izvedba hidrantnega voda za potrebe vzdrževanja usedalnika Sneberje. Za potrebe vzdrževanja se potrebuje: rezervoar vode med 30 m³ in 50m³, tlačni oz. hidrantni cevovod mora biti sposoben prečrpati 10m³ vode v 15 min, tlak na hidrantu ob polnem pretoku mora biti 5 bar. Predvidena je bila izvedba hidrantnega cevovoda z navezavo na obstoječ vodooskrbni sistem v dolžini ca. 800m. Upravljavce vodovoda JP VOKA Snaga d.o.o. je nasprotoval direktnemu odvzemu vode iz vodooskrbnega sistema, zato se je predvidel vmesni rezervoar vode (vodohran) volumna 40 m³.

Previdena izvedba hidrantnega voda se deli na tri dele:

- VOD-1 predstavlja cevovod iz NL DN 100 dolžine 60 m z navezavo na obstoječ vodovod, AB vodomernim jaškom in dovodom vode do vodohrana.
- Vodohran: predvidena je izvedba vodohrana z volumnom 40 m³,
- VOD-2 predstavlja tlačni cevovod iz NL DN 100 dolžine 801 m, ki poteka med vodohranom in usedalnikom Sneberje.

Vodohran

Vodohran predstavlja AB inženirski objekt, ki ga sestavljata vodna celica volumna 40 m³ in armaturna komora z vgrajeno prečrpalno postajo Q=40 m³/h pri tlačni višini ΔH=88,5m, skupne moči P=2 x 7,5 kW.

Vodohran Sneberje je predviden na vzhodni strani avtoceste, ki poteka skozi naselje Sneberje, na koti 276 m n.v., na zemljiščih v k.o. 1771 Zadobrova s parcelnimi št. 910/1, 910/6, 1513/2, 1513/5 in 1513/20. Predvidena izvedba vodohrana je na ravninskem terenu. Maksimalno višino objekta pogojuje potek visokonapetostnega daljnovoda katera znaša 281 m n.v. Pri gradnji je potrebno upoštevati tudi podzemno vodo Q₁₀₀ Sava, katere nadmorska višina znaša 274.65 m. Celoten objekt je zasipan z zemljino in zatravljen, edino vhodni del z vrati se ne zasipa. Za direkten vhod v VH se uredi dovoz z makadamskim cestiščem. Območje vodohrana se ogradi s panelno ograjo višine 2 m z vhodnimi dvokrilnimi vrati.

Plinovod

Predvidena dela bodo neposredno posegala v območje dveh prenosnih plinovodov Lj-10000, jeklena cev DN250, tlak plina 15,5 bar in Lj-10700, jeklena cev DN150mm, tlak plina 15,5 bar. V območju prenosnega plinovoda Lj-10000 je predvidena rekonstrukcija radija uvoza na avtocesto:

- prilagoditev ceste in pločnika spremembi radija. Na mestu križanja s plinovodom je sprememba minimalna (premik robnikov ceste / pločnika za ca. 6 cm),
- menjava robnikov in asfalta,
- izvedba nove drenaže pločnika / cestnega uvoza na avtocesto.

V območju prenosnega plinovoda Lj-10700 so predvidena vzdrževalna dela obstoječe avtoceste v smislu:

- menjava robnikov in asfalta,
- izvedba nove drenaže avtoceste,
- prestavitev obstoječega signalnega kablovoda in elektrovoda za klic v sili,

- ohranijo se obstoječi meteorni kanali avtoceste,
- predvidena je rekonstrukcija protihrupne ograje.

Cestna razsvetljava

Predvidena je prestavitev in dograditev cestne razsvetljave. Inštalacije za potrebe napajanja: osvetljenih kašipotnih tabel, sistema SNVP, video nadzora, cestno vremenskih postaj, napajalnih točk oz. el. omarič v nišah za cestninski nadzor. Uredita se tudi napajanje in razsvetljava novega usedalnika Sneberje.

Zaščita in prestavitev SN in NN energetske vodov

Zaradi razširitve ceste, ureditve komunalne infrastrukture bodo obstoječi vodi na nekaterih mestih ogroženi. Na mestih, kjer se bo z gradbenimi deli posegalo na območje elektro vodov, se obstoječa kabelska kanalizacija obbetonira. V kolikor kabli niso položeni v zaščitne cevi, je potrebno le te najprej zaščititi z vzdolžno prerezanimi cevmi, katere se nato še obbetonira. Jaške pokrovov, ki se nahajajo v trasi predvidene ceste, je potrebno ukiniti, vode ob tem zaščititi z vzdolžno prerezano cevjo in obbetoniranjem. Kjer je mogoče, se obstoječe vode in jaške prestavi. Prav tako je potrebna prestavitev elektro omarič na mestih, v kolikor se nahajajo v območju »predvidene ceste«. Po končani izgradnji nove kabelske kanalizacije in postavitvi nove elektro opreme se uveljeajo novi kabli. Za del obstoječih SN in NN vodov se ne predvidi nadomestnih, ampak se ohranijo obstoječi.

Vodnogospodarske ureditve

V sklopu vzdrževalnih del AC in rekonstrukcije mostu VA0558 je predvidena tudi regulacija potoka Stokalca. Regulacija se izvede lokalno, na mestu križanja avtocesto AC-A1, Šentjakob -Ljubljana (Zadobrova). Skupna dolžina predvidene regulacije je 107.0 m. Vzdolžni padec v območju regulacije znaša med 0.13 % in 5.54 %. Nakloni brežin znašajo 1:2, širina dna struge pa 2 m. Čiščenje dna in brežin vodotoka Stokalca je predvideno v dolžini 55 m dolvodno od konca regulacije (regulacija se zaključi ob koncu obstoječega mostu) in se izvede tako, da se prilagodi obstoječem robu le-teh, širina struge pa se giblje med 1.5 m in 2 m. Vzdolžni padec vodotoka v območju mostu in dolvodno od njega je 0.13 %. V profilu P10 se priključujejo v obstoječe stanje. Prav tako se pri tej vključitvi izvede ureditev regulacije v območju navezave nove na obstoječo strugo (vitoperjenje), in sicer v dolžini ca. 5 do 10 m ter celotni višini struge (dejanska dolžina se določi na terenu). Na mestu priključitve ter v profilu P8 + 8.3 m (sprememba padca nivelete) se izvede kamnito-betonski talni prag. Zavarovanje brežin se izvede med profiloma P8 + 8.3 m in P10, in sicer s kamnom debeline 40 cm v suho do višine 0.6 m.

Krajska ureditev

Brežine avtocestnega nasipa se za mostom čez Savo zasadijo na spodnjem delu, v navezavi na zaledno rastje. Uporabi se vzorec obvodne vegetacije, Vz_3, na zahodni brežini v osmih, na vzhodni v sedmih ponovitvah. Na vzhodni strani se zasaditev brežin zaključi z vzorci grmovnic, Vz_2 v štirih ponovitvah. Vzhodna brežina se na območju zadrževalnih bazenov in odcejalnih platojev v spodnjem delu zasadi z linijo grmovnic, uporabi se vzorec Vz_2 v 22 ponovitvah. Ob severni dovozni cesti na območje zadrževalnih bazenov se zasadi gruča dreves (*Prunus avium*, 3 kom.) Na zahodni avtocestni brežini se na peti brežine zasadi linija drevnine (3x Vz_1), ki za podvozom preide v gruče grmovnic (4x Vz_2) na dnu brežine kraka A. Otok med krakoma se zasadi z redkimi gručami dreves, poljskih javorjev, 4x *Acer campestre*, in belih gabrov, 3x *Carpinus betulus* ter posamičnimi drevesi divje češnje, 4x *Prunus avium*. Brežina kraka B se zasadi z gručo drevnine (3x Vz_1) in manjšimi gručami grmovnic (3x Vz_2 in 2x Vz_2). Brežina kraka C se zasadi z gručami grmovnic (2x Vz_2 in 3x Vz_2) in gručo drevnine (2x Vz_1). Območje zelenega otoka med krakom C in D se zasadi z gručo poljskih javorjev, in sicer štirih sadik s sadilno razdaljo 4-5 m. Brežina kraka D se zasadi z gručami grmovnic (7x Vz_2). Krožišče se zasadi z gručo belih gabrov, *Carpinus betulus* (6 kom.) in pokrovnico *Hedera helix* (2800 kom.).

Za krožiščem se ob kanalu zasadi linija obvodne drevnine, 2x Vz_3.

Brežine priključka Sneberje se zatravijo v skupni površini 20.107 m².

Rastlinske vrste

Izbor drevnine zajema rastline, ki so prilagojene mikoreliefnim, mikroklimatskim in rastiščnim razmeram. Izbor rastlinskih vrst je omejen na avtohtone in rastiščnim razmeram prilagojene rastlinske vrste. Kakovost in velikost sadik sta izbrani glede na funkcijo zasaditve in zagotavljata, da se bodo rastline čim uspešneje prilagodile novim razmeram.

Za zasaditev avtocestnih brežin so predvidene skromne vrste: *Corylus avellana*, *Cornus sanguinea*, *Crataegus monogyna*, *Euonymus europaea*, *Ligustrum vulgare*, *Prunus spinosa*, *Sambucus nigra*. Kjer to dopuščajo prometno - varnostne in prostorske razmere, se uporabijo tudi drevesne vrste *Carpinus betulus* in *Acer campestre*.

Za obvodno zasaditev so predvidene vrste za utrjevanje bregov, ki uspevajo na zračnih, občasno poplavljenih tleh: *Alnus glutinosa*, *Salix alba*, *Salix caprea*, *Salix eleagnos*, *Salix purpurea*, *Salix viminalis*. Za potrebe zasaditvenega načrta se oblikujejo sadilni vzorci.

Na obravnavanem območju je treba uporabiti sadilne vzorce za različne tipe zasaditve: za drevesno - grmovno zasaditev Vz_1, za grmovno zasaditev Vz_2 in za obvodno zasaditev Vz_3.

Tabela 1: Sadilni vzorci Etapa I.

Sadilni vzorec	Rastlinske vrste	Število
Vz_1	2 x <i>Acer campestre</i> , 1 x <i>Carpinus betulus</i> , 2 x <i>Corylus avellana</i> , 2 x <i>Cornus sanguinea</i> , 2 x <i>Euonymus europaea</i> , 3 x <i>Ligustrum vulgare</i> , 4 x <i>Sambucus nigra</i>	8
Vz_2	2 x <i>Crataegus monogyna</i> , 3 x <i>Ligustrum vulgare</i> , 3 x <i>Prunus spinosa</i> , 3 x <i>Sambucus nigra</i>	49
Vz_3	1 x <i>Alnus glutinosa</i> , 1 x <i>Salix alba</i> , 3 x <i>Salix caprea</i> , 3 x <i>Salix eleagnos</i> , 3 x <i>Salix purpurea</i> , 4 x <i>Salix viminalis</i>	17

V travni mešanici je treba uporabiti naslednje srednje in počasi rastoče vrste: *Festuca rubra* 15 %, *Lolium perenne* 35 %, *Festuca ovina* 20 %, *Poa trivialis* 15 %, *Cynosurus cristatus* 5 %, *Phelum pratense* 5 %, *Trifolium repens* 5 %.

Dovoljena je uporaba tudi druge travno-zeliščne mešanice, ki ustreza ravnim razmeram na območju urejanja in jo mora pred zamenjavo potrditi projektant načrta krajinske arhitekture.

Opis projektnih rešitev ETAPA II.

V sklopu obnove voziščne konstrukcije ceste in objektov se vozišče oz. odstavni pas razširi v cilju po vzpostavitvi 3. voznega pasu. Izvede se nadgradnja voznega, prehitevalnega in srednjega ločilnega pasu. Na poškodovanih delih obstoječe voziščne konstrukcije se izvedejo lokalne sanacije. Na območju nadvozov VA 0632, VA0637 in VA0639, kjer zaradi premajhne svetle višine polna nadgradnja ni možna, se izvede odstranitev obstoječe voziščne konstrukcije, ter se jo nadomesti z novo. Obstoječe varnostne ograje se odstranijo in se vgradijo nove. Sredinski ločilni pas se asfaltira in postavi betonsko varnostno ograjo. Širina ločilnega pasu se ohrani in znaša od 3,0 m do 4,0 m. Nasipi in vkopi se širijo, vendar ne izven območja obstoječih nasipov in ukopov. Na območjih, kjer bi se pojavil prevelik poseg izven območja obstoječih brežin, je predvidena kamnita zložba oz. rolirana brežina. Vertikalna signalizacija se ali prestavi, zamenja ali pa odstrani. Predvidena je nova horizontalna signalizacija. Na trasi AC 0046/0646 je predvidenih 7 parov odstavnih niš.

Obnova voziščne konstrukcije AC se v splošnem izvede z nadgradnjo obstoječega vozišča v skupni debelini 18 cm. Z nadgradnjo obstoječega vozišča, torej dvigom nivelete, je potrebno urediti tudi bankine, zamenjati obstoječe JVO z novimi, zamenjati obstoječe robnike, na novo urediti odvodnjavanje. Na delih odseka, kjer dvig nivelete za 18 cm ni mogoč (navezava na obstoječe stanje in na objekte ter območje pod nadvozi), se namesto nadgradnje oz. ojačitve, izvede delna oz. celotna zamenjava obstoječe voziščne konstrukcije, ločeno glede na vozni, prehitevalni in odstavni pas.

Obstoječi srednji ločilni pas je na celotnem odseku, razen v območjih službenih prehodov, v zeleni izvedbi (zatravljen). Za ureditev srednjega ločilnega pasu je potrebna odstranitev / rušenje

obstoječe segmentne mulde, dvig obstoječih robnih vencev jaškov, izkop obstoječe voziščne konstrukcije, utrditev s 50 cm posteljice ter 30 cm tamponskega drobljenca TD 32. Na sredini ločilnega pasu se postavi nova betonska varnostna ograja BVO 120 z nivojem zadrževanja H4bW5.

V sklopu predhodno izdelanih geoloških in geotehničnih raziskav in izdelanega Poročila o preiskavah tal in geotehničnega načrta, št. 82a-G-2020, Stabi d.o.o. je predvideno, da se vse vkopne brežine izvedejo v naklonu 1:2, medtem, ko se vse nasipne brežine izvedejo v naklonu 1:1,5.

Varnostne ograje se postavljajo skladno s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah in njegovimi dopolnitvami, tehničnimi smernicami TSC 02- 210:2012 in navodili nosilca nameravanega posega. Posebna pozornost je namenjena ustrezni zaščiti nevarnih mest, kot so stebri objektov, portalov idr. Privzet je koncept, da se v sredinskem ločilnem pasu uporablja betonska varnostna ograja, ob zunanjih robovih pa jeklena varnostna ograja. Po sredinskem pasu je predvidena betonska varnostna ograja z nivojem zadrževanja H4b. Na območju stebrov v srednjem ločilnem pasu je predviden prehod na atestiran sistem betonske varnostne ograje z razcepljenim potekom oz. dvojni BVO.

Glede na to, da se bo odstavni pas preoblikoval v 3. pas, je ob tem pasu predvidena dograditev odstavnih niš. Odstavne niše so bistvenega pomena za zagotavljanje prometne varnosti, saj zagotavljajo prostor za zaustavitev vozil v sili in za zaustavitev vozil upravljavca, za potrebe intervencije in vzdrževanja posameznih sistemov.

Na trasi AC 0046/0646 je predvidenih 7 parov odstavnih niš. Lokacije odstavnih niš so pogojene oz. vezane na prostorske možnosti in so razvidne iz grafičnih prilog. Da bo ustavljanje in morebitno servisiranje na odstavni niši čimbolj varno, so predvidene 3,5 m široke odstavne niše z robnim pasom 0,50 m, polne širine dolžine 50 m, z uvoznim in izvoznim delom skupaj 100 m. Na trasi AC 0046/0646 cestninske niše niso predvidene.

Objekti

Nadvoz VA0632

Nadvoz VA0632 je namenjen prečkanju lokalne ceste LC 071062 z AC A1/0046 in AC A1/0646 v km 0,523. Nadvoz je okvirna konstrukcija preko štirih razpetin $16,00 + 20,00 + 20,00 + 16,00 = 72$ m med osmi podpor. Temeljenje nadvoza je na uvrtenih kolih premera 150 cm. Kranji oporniki so masivne AB stene višine 5 m, debeline 155 do 200 cm. Steni sta vpeti v po dva pilota premera 150 cm ter zaključeni z konzolnimi krili. Vmesni stebri so ovalnega prečnega prereza, dimenzij 90×120 cm. Pod vsakim stebrom se nahaja pilot premera 150 cm in dolžine cca. 23 m. Stebri so toga vpeti v pilot in prekladno konstrukcijo. Prehod iz objekta na nasip je zagotovljen s prehodnima ploščama, ki sta v območju vozišča položeni na krajni oporni steni. Objekt je v dobrem stanju.

Glede na poročilo o pregledu, se na objektu izvedejo sanacijska dela na betonih nosilne konstrukcije (preklada, oporniki, stebri) z reprofiliranjem poškodovanih in zamočenih mest, ter hidrofbna impregnacija celotne površine betonske konstrukcije. Oprema je v upravljanju občine Domžale in se v tej fazi ne zamenjuje. Zamenja se sistem meteorne odvodnje (cevi in obešala), očistijo in izvede se antikorozijska zaščita za izlivnike.

Nadvoz VA0637

Nadvoz VA0637 je namenjen prečkanju lokalne ceste LC 071031 z AC A1/0046 in AC A1/0646 v km 1,583. Nadvoz je okvirna integralna monolitna konstrukcija preko štirih razpetin $16,00 + 20,00 + 20,00 + 16,00 = 72$ m med osmi podpor. Temeljenje nadvoza je na uvrtenih kolih premera 150 cm. Prečni prerez nadvoza je sestavljena monolitna AB prednapeta plošča s konstantno višino 90 cm z konzolami na obeh straneh. Vmesni stebri so temeljeni na enem pilotu premera 150 cm, krajni podpori na po dveh pilotih premera 150 cm. Prekladno konstrukcijo predstavlja monolitno omejeno prednapeta AB T plošča, višine 90 cm. Vmesni stebri v oseh 1, 2 in 3 so elastično vpeti v zgornjo konstrukcijo, okroglega prereza premera 140 cm. Dolžina stebrov je ca.

7,00 m. Tudi krajne podpore so brez ležišč in dilatacij povezane s prekladno konstrukcijo. Zasnovani sta kot steni, spodaj odloženi na pilotno gredo in po dva pilota premera 150 cm. Krila so konzolna in vzporedna. Debelina stene opornika je 150 cm, višine 2,30 m. Prehod iz objekta na nasip je zagotovljen z prehodnima ploščama, ki sta v območju vozišča položeni na krajni oporni steni. Objekt je odvodnjava iz livnikov s stranskim vtokom. Razmak med livniki znaša 8,80 m, z dodatnimi čistilnimi kosi. Objekt je v dobrem stanju.

Glede na poročilo o pregledu, se na objektu izvedejo sanacijska dela na betonih nosilne konstrukcije (preklada, oporniki, stebri) z reprofiliranjem poškodovanih in zamočenih mest, ter hidrofbna impregnacija celotne površine betonske konstrukcije. Oprema je v upravljanju občine Domžale in se v tej fazi ne zamenjuje. Zamenja se sistem meteorne odvodnje (cevi in obešala), očistijo in izvede se antikorozijska zaščita za livnike.

Nadvoz VA0639

Nadvoz VA0639 je namenjen prečkanju javne poti JP 573184 z AC A1/0046 in AC A1/0646 v km 2,695. Nadvoz je okvirna integralna monolitna konstrukcija preko štirih razpetin 16,00 + 20,00 + 20,00 + 16,00 = 72 m med osmi podpor. Temeljenje nadvoza je na uvrstanih kolih premera 150 cm. Prečni prerez nadvoza je sestavljena monolitna AB prednapeta plošča s konstantno višino 90 cm z konzolami na obeh straneh. Vmesni stebri so temeljeni na enem pilotu premera 150 cm, krajni podpori na po dveh pilotih premera 150 cm. Prekladno konstrukcijo predstavlja monolitno omejeno prednapeta AB T plošča, višine 90 cm. Vmesni stebri v oseh 1, 2 in 3 so elastično vpeti v zgornjo konstrukcijo, okroglega prereza premera 140 cm. Dolžina stebrov je ca. 7,00 m. Tudi krajne podpore so brez ležišč in dilatacij povezane s prekladno konstrukcijo. Zasnovani sta kot steni, spodaj odloženi na pilotno gredo in po dva pilota premera 150 cm. Krila so konzolna in vzporedna. Debelina stene opornika je 150 cm, višine 2,30 m. Prehod iz objekta na nasip je zagotovljen z prehodnima ploščama, ki sta v območju vozišča položeni na krajni oporni steni. Objekt je odvodnjava iz livnikov s stranskim vtokom. Razmak med livniki znaša 8,80 m, z dodatnimi čistilnimi kosi. Objekt je v dobrem stanju.

Glede na poročilo o pregledu, se na objektu izvedejo sanacijska dela na betonih nosilne konstrukcije (preklada, oporniki, stebri) z reprofiliranjem poškodovanih in zamočenih mest, ter hidrofbna impregnacija celotne površine betonske konstrukcije. Oprema je v upravljanju občine Domžale in se v tej fazi ne zamenjuje. Zamenja se sistem meteorne odvodnje (cevi in obešala), očistijo in izvede se antikorozijska zaščita za livnike.

Most VA0634/VA0635 - Kamniška Bistrica

Objekt je PAB semi-integralna konstrukcija temeljena na pilotih s tremi razponi teoretične dolžine 23,0 m+29,00 m+23,0 m, skupne dolžine 75,00 m. Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet, se konstrukcija objekta na levi strani širi za 1,55 m, na desni strani pa za 0,60 m. Vmesni ločilni pas se izvede s hodnikom in robnim vencem z razmikom med objektoma 10 cm z minimalno prilagoditvijo prostih robov notranjih konzol. Na krajnih opornikih so vsestransko pomična lončna ležišča, pod vsakim nosilcem dve ležišči. Na objektu v smeri Celje se izvede zamenjava krajnega zunanjega ležišča. Na krilih opornika se izvede dobetoniranje konzole za hodnik in RVE. Skupna širina obstoječega objekta z robnimi venci meri 28,83 m, nova širina pa 31,28 m.

Most VA0642/VA0643 - Pšata

Objekt je AB integralna konstrukcija temeljena na pilotih s tremi razponi teoretične dolžine 9,0 m+12,51 m+9,0 m, skupne dolžine 30,51 m. Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet se konstrukcija objekta na levi strani širi za 1,62-1,51 m, na desni strani pa za 1,67-1,78 m. Vmesni ločilni pas se izvede s hodnikom in robnim vencem z razmikom med objektoma 10 cm z minimalno prilagoditvijo prostih robov notranjih konzol. H krajnima in vmesnima podporama se na razširjeni strani objekta doda po en pilot preseka 100 cm, na oporniku dolžine 14,0 m na vmesni podpori pa dolžine 16,0 m. Skupna širina obstoječega objekta z robnimi venci meri 27,86 m, nova širina pa 31,28 m.

Most VA0633 – Inundacija I

Objekt je zasnovan kot zaprta okvirna monolitna armiranobetonska konstrukcija. Stene, temeljna

plošča in preklada so debeline 50 cm. Poševna krila so debeline 40 cm. Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet se konstrukcija objekta na levi strani širi za 1,94 m, na desni strani pa za 1,69 m. Vmesni ločilni pas se izvede v asfaltu z BVO. Skupna širina obstoječega objekta z robnimi venci meri 28,00 m, nova širina pa 31,63 m.

Most VA0638 – Mlinščica

Objekt je AB zaprti okvir temeljen na temeljni plošči z debelinami sten in plošč 45 cm in poševnimi krili, premošča potok Mlinščico. Dolžina objekta znaša 8,23 m (pravokotno 6,90 m), širina po osi regulacije pa 31,23 m. Svetla odprtina znaša 6,0 m. Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet se konstrukcija objekta na levi strani širi za 1,95 m, na desni strani pa za 0,89 m. Vmesni ločilni pas se izvede v asfaltu z BVO. Skupna širina obstoječega objekta z robnimi venci meri 28,65 m, nova širina pa 31,49 m.

Most VA0638 – Gobovšek

Objekt je zasnovan kot monolitna zaprta škatlasta konstrukcija s svetlo pravokotno razpetino 9,0 m. Sestavljata ga dve dilatacijski enoti dolžine cca 13,90 m in 16,42 m skupna dolžina objekta je 30,33 m. Poševna krila so debeline 35 cm, debeline sten in plošč okvirja so 50 cm. Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet se konstrukcija objekta na levi strani širi za 2,49 m, na desni strani pa za 1,795 m. Vmesni ločilni pas se izvede v asfaltu z BVO. Skupna širina obstoječega objekta z robnimi venci meri 27,05 m, nova širina pa 31,63 m.

Podvoz VA0641

Objekt je izveden kot keson iz zaprtega okvirja, teoretični razpon konstrukcije je 11,90 m, pravokotni pa 10,25 m. širina objekta je 15,34+14,76 m (objekt je na sredini dilatiran). Debelina voziščne plošče je 60 cm talne plošče pa 70 cm. Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet se konstrukcija objekta na levi strani širi za 2,33 m, na desni strani pa za 1,94 m. Vmesni ločilni pas se izvede v asfaltu z BVO. Skupna širina obstoječega objekta z robnimi venci meri 27,36 m, nova širina pa 31,63 m.

Most VA05037 – Gobovšek II

Prepust je zasnovan kot monolitna okvirna konstrukcija širine 3,80 m in višine 4,14 m. Dolžina prepusta je 28,24 m. Prepust je v sredini dilatiran. Debelina sten in plošč znaša 40 cm. Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet se konstrukcija objekta na levi strani širi za 2,50 m, na desni strani pa za 1,94 m. Vmesni ločilni pas se izvede v asfaltu z BVO. Skupna širina obstoječega objekta z robnimi venci meri 27,05 m, nova širina pa 31,49 m.

Most VA05038 – Gobovšek III

Objekt je zasnovan kot okvirna monolitna AB konstrukcija. Temeljenje je plitvo na z gramozno blazino poboljšanih tleh. Konstrukcija je škatlastega prereza, svetle širine 3,0 m in spremenljive svetle višine od 193-260 cm. Stene in plošče okvirja so debele 40 cm. V vzdolžni smeri je konstrukcija dilatirana enkrat. Objekt je zaključen s poševnimi krili debeline 40 cm. Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet se konstrukcija objekta na levi strani širi za 1,70 m, na desni strani pa za 1,40 m. Vmesni ločilni pas se izvede v asfaltu z BVO. Skupna širina obstoječega objekta z robnimi venci meri 28,00 m, nova širina pa 31,63 m.

Most VA05039 – Gobovšek V

Objekt je temeljen preko temeljne plošče debeline 40 cm, ki je na vtoku in iztoku zaključena s talnim pragom. Stene in plošče so debeline 40 cm. Svetla razpetina meri 4,0 m, skupna dolžina objekta skupaj z RVE in kineto je 28,05 m. Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet se konstrukcija objekta na levi strani širi za 1,70 m, na desni strani pa za 1,40 m. Vmesni ločilni pas se izvede v asfaltu z BVO. Skupna širina obstoječega objekta z robnimi venci meri 28,05 m, nova širina pa 31,63 m.

Most VA0633 – inundacijski jarek

Objekt je zasnovan kot zaprta okvirna monolitna armiranobetonska konstrukcija. Stene, temeljna

plošča in preklada so debeline 40 cm. Poševna krila so debeline 40 cm. Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet se konstrukcija objekta na levi strani širi za 2,49 m, na desni strani pa za 1,94 m. Vmesni ločilni pas se izvede v asfaltu z BVO. Skupna širina obstoječega objekta z robnimi venci meri 27,05 m, nova širina pa 31,63 m.

Oporni zidovi

Oporni zidovi so masivne kamnite zložbe s čelno stranjo v naklonu 3:1 in zaledno 6:1. Delijo se na štiri dele, D1a, D1b, D2, L1. Konstrukcija je zasnovana kot težnostni kamnito betonski zid, vidna stran v naklonu 3:1, zaledna stran v naklonu 6:1. Debelina zgoraj je 50 cm. Zložba je temeljena na temelju spremenljive širine iz ne armiranega betona. Na vrhu zidu je AB vezna greda debeline 25 cm, širine 65 cm z varovalno ograjo s horizontalnimi polnili. Za robnim vencem je kamnita mulda širine 30 cm. Kamnita zložba se izvede kontaktno na izkop, varovan s torkretom debeline 15 cm armiran z mrežo Q335 in sidran s pasivnimi sidri IBO fi 32 dolžine 3 m vgrajene pod kotom 15° na razmaku 1,5/1,5 m.

Kamnita zložba z oznako D1a je dolžine ca. 76m in višine 2,4-3,05 m. Kamnita zložba z oznako D1b je dolžine ca. 146 m in višine 2,4-3,05 m. Kamnita zložba z oznako L1 je dolžine ca. 113,5m in višine 2,4-3,07 m. Kamnita zložba z oznako D2 je dolžine ca. 33 m in višine 1,8-4,0 m.

SPIS Portali

Pri vsakem izmed portalov je nosilna jeklena konstrukcija sestavljena iz dveh glavnih okvirjev razpona 36,0-40,0 m, ki sta med sabo povezana s prečnimi povezavami in diagonalami, tako da skupaj tvorita prostorsko palično konstrukcijo. Vsi elementi so iz pravokotnih votlih profilov. Razmak med glavnima okvirjema znaša 1,52 m, svetla odprtina znaša ca. 6,00 m. Glavni okvir je sestavljen iz vzdolžnega nosilca in stebra. Vzdolžni nosilec glavnega okvirja predstavlja ravninska palična konstrukcija višine 2,0 m. Zgornja in spodnja pasnica sta iz profilov RHS 200 x 100 x 8 mm. Vertikale in diagonale so iz profila RHS 70 x 70 x 6,3 mm. Stebra sta iz profila RHS 350 x 350 x 16 mm in sta višine 4,8 m. Stebra glavnih okvirjev sta med sabo povezana s prečnimi povezavami in diagonalami, tako da skupaj tvorita ravninsko paličje. V vsakem stebru je po 5 prečnih povezav na medsebojni razdalji 0,90 m. Diagonale v stebru so razporejene izmenično (cik-cak). Profil tako prečnih povezav kot diagonal so RHS 150 x 150 x 8 mm. Med sabo sta povezana tudi vzdolžna nosilca, in sicer tako na nivoju spodnje kot na nivoju zgornje pasnice. Raster prečnih povezav je enak kot pri vertikalni razdelitvi, torej 2,0 m. Prečne povezave so iz profila RHS 160 x 80 x 6,3 mm. Diagonale so razporejene izmenično (cik-cak) in so iz profila RHS 70 x 70 x 6,3 mm. Prometni portali so večinoma plitvo temeljeni, z izjemo portala SPIS-5. Plitvo temeljenje je izvedeno s podaljšanim točkovnim temeljem. Tlorisne dimenzije znašajo 5,0 m x 2,5 m. Višina temelja znaša 80 cm. Na mestu stikovanja z jekleno konstrukcijo je temelj nadvišan s temeljnim nastavkom dimenzije 2,5 m x 1,20 m.

Meteorna odvodnja

Površinsko odvodnjavanje z vozišča je zagotovljeno z vzdolžnimi in prečnimi nakloni nivelete ceste. Za zajem vode z vozišča so predvidene koritnice, robniki, linijski požiralniki ter mulde oz. linijske kanalete. Vsa padavinska voda, ki pade na vozišče obravnavanega odseka avtoceste, bo tako točkovno odvedena z novo kanalizacijo do obstoječih in predvidenih zadrževalnikov, skladno z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest. Skupna dolžina kanalskega sistema za odvodnjo padavinskih voda obravnavanega območja znaša 4.841 m. Primarni kanalski sistem sestavljajo GRP cevi ter AB in GRP revizijski jaški. Jaški so premera DN 600 (625 oz. 630), 800 in 1000 mm. Požiralniške zveze in požiralniki so iz armiranega poliestra (GRP).

Zadrževalniki z usedalniki in lovilnikom olj

Na predmetnem odseku II. Etape so predvideni zemeljski in cevni zadrževalniki.

Zemeljski zadrževalniki z usedalniki z lovilnikom olj

V obstoječem stanju se na tem območju nahaja več obstoječih zemeljskih zadrževalnikov. V okviru predvidenih vzdrževalnih del se vsi posodobijo. Zadrževalniki so zasnovani kot suhi zadrževalni bazeni. Predvideni so tako kot obstoječi, ki so v obliki podaljšanih, razširjenih in

poglobljenih jarkov, ki predstavljajo zadrževalne (retencijske) bazene. Predvidoma se obnovijo s potrebnimi izkopi, zaščitami z geostekstilom, ustreznimi zasipnimi materiali in zatratitvijo oz. tlakovanji. Pri vseh se pred iztokom vgradi nov usedalnik in lovilnik olj. Na odseku 0646 se nahajajo:

- ZZ P2464 (iztok v jarek proti Kamniški Bistrici), $p=266.3 \text{ m}^2$,
- ZZ P2465 (iztok proti inundaciji II-D, od koder voda gravitira proti Kamniški Bistrici), $p=270.85 \text{ m}^2$,
- ZZ P2466 (iztok proti inundaciji II-D, od koder voda gravitira proti Kamniški Bistrici), $p=303.46 \text{ m}^2$,
- ZZ P2467 (iztok v Mlinščico), $p=430.38 \text{ m}^2$,
- ZZ P2468 (iztok v neimenovan jarek), $p=681.76 \text{ m}^2$,
- ZZ P2469 (iztok v Pšato), $p=587.39 \text{ m}^2$.

Na odseku 0046 se pa nahajata:

- ZZ P2462 (iztok v obstoječ odvodni sistem), $p=725.40 \text{ m}^2$,
- ZZ P2463 (iztok v Pšato), $p=551.53 \text{ m}^2$.

Cevni zadrževalniki z usedalniki in lovilniki olj

Ker se ponekod spremeni sistem odvodnjavanja iz površinskega (po kanaletah) v globinskega v obliki cevne kanalizacije, je potrebno pred nekaterimi premostitvenimi objekti izvesti dodatne zadrževalnike in sistem za čiščenje vode pred iztoki. Cevni zadrževalniki so predvideni v obliki segmenta kanala iz betonskih cevi večjega premera, na koncu katerih je izveden lovilnik olj.

Predvideni so naslednji cevni zadrževalniki:

Odsek 0046

- CZ1 (0046), $L=211.4\text{m}$, DN 1000 mm, iztok v neimenovan vodotok z občasnim vodostajem, pri prepustu Gobovšek II;
- CZ2 (0046), $L=2 \times 17.3\text{m}$, $2 \times$ DN 1200 mm, iztok v neimenovan vodotok z občasnim vodostajem, pri prepustu Gobovšek III;
- CZ3 (0046), $L=140.8\text{m}$, DN 1000 mm, iztok v vzporedno korito vodotoka Gobovšek;
- CZ4 (0046), $L=212.2\text{m}$, DN 1000 mm, iztok v vodotok Gobovšek;
- CZ5 (0046), $L=102.8 \text{ m}$, DN 1000 mm, iztok v vodotok Gobovšek.

Odsek 0646

- CZ1 (0646): $L=19.3\text{m}$, DN 1500 mm, iztok v neimenovan vodotok z občasnim vodostajem, ki se izteka v vodotok Kamniška Bistrica.

Na območju ureditve se v obstoječo komunalno kanalizacijo, vodovodno omrežje in plinovodno omrežje ne posega, predvidena je samo zaščita prečkanja. Na območju ureditve cestna razsvetljava ni predvidena.

Zaščita in prestavitev SN in NN energetskega vodovoda

Zaradi razširitve ceste, ureditve komunalne infrastrukture bodo obstoječi vodi na nekaterih mestih ogroženi. Na mestih, kjer se bo z gradbenimi deli posegalo na območje elektro vodov, se obstoječa kabelska kanalizacija obbetonira. V kolikor kablo niso položeni v zaščitne cevi, je potrebno le te najprej zaščititi z vzdolžno prerezanimi cevmi, katere se nato še obbetonira. Jaške pokrovov, ki se nahajajo v trasi predvidene ceste, je potrebno ukiniti, vode ob tem zaščititi z vzdolžno prerezano cevjo in obbetoniranjem. Kje je mogoče, se obstoječe vode in jaške prestavi. Prav tako je potrebna prestavitev elektro omaric na mestih, v kolikor se nahajajo v območju »predvidene ceste«. Po končani izgradnji nove kabelske kanalizacije in postavitvi nove elektro opreme se uvlečejo novi kablo, kar je obdelano v ločenem načrtu. Za del obstoječih SN in NN vodov se ne predvidi nadomestnih, ampak se obstoječi ohranijo.

Vodnogospodarske ureditve

Na območju ureditve vodnogospodarske ureditve niso predvidene. V vodotoke se ne posega.

Krajinska ureditev

Uporabi se vzorec obvodne vegetacije, Vz_3, na zahodni brežini v osmih, na vzhodni v sedmih ponovitvah. Na vzhodni strani se zasaditev brežin zaključi z vzorci grmovnic, Vz_2 v štirih ponovitvah. Vzhodna brežina se na območju zadrževalnih bazenov in odcejalnih platojev v spodnjem delu zasadi z linijo grmovnic, uporabi se vzorec Vz_2 v 22 ponovitvah. Ob severni dovozni cesti na območje zadrževalnih bazenov se zasadi gruča dreves (*Prunus avium*, 3 kom)

Rastlinske vrste

Izbor drevnine zajema rastline, ki so prilagojene mikoreliefnim, mikroklimatskim in rastiščnim razmeram. Izbor rastlinskih vrst je omejen na avtohtone in rastiščnim razmeram prilagojene rastlinske vrste. Kakovost in velikost sadik sta izbrani glede na funkcijo zasaditve in zagotavljata, da se bodo rastline čim uspešneje prilagodile novim razmeram.

Za zasaditev avtocestnih brežin so predvidene skromne vrste: *Corylus avellana*, *Cornus sanguinea*, *Crataegus monogyna*, *Euonymus europaea*, *Ligustrum vulgare*, *Prunus spinosa*, *Sambucus nigra*. Kjer to dopuščajo prometno - varnostne in prostorske razmere, se uporabijo tudi drevesne vrste *Carpinus betulus* in *Acer campestre*.

Za obvodno zasaditev so predvidene vrste za utrjevanje bregov, ki uspevajo na zračnih, občasno poplavljenih tleh: *Alnus glutinosa*, *Salix alba*, *Salix caprea*, *Salix eleagnos*, *Salix purpurea*, *Salix viminalis*. Za potrebe zasaditvenega načrta se oblikujejo sadilni vzorci. Na obravnavanem območju se uporabijo sadilni vzorci za različne tipe zasaditve: za drevesno - grmovno zasaditev Vz_1, za grmovno zasaditev Vz_2 in za obvodno zasaditev Vz_3.

Tabela 2: Sadilni vzorci Etapa II.

Sadilni vzorec	Rastlinske vrste	Število
Vz_1	2 x <i>Acer campestre</i> , 1 x <i>Carpinus betulus</i> , 2 x <i>Corylus avellana</i> , 2 x <i>Cornus sanguinea</i> , 2 x <i>Euonymus europaea</i> , 3 x <i>Ligustrum vulgare</i> , 4 x <i>Sambucus nigra</i>	8
Vz_2	2 x <i>Crataegus monogyna</i> , 3 x <i>Ligustrum vulgare</i> , 3 x <i>Prunus spinosa</i> , 3 x <i>Sambucus nigra</i>	49
Vz_3	1 x <i>Alnus glutinosa</i> , 1 x <i>Salix alba</i> , 3 x <i>Salix caprea</i> , 3 x <i>Salix eleagnos</i> , 3 x <i>Salix purpurea</i> , 4 x <i>Salix viminalis</i>	17

V travni mešanici je treba uporabiti naslednje srednje in počasi rastoče vrste: *Festuca rubra* 15 %, *Lolium perenne* 35 %, *Festuca ovina* 20 %, *Poa trivialis* 15 %, *Cynosurus cristatus* 5 %, *Phelum pratense* 5 %, *Trifolium repens* 5 %.

Dovoljena je uporaba tudi druge travno-zeliščne mešanice, ki ustreza ravnim razmeram na območju urejanja in jo mora pred zamenjavo potrditi projektant načrta krajinske arhitekture.

Pridobljena mnenja

Ministrstvo vlogo za izdajo okoljevarstvenega soglasja, skladno s prvim odstavkom 96. člena ZVO-2, pošlje občini, na območju katere bo izveden poseg, da se opredeli glede skladnosti z občinskimi prostorskimi izvedbenimi akti, ter ministrstvom in organizacijam, iz tretjega odstavka 91. člena tega zakona, in jih pozove, da v 21 dneh od prejema vloge opredelijo, ali je:

1. nameravani poseg v okolje v delu, ki se nanaša na pristojnost mnenjedajalca, sprejemljiv;
2. nameravani poseg v okolje sprejemljiv z vidika njihove pristojnosti pod pogojem, da nosilec nameravanega posega projekt iz 93. člena tega zakona ali poročilo o vplivih na okolje iz 94. člena tega zakona dopolni z dodatnimi ukrepi za preprečitev in odpravo ali zmanjšanje ali izravnavo pomembnejših škodljivih vplivov na okolje ali z dodatnimi ali podrobnejšimi informacijami;
3. nameravani poseg v okolje z vidika njihove pristojnosti ni sprejemljiv.

Ministrstvo je tako, na podlagi prvega odstavka 96. člena ZVO-2, pozvalo za mnenja:

- Direkcijo Republike Slovenije za vode, Mariborska cesta 88, 3000 Celje,
- Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, Tobačna ulica 5, 1000 Ljubljana,

- Ministrstvo za zdravje, Direktorat za javno zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana,
- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, OE Ljubljana, Tržaška cesta 4, 1000 Ljubljana,
- Zavod za ribištvo Slovenije, Spodnje Gameljne 61a, 1211 Ljubljana - Šmartno,
- Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana,
- Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Direktorat za podnebne politike, Langusova 4, 1000 Ljubljana,
- Agencijo Republike Slovenije za okolje, Urad za stanje okolje, Sektor za kakovost zraka, Vojkova cesta 1b, 1000 Ljubljana,
- Mestno občino Ljubljana, Mestni trg 1, 1000 Ljubljana, in
- Občino Domžale, Ljubljanska cesta 69, 1230 Domžale.

Ministrstvo je dne 4. 10. 2023 prejelo mnenje št. 351-67/2023/2 z dne 3. 10. 2023 od Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorata za kmetijstvo, Sektorja za urejanje kmetijskega prostora in zemljiške operacije, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju MKGP - Direktorat za kmetijstvo). MKGP - Direktorat za kmetijstvo je predhodno že izdalo mnenji št. 351-33/2023/2 z dne 25. 5. 2023 k projektni dokumentaciji za izvedbo gradnje (PZI) št. 647/I, maj 2023 – ETAPA I in št. 351-35/2023/2 z dne 15. 6. 2023 k projektni dokumentaciji za izvedbo gradnje (PZI) št. 647/II, maj 2023 – ETAPA II, ki se nanašata na nameravani poseg, v katerih je ugotovilo, da je del zemljišč, na katerih se načrtuje poseg, po namenski rabi opredeljenih kot kmetijska zemljišča (K1 in K2), da pa se po veljavnih prostorskih aktih na njih dopušča rekonstrukcije in vzdrževanje cest v skladu z zakonom, ki ureja ceste. MKGP - Direktorat za kmetijstvo je v zgoraj navedenih mnenjih zapisalo pogoje, ki jih je zaradi varovanja kmetijskih zemljišč na obravnavanem območju treba v celoti upoštevati pri nameravanemu posegu. Po pregledu zgoraj navedenega gradiva MKGP - Direktorat za kmetijstvo ugotavlja, da so pogoji ministrstva z dne 25. 5. in 15. 6. 2023 v celoti povzeti v Poročilu o vplivih na okolje, št. 100323-dn, Ljubljana, 19. 7. 2023, dopolnitev 15. 9. 2023, v poglavju 6.2 Dodatni ukrepi glede na pričakovano celotno ali skupno obremenitev okolja 6.2.1 Gradnja 6.2.1.1 Kmetijska zemljišča, str. 341 in 342. Zbirni tehnični poročili za obravnavana projekta št. 647/I in 647/II ne vsebujeta pogojev MKGP - Direktorat za kmetijstvo z dne 25. 5. in 15. 6. 2023 glede zagotavljanja varstva kmetijskih zemljišč na območju nameravanega posega. Glede na navedeno MKGP - Direktorat za kmetijstvo ugotavlja, da je nameravani poseg v okolje sprejemljiv z vidika pristojnosti ministrstva pod pogojem, da nosilec nameravanega posega zbirni tehnični poročili za obravnavana projekta št. 647/I in 647/II dopolni s pogoji ministrstva z dne 25. 5. in 15. 6. 2023 ter s tem zagotovi ustrezno varstvo kmetijskih zemljišč na območju nameravanega posega, skladno z zakonodajo, ki ureja varstvo kmetijskih zemljišč.

Ministrstvo v zvezi s pripombo MKGP - Direktorat za kmetijstvo ugotavlja, da je nosilec nameravanega posega obe zbirni tehnični poročili za obravnavana projekta št. 647/I in 647/II dopolnil z mnenjema MKGP-Direktorat za kmetijstvo št. 351-33/2023/2 z dne 25. 5. 2023 in št. 351-35/2023/2 z dne 15. 6. 2023.

Ministrstvo je dne 19. 10. 2023 prejelo mnenje št. 4202-238/2023-2 z dne 19. 10. 2023 od Zavoda za ribištvo Slovenije, Spodnje Gameljne 61a, 1211 Ljubljana – Šmartno (v nadaljevanju ZZRS). ZZRS meni, da bodo predvidena dela v sklopu vzdrževalnih dela lahko imela neposreden negativen vpliv na populacije rib in njihove habitate, v kolikor bo prišlo do neustreznih posegov v vodotoke, in sicer se pričakujejo naslednji vplivi:

- vpliv posegov na drstišča v času drsti rib,
- kaljenje vode zaradi izvajanja del v strugi in brežinah vodotokov ali v primeru odlaganja izkopanega materiala na območje struge in brežin,
- izvedba obrežnih zavarovanj in posegov v dno struge v območju vodnatega dela struge vodotoka,
- odstranjevanje obrežne vegetacije – t.i. čiščenje zarasti (zmanjševanje površine skrivališč za ribe in osenčenosti struge),
- onesnaževanje vodotoka.

Glede na dosedanje izkušnje z izvedbo vzdrževalnih del in spremljajočih vodnogospodarskih ureditev ZZRS meni, da se lahko negativne vplive na ribe in ostale vodne organizme bistveno omili s pravilno izvedbo del (zasaditev brežine z domorodno vegetacijo, izvedba del izven drstne dobe rib, sonaravna izvedba obrežnih zavarovanj, itd.).

ZZRS je dne 11. 7. 2023 izdal pozitivno mnenje št. 4202-119/2023-3 za objekt: »Etapla 1: vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale - Šentjakob od km 4,580 do km 5,372, 0646 Domžale - Šentjakob od km 4,630 do km 5,372, 0047/0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, 0145 priključek LJ Šentjakob od km 0,000 do km 1,435 in 0189 priključek LJ Sneberje od km 0,000 do km 0,927« (projekt št. 647/I, Lineal d.o.o., Maribor, maj 2023) ter 14. 7. 2023 še pozitivno mnenje št. 4202-148/2023-3 za objekt: »Etapla II: Vzdrževalna dela v javno korist za cesto in objekte na AC A1; 0046 Domžale – Šentjakob od km 0,160 do km 4,630« (št. projekta 647/II, BPI d.o.o., Maribor, maj 2023). Pozitivno mnenje je bilo izdano, ker so bili v projektnih dokumentacijah ustrezno upoštevani vsi projektni pogoji ZZRS oz. da posegi v vodotoke niso predvideni (Etapla II). V projektnih pogojih so podani pogoji za izvedbo del na območju vodotokov, ki imajo lahko vpliv na ribe in ostale vodne organizme in so bili ustrezno upoštevani in zajeti v projektnih dokumentacijah za izvedbo del.

ZZRS meni, da so nameravani posegi v sklopu vzdrževalnih del v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje, sprejemljivi s področja sladkovodnega ribištva, varstva rib in njihovih habitatov iz njegove pristojnosti, saj se lahko negativne vplive na vrste, ki živijo v obravnavanih vodotokih, ublaži s pravilno izvedbo del, katera so že upoštevana v projektni dokumentaciji.

Ministrstvo je dne 23. 10. 2023 prejelo mnenje št. 35019-54/2023-3 z dne 20. 10. 2023 od Direkcije Republike Slovenije za vode, Mariborska cesta 88, 3000 Celje (v nadaljevanju DRSV). DRSV na podlagi elaborata: »Poročilo o vplivih na okolje, Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje«, št. 100323-dn, E-NET okolje d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana, 19.7.2023, dopolnitev 15.9.2023, ugotavlja, da je nameravani poseg s stališča vpliva na vodni režim ali stanje voda, ob upoštevanju predvidenih omilitvenih ukrepov, sprejemljiv. V poročilu o vplivih na okolje so bile presoјane potrebne vsebine iz vidika upravljanja z vodami, in sicer vpliv na kakovost in količino voda (površinske in podzemne) ter vpliv na poplavno in erozijsko ogroženost (varnost), tako v času gradnje, kot v času obratovanja, za I. in II. Etapo. Vpliv nameravanega posega in celotni vpliv na kakovost in količino voda ter poplavno in erozijsko varnost v času gradnje je bil ocenjen kot nebitven vpliv, zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov (3), v času obratovanja pa kot nebitven vpliv (4).

Ministrstvo je dne 23. 10. 2023 prejelo mnenje št. 3562-3046/2023-8 z dne 23. 10. 2023 od Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave, Območne enote Kranj, Planina 3, 4000 Kranj (v nadaljevanju ZRSVN). ZRSVN v mnenju navaja, da se lokacija oz. vpliv nameravanega posega nahaja na območjih z naslednjim naravovarstvenim statusom:

- posebno varstveno območje (območje Natura 2000): Sava - Medvode - Kresnice (SAC – SI3000231) in Ihan (SAC - SI3000099) (Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000, Uradni list RS, št. 49/04, popr. 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13, 39/13-Odl.US, 3/14, 21/16 in 47/18),
- naravna vrednota: Pšata pri Dragomlju (4569), hidrološka in botanična zvrst, lokalni pomen (Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot, Uradni list RS, št. 111/04, 70/06, 58/09, 93/10, 23/15, 7/19 in 53/23),
- ekološko pomembno območje: Sava od Mavčič do Save (33500), Ihan (21100) (Uredba o ekološko pomembnih območjih, Uradni list RS št. 48/04, 33/13 in 99/13).

Zaključek Etape II meji na območje mokrišča Mlake pri Zaborštu, kjer se nahajajo habitati zavarovanih vrst ter habitatni tipi, ki se prednostno ohranjajo. Gre za pomembno mokrišče z večjo sklenjeno površino poplavnega črnojelševega gozda, mokrotnih travnikov s stožko, trstičja in drugih mokriščnih habitatov. Območje je habitat zavarovanih živalskih in rastlinskih vrst, ki so tudi

evropsko pomembne vrste varovane z Direktivo o habitatih (Direktiva Sveta 92/43/EGS). Na območju se nahajajo tudi redke in ogrožene rastlinske vrste, ki so na seznamu Pravidnika o uvrstitvi ogroženih rastlinskih in živalskih vrst v rdeči seznam (Uradni list RS, št. 82/02, 42/10). Ohranjanje površine in celovitosti poplavnega gozda in mokrišč ter ohranjanje hidroloških razmer je zato bistveno za dolgoročni obstoj varovanih habitatov in habitatnih tipov. Na območju se slabša stanje zaradi dosedanjega umeščanja infrastrukture ter nedovoljenih posegov, zato bi bil kumulativni vpliv dodatnega poseganja za območje lahko uničujoč.

ZRSVN na podlagi pregleda gradiva ugotavlja, da je v poročilu o vplivih na okolje področje varstva narave ustrezno obdelano. Navedena so območja varstva narave v območju vpliva nameravanega posega glede na Prilogo 2 Pravidnika, opisano je stanje narave (ekosistemov, rastlinstva, živalstva ter njihovih habitatov).

Nameravani poseg je predviden pretežno znotraj ograje obstoječe avtoceste oz. njenih priključkov. Izven obstoječe infrastrukture je poseganje predvideno na območju priključka Sneberje, na območju vodnogospodarskih ureditev na vodotoku Stokalca ter na območju novih zadrževalnikov pri vodotoku Pšata. Na teh mestih so kmetijska zemljišča (intenzivno obdelana in opuščena) ter manjše površine obvodne vegetacije. Ker obravnavana kmetijska zemljišča nimajo večje naravovarstvene vrednosti, poseg v obvodno vegetacijo pa bo manjšega obsega (posamezna drevesa pri Pšati in ca. 50 m obvodne vegetacije na vodotoku Stokalca) ob upoštevanju omilitvenih ukrepov, ni pričakovati večjega negativnega vpliva. Novih premostitev vodotokov ne bo, z opornimi stebri razširjenih obstoječih mostov se v struge vodotokov ne bo posegalo. Na območju mokrišča Mlake v projektni dokumentaciji ni predvidenih posegov ali ureditev. Za posege so predpisani ustrezni, s projektom predvideni in dodatni omilitveni ukrepi (onesnaževanje vode, obrežna vegetacija, ohranjanje struge vodotokov, čas del, osvetljevanje, ITVR).

Skupen vpliv na Natura POO Sava – Medvode – Kresnice (SI3000262) je med gradnjo ocenjen kot nebistven ob izvedbi omilitvenih ukrepov (ocena C), med obratovanjem pa kot nebistven (ocena B). Skupen vpliv na POO Ihan (SI3000099) je med gradnjo ocenjen kot nebistven (ocena B), med obratovanjem pa kot nebistven ob izvedbi omilitvenih ukrepov (ocena C). Poročilo o vplivih na okolje ocenjuje vplive na ekosisteme, rastlinske in živalske vrste ter njihove habitate v času gradnje in obratovanja. Vpliv nameravanega posega in celotni vpliv na naravo v času gradnje in obratovanja sta ocenjena s (3) – nebistven vpliv, zaradi izvedbe omilitvenih ukrepov. ZRSVN ocenjuje, da nameravani poseg ob izvedbi vseh s projektom predvidenih in dodatnih omilitvenih ukrepov navedenih v poročilu o vplivih na okolje, ne bo bistveno vplival na varovana območja in biotsko raznovrstnost. Glede na navedeno ZRSVN meni, da je nameravani poseg z vidika varstva narave sprejemljiv.

Ministrstvo je dne 24. 10. 2023 prejelo mnenje št. 35400-593/2023-2570-2 z dne 20. 10. 2023 od Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, Direktorata za podnebne politike, Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju DPOP). DPOP je po pregledu dokumentacije ugotovil da ocena emisij toplogrednih plinov v poročilu temelji na:

- oceni napovedi prometnih obremenitev, ki temelji na strokovnih podlagah, ki niso bile priložene poročilu: Izdelava PLDP obremenitev na AC odseku Krtina-Ljubljana, št. projekta 1504 (elaborat18_770), PNZ d.o.o., januar 2019, po recenziji avgust 2019 (izdelana v sklopu faze IDZ) in Kapacitetna analiza AC A1 v primeru sistema PKP Krtina-Zadobrova in Vrhnika-Kozarje, št. projekta 55/2019, UL FGG PTI, avgust 2019 (končno poročilo). Posledično iz poročila ali/in priloženih strokovnih podlag ni mogoče ovrednotiti ali je v oceno napovedi prometne obremenitve vključena ocena spodbujenega prometa na račun nameravanega posega. Prav tako poročilo ne zajema ocene napovedi prometne obremenitve za leto 2042 brez vzpostavitve 3. voznega pasu in z vzpostavitvijo 3. voznega pasu. V strokovni podlagi Prometna študija rekonstrukcije AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje, 5. poglavje Metodologija projekcije prometa za leto 2042 je podana metoda ocene napovedi prometa. Iz opisa ni jasno razvidno ali faktorji rasti prometa zajemajo tudi induciran oziroma spodbujeni promet, zaradi morebitnega posega, širitve na tretji pas;
- emisijskih faktorjih toplogrednih plinov za cestni promet (HBEFA 4.2) za leto 2042, ki temeljijo na predpostavki tehnoloških izboljšav vozil z motorjem na notranje izgorovanje

oz. spremenjeno strukturo voznega parka.

Po preučitvi je DPOP ugotovil, da na podlagi podanih podatkov ni mogoče oceniti vplivov nameravanega posega na emisije toplogrednih plinov. Skladno z navedenim je bil nosilec nameravanega posega pozvan, da:

- posreduje navedene manjkajoče ključne strokovne podlage: Izdelava PLDP obremenitev na AC odseku Krtina-Ljubljana, št. projekta 1504 (elaborat18_770), PNZ d.o.o., januar 2019, po recenziji avgust 2019 (izdelana v sklopu faze IDZ) in Kapacitetna analiza AC A1 v primeru sistema PKP Krtina-Zadobrova in Vrhnika- Kozarje, št. projekta 55/2019, UL FGG PTI, avgust 2019 (končno poročilo);
- poda ustrezno pojasnilo oziroma dodatno izdela oceno prometnih obremenitev, ki naj zajema celoten generiran promet (tudi spodbujeni promet ter prikaz izračuna razlike med napovedjo brez in z vzpostavitvijo 3. pasu). Pri izračunu prometnih obremenitev naj se v izračun vključi ocena, dodatnih poti, ki niso načrtovane ali predvidene, torej promet, ki ga izboljšana infrastruktura dodatno pritegne in ga v primeru izboljšave ne bi bilo.
- poda obrazložitev in dopolnitev poročila v delu o emisijah toplogrednih plinov kot posledica posega za oceno emisij toplogrednih plinov, ki bi nastale zaradi posega, kjer je potrebno izključiti druge dejavnike, ki vplivajo na emisije toplogrednih plinov vključno z tehnološkimi izboljšavami motorjev na notranje izgorevanje ali spremenjeno strukturo voznega parka.

Nosilec nameravanega posega je bil prav tako pozvan, da oceno emisij v poročilu dopolni na podlagi ocene inducirane prometa na račun posega in trenutno veljavnih emisijskih faktorjev za vozila na notranje izgorevanje oz. trenutno strukturo voznega parka. Na podlagi navedenih dopolnitev bo mogoče pripraviti oceno vplivov na emisije toplogrednih plinov oz. podnebje zaradi samega posega in ne drugih dejavnikov.

Iz poročila nadalje izhaja, da bodo predvideni prometni tokovi v letu 2042 narastli za skupni promet (PLDP) med 32 in 33 %, število lahkih vozil <3,5 t med 31 in 32 %, število težkih vozil >3,5 t za 41 % (stran 231), poseg pa povečal pretočnost na zadevnem odseku za 30 % (stran 231). Hkrati v strokovni podlagi Prometna študija rekonstrukcije AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje, 7. poglavje Ugotovitve v odgovoru na prvo vprašanje nosilec nameravanega posega prilaga Tabela 7-1: Prikaz razmerij med kapaciteto in prometnimi obremenitvami AC trase, ter obrazložitev, da se razmerja med kapaciteto in projiciranimi prometnimi obremenitvami ob koncu planske dobe izboljšajo. Na podlagi navedenega je pričakovati nadaljnje zastoje tudi v prihodnosti navkljub posegu, četudi poročilo o vplivih na okolje navaja drugače (stran 231). Skladno z navedenim je DPOP navedel, da mora nosilec nameravanega posega v dopolnitvi poročila podati ponoven izračun, kdaj se glede na dodatno oceno prometnih obremenitev lahko pričakuje zapolnitev povečane kapacitete, ter da opredeli morebitne omilitvene ukrepe. Med možnimi omilitvenimi ukrepi je DPOP predlagal, da se pripravi tudi scenarij možnosti uporabe tretjega pasu kot prometni režim na dodatnem pasu, ki bi bil prednosten za javni potniški promet in za polne avtomobile ter pripravi izračun emisij za tak scenarij.

Ministrstvo je dne 24. 10. 2023 prejelo mnenje št. 354-69/2021-13 z dne 18. 10. 2023 od Ministrstva za zdravje, Direktorata za javno zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana s priložo: Mnenje o poročilu o vplivih na okolje in sprejemljivosti posega z vidika vplivov na zdravje ljudi za nameravani poseg, ki ga je pod št. 354-93/2021-9 (256) z dne 18. 10. 2023 pripravil Nacionalni inštitut za javno zdravje, Center za zdravstveno ekologijo, Trubarjeva cesta 2, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju NIJZ). Kot navaja NIJZ, območje obravnavanih AC odsekov leži med Domžalami in Zadobrovo v pretežno ravninskem delu v SV delu Ljubljanske kotline na območju občin Domžale in Mestne občine Ljubljana. Lokacija nameravanega posega se ne nahaja na vodovarstvenem območju. Najbližje vodovarstveno območje se nahaja ca. 550 m zahodno od območja nameravanega posega, VVO zajetje »Hrastje« je od območja vzdrževalnih del oddaljeno 1.010 m. Vzhodno od nameravanega posega, v oddaljenosti ca. 610 m in 740 m, se nahajajo tri vodna dovoljenja za lastno oskrbo s pitno vodo (št. vodnih dovoljenj: 35526-166/2013, 35526-65/2014), ki ne ležijo na vodovarstvenem območju. Večji del nameravanega posega se nahaja na območju Vodnega telesa podzemnih voda SAVSKA KOTLINA IN LJUBLJANSKO BARJE (šifra vodnega telesa: SIVTPODV1001), kjer ima drugi vodonosnik kraške in razpoklinske značilnosti. Manjši del

nameravanega posega se nahaja na območju Vodnega telesa podzemnih voda POSAVSKO HRIBOVJE DO OSREDNJE SOTLE (šifra vodnega telesa: SIVTPODV1008), kjer ima prvi vodonosnik razpoklinske, kraške in skrasele značilnosti ter tudi drugi in tretji razpoklinske značilnosti. Kraški vodonosniki so ranljivi za posledice različnih virov onesnaženja, zaradi česar so lahko ogroženi vodni viri za oskrbo s pitno vodo, tudi v več deset km oddaljenih predelih.

NIJZ meni, da je Poročilo o vplivih na okolje za vzdrževalna dela v javno korist telesa in objektov na odsekih AC AI/0046 in 0646 Domžale - Šentjakob, AI/0047 in 0647 Šentjakob - Lj. (Zadobrova), 0145 Prikluček Lj. Šentjakob in 0189 Prikluček Lj. Sneberje z vidika obravnave vplivov na zdravje in počutje ljudi ustrezno. Na podlagi podatkov, navedenih v predloženi dokumentaciji, NIJZ meni, da je nameravani poseg z vidika vplivov na zdravje ljudi sprejemljiv. NIJZ je v mnenju prav tako podal predlog za dopolnitev citirane zakonodaje za hrup in opombo glede ocenjevanja hrupa v okolju. NIJZ je tako navedel, da naj se v poročilu o vplivih na okolje, v poglavju 2.13 Predpisi s področja varstva okolja, v točki »HRUP« doda: Operativni program varstva pred hrupom, 2022. V Operativnem programu varstva pred hrupom je na strani 5 v Tabeli 1.2 navedeno, da Svetovna zdravstvena organizacija priporoča, da se okoljski hrup zmanjša pod navedene ravni hrupa, kjer se že lahko pojavijo negativni učinki na zdravje ljudi. Za cestni promet je ta raven 53 dBA za L_{dn} in 45 dBA za L_{noč}. Skladno se strateške karte hrupa izdelujejo tudi za to območje obremenjenosti okolja s hrupom, kar se poroča Evropski komisiji. Na podlagi zakonodaje, ki sledi iz Direktive 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa bi pričakovali, da se bo pri novih posegih v okolje ocenjevala izpostavljenost prebivalcev nad 55 dBA za L_{dn} in 50 dBA L_{noč}. V primeru, da se tega ne upošteva in ne zmanjšuje ravni hrupa v okolju skladno z omenjeno direktivo se ne more pričakovati zmanjšanja hrupa v okolju, zastavljenega v okviru Akcijskega načrta za ničelno onesnaževanja (2021). Eden od ciljev je: zmanjšanje deleža ljudi, ki jih kronično moti prometni hrup, za 30 %. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_2345 NIJZ meni, da je upoštevanje čezmerne obremenjenosti skladno z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18, 59/19 in 44/22 – ZVO-2) ne zagotavlja zadostne zaščite zdravja prebivalcev, ki so tako visokim ravнем hrupa v svojem bivalnem okolju in tudi v bivalnem okolju na prostem izpostavljeni dolgoročno. Še posebej bi bilo treba zaščititi otroke in mladostnike, ki se jih spodbuja, da čim več časa preživljajo na prostem, torej tudi na zunanjih površinah v okolici bivališč.

Ministrstvo, v zvezi s predlogom NIJZ po dopolnitvi citirane zakonodaje za hrup in opombo glede ocenjevanja hrupa, pojasnjuje, da pri nameravanemu posegu ne gre za načrtovanje novega posega, ampak za rekonstrukcijo obstoječe AC, ki se izvaja na območju varovalnega pasu sedanje AC. Varovalni pas je javnim cestam določen ravno iz razloga preprečevanja posegov v neposredni bližini ceste, ki bi lahko ogrozili ali onemogočili nemoteno izvajanje prometa. S tem namenom DARS izdaja soglasja za posege v varovalnem pasu AC. Površina javnih cest in njihovih varovalnih pasov je torej podrejena izvajanju prometne funkcije, česar se morajo zavedati vsi morebitni investitorji, ki gradijo nove stavbe v bližini. Za obstoječe lastnike stanovanjskih stavb v bližini pa je nosilec nameravanega posega v okviru strokovnih podlag preučil, ali in v kolikšni meri bodo soočeni z vplivi hrupa, ter zanje predvidel ustrezne omilitvene ukrepe (protihrupne ograje, protihrupne nasipe, pasivna zaščita na stavbah). V zvezi s smernicami Svetovne zdravstvene organizacije ministrstvo pojasnjuje, da je nosilec nameravanega posega zavezan k upoštevanju slovenske zakonodaje. V kolikor bodo uzakonjene drugačne mejne vrednosti, bo tudi te nosilec nameravanega posega moral upoštevati, vendar pa s zaenkrat veljavne (in obvezujoče za nosilca nameravanega posega) mejne vrednosti, določene v Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju.

Ministrstvo je dne 24. 10. 2023 prav tako prejelo mnenje št. 35931-39/2023-MIG z dne 24. 10. 2023 od Agencije Republike Slovenije za okolje, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju ARSO). Iz mnenja ARSO izhaja, da je bila Študija vpliva vzdrževalnih del na avtocestnih odsekih na kakovost zunanjega zraka opravljena korektno, saj je v prvi vrsti zajela vse vrste izpustov, do katerih pride v času posega, hkrati pa upoštevala njihovo časovno spreminjanje, izhajajoč iz podatkov o gradbeni mehanizaciji in nekaterih lastnosti materiala (delež melja, vlažnost podlage). Dobro ocenjeni izpusti so predpogoj za kakovosten modelski izračun. Za oceno razširjanja delcev PM₁₀ je bil izbran model AUSTAL, ki je primeren za uporabo v tej konkretni študij. Na podlagi modelskih rezultatov je razvidno, da lahko v letih 2024 (I. Etapa, 1. leto gradnje) in 2026 (II. Etapa, 1. leto gradnje) pride tudi do zelo visokih dnevnih vrednosti delcev PM₁₀ (> 150 ug/m³). Večinoma

gre za lokacije s pozidavami v neposredni bližini gradbišč in transportnih poti, v obdobju intenzivnih izkopov in velike frekvence tovornih vozil. Modelski izračun za leto 2024 sicer pokaže pogosta preseganja dnevnih mejnih vrednosti PM_{10} tudi v razdalji 100 m in več od žarišča gradnje. V ta namen je ključno, da ob vsakem času izvajalec zagotavlja dosledno izvajanje omilitvenih ukrepov (Tabela 29 v obeh elaboratih), ki lahko znatno zmanjšajo izpuste in posledično koncentracije delcev PM_{10} . Prav tako je na najbolj izpostavljenih območjih stanovanjske pozidave ob gradbišču potrebno izvajati dodatne ukrepe v obliki začasnih protiprašnih zaslonov, kot je bilo predlagano v elaboratu. ARSO ocenjuje, da je program spremljanja stanja okolja med gradnjo ustrezen.

Ministrstvo je dne 24. 10. 2023 prejelo tudi mnenje št. 35102-1193/2018-10 z dne 19. 10. 2023 od Zavoda za varstvo kulturne dediščine, Službe za kulturno dediščino, Območne enote Ljubljana, Tržaška cesta 4, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju ZVKDS). ZVKDS po pregledu gradiv ugotavlja, da se nameravani poseg ne nahaja na območju registriranih enot kulturne dediščine. Posledično ZVKDS meni, da je nameravani poseg sprejemljiv z vidika varstva kulturne dediščine, saj ne pričakuje vpliva na varovane vrednote.

Ministrstvo je dne 8. 11. 2023 prejelo Stališče glede skladnosti s prostorskimi izvedbenimi akti št. 3512-391/2023-5 z dne 8. 11. 2023 od Mestne občine Ljubljana, Mestne uprave, Oddelka za urejanje prostora, Poljanska cesta 28, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju MOL). MOL navaja, da je mnenje o skladnosti listina, ki jo mnenjedajalec izda za postopke pridobitve gradbenega dovoljenja (43. čl. GZ-1). Načrtovana so vzdrževalna dela v javno korist za cesto in objekte na AC 41 (0046 Domžale – Šentjakob od km 0,160 do km 4,630 in 0646 Domžale – Šentjakob od km 0,160 do km 4,630). Za vzdrževalna dela v javno korist pridobitev gradbenega dovoljenja ni potrebna, zato je MOL izdal stališče. Vzdrževalna dela v javno korist je izvedba takšnih vzdrževalnih del in drugih del, za katere je v posebnem zakonu ali predpisu, izdanem na podlagi takšnega posebnega zakona, določeno, da se za zagotavljanje opravljanja določene vrste gospodarske javne službe lahko spremeni tudi zmogljivost objekta in z njo povezana velikost objekta (GZ-1, 3. čl., 1. odst., tč. 40).

Predmetni objekti, ki so predmet vzdrževalnih del v javno korist, so opredeljeni v Uredbi o lokacijskem načrtu za vzhodno avtocesto od Malenc do Šentjakoba in del severne obvozne ceste od Tomačevega do Zadobrove v Ljubljani (območje urejanja BT3/1, BT7/1, MT1/2, MT3/1, MT4/2, MT4/3, MT5/1, MT6/1, VT4/1) (Uradni list RS, št. 27/94, 42/95, 110/02-ZUreP-1 in 25/19; v nadaljevanju LN), in sicer:

- 7. člen: Vzhodna avtocesta je del mestnega cestnega sistema, istočasno pa kot štiripasovna avtocesta z odstavnimi pasovi predstavlja pomemben odsek avtocestnega sistema, ki bo povezoval štajerski avtocestni krak z ostalim avtocestnim sistemom Slovenije. Kot mestna cesta funkcioniра v območju priključkov od Litijske do Zasavske ceste.
- 8. člen: Del severne obvozne ceste povezuje vzhodni in zahodni krak ljubljanskega prometnega sistema in je projektirana kot izven nivojska štiripasovna avtocesta, z odstavnimi pasovi in vmesnim ločilnim pasom. Razcep dela severne obvozne ceste in vzhodne avtoceste je v Zadobrovi. Razcep je projektiran za računsko hitrost 80 km/h.
- 13. – 17. člen: Profili cest – skrajna pasova ceste sta opredeljena kot odstavna pasova
- 18. in 19. člen: Priključka.
- 22. člen: Objekti na AC, kot so predori, mostovi, podvozi, nadvozi, zidovi, ploščati prepusti idr.

V skladu z 42. členom LN (tolerance) so tlorisne dimenzije in vertikalni gabariti vseh posegov, obravnavanih v lokacijskem načrtu za vzhodno avtocesto in del severne obvozne ceste, določeni s tehničnimi elementi za zakoličbo v zakoličbenem načrtu oziroma so razvidni iz grafičnega in tekstualnega dela. Odstopanja od teh dimenzij so možna, če se v nadaljnjem podrobnejšem proučevanju geoloških, hidroloških, geomehanskih, prometno varnostnih in drugih razmer ter prometnih izračunov, poiščejo rešitve, ki so primernejše z ekonomskega, okoljevarstvenega, oblikovalskega in prometno tehničnega vidika. S tem pa se ne smejo poslabšati ekološki pogoji, ne smejo se spreminjati osnovne konceptne rešitve, prav tako ne smejo biti odstopanja v

nasprotju z javnimi interesi ali soglasji, pridobljenimi k lokacijskemu načrtu. Z odstopanji morajo soglašati organi in organizacije, katerih delovno področje bi sprememba kakorkoli zajela. Iz stališča MOL nadalje izhaja, da je, glede na prikaz in opis PZI-VDVJK (JV BPI, d.o.o. in Lineal, d.o.o., št. 647/II, maj 2023) razvidno, da pri posegu gre za bistveno povečanje zmogljivosti obstoječega objekta. V sklopu vzdrževalnih del v javno korist se vzpostavi 3. Vozni pas ter dodatne odstavne niše, izvedejo se razširitve mostov, podvoza in prepustov ter sanacija obstoječih nadvozov, oporne konstrukcije, nova aktivna protihrupna zaščita, nova vertikalna in horizontalna prometna oprema, uredi se meteorna odvodnja AC ter uredi vsa preostala komunalna oprema. Takšna dela sodijo med zahtevna gradbeno-inženirska dela, objekti pa med zahtevne objekte po Uredbi o razvrščanju objektov (Uradni list RS, št. 96/22) z neposredno posledico za obremenitev okolja.

Ministrstvo je dne 14. 11. 2023 od MOL prejelo novo mnenje oz. stališče glede skladnosti s prostorskimi izvedbenimi akti št. 3512-391/2023-6 z dne 9. 11. 2023. MOL se v stališču sklicuje oz. navaja določbe prvega odstavka 96. člena ZVO-2 in 43. člena GZ-1. MOL navaja, da je v skladu s 43. členom GZ-1 mnenje o skladnosti listina, ki jo mnenjedajalec izda za postopke pridobitve gradbenega dovoljenja. V skladu s tretjim odstavkom 43. člena GZ-1 za objekt, za katerega izdajo gradbenega dovoljenja je pristojno ministrstvo in je predviden na območju, za katero je sprejet državni prostorski izvedbeni akt, se mnenje ministrstva, pristojnega za prostor, ne pridobi, temveč se odloči v postopku izdaje gradbenega dovoljenja. V skladu s četrtem odstavkom 43. člena GZ-1 se mnenjedajalec opredeli glede skladnosti dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja s predpisi iz svoje pristojnosti. Za načrtovani poseg veljajo merila in pogoji iz LN, ki je akt, ki ga je sprejel državni organ. Za vzdrževalna dela v javno korist pridobitev gradbenega dovoljenja ni potrebna. MOL se v nadaljevanju, tako kot v predhodnem mnenju, sklicuje na definicijo vzdrževalnih del, kot so opredeljena v GZ-1 (3. čl., 1. odst., tč. 40) in ponovno povzema relevantne določbe LN (7., 8., 13.-17., 18., 19., 22. in 42. člena). MOL mnenje zaključuje z navedbo, da v LN niso navedena merila in pogoji, ki bi veljala za vzdrževalna dela.

Ministrstvo je dne 10. 11. 2023 prejelo mnenje št. 351-0189/2023-2 z dne 8. 11. 2023 od Občine Domžale, Ljubljanska cesta 69, 1230 Domžale (v nadaljevanju Občina Domžale). Občina Domžale v mnenju navaja, da je nameravani poseg skladen z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu občine Domžale (Uradni vestnik Občine Domžale, št. 10/18). Zemljiške parcele se nahajajo v enotah urejanja prostora (v nadaljevanju EUP) OB-41, OB-39, OB-34, OB-35, vse z namensko rabo PC-površine cest, v EUP DR-24, z namensko rabo PO-ostale prometne površine, DŽ-150 z namensko rabo IK-površine z objekti za kmetijsko proizvodnjo, DŽ-168 z namensko rabo K2-druga kmetijska zemljišča in v enotah odprtega prostora (v nadaljevanju EOP) EOP-35, EOP-28, EOP-36, EOP-46 z namensko rabo K1-najboljša kmetijska zemljišča, K2-druga kmetijska zemljišča ali G-gozdna zemljišča.

86. člen OPN določa, da je na celotnem območju občine Domžale dopustna rekonstrukcija cest, če v nadaljnjih členih ni določeno drugače. Dopustne gradnje po posameznih namenskih rabah so določene v Prilogi 1 OPN. Cestni objekti so dopustni na vseh namenskih rabah, razen na rabah VC, pri čemer so gradnje cest na EOP omejene na rekonstrukcijo obstoječih cest. Vzdrževalna dela v javno korist obsegajo rekonstrukcije obstoječih cest v skladu z zakonom o cestah, zato Občina Domžale, izdaja mnenje, da je nameravani poseg izven območja, določenega z EUP OB-41, OB-39, OB-34, OB-35, skladen z določili OPN. Občina Domžale je predhodno izdala odgovor na vlogo nosilca nameravanega posega, št. 351-124/2023 z dne 6. 7. 2023. Pri pregledu posredovanega gradiva Občine Domžale ugotavlja, da je upoštevana projektna rešitev AC priključka Študa, da bo nosilec nameravanega posega predvidel izvedbo protihrupne zaščite, da pa v okviru tega posega ni predvideno omogočanje vzporednega vodenja kolesarske poti ob cestnem telesu.

Ministrstvo je vsa prejeta mnenja z dopisi št. 35428-6/2023-2570-28 z dne 27. 10. 2023, št. 35428-6/2023-2570-32 z dne 13. 11. 2023 in št. 35428-6/2023-2570-34 z dne 14. 11. 2023 posredovalo nosilcu nameravanega posega v opredelitev in ga pozvalo k podaji ustreznih pojasnil

in dopolnitve v segmentih celovite presoje vplivov na okolje, emisij v vode, podnebnih sprememb, ravnanja z odpadki, emisij v zrak, emisij hrupa in segmentu ukrepov za preprečevanje, zmanjševanje in izravnavanje opredeljenih pomembnih škodljivih vplivov na okolje.

Nosilec nameravanega posega je na poziv odgovoril dne 4. 12. 2023 s predložitvijo naslednje dokumentacije v elektronski obliki:

- Dopis št. 8.4.6./2023-PTPP-PMM-026 z dne 1. 12. 2023,
- Poročilo o vplivih na okolje za vzdrževalna dela v javno korist telesa in objektov na odsekih AC AI/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, AI/0047 in 0647 Šentjakob—Lj. (Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. poročila 100323-dn, 19. 7. 2023, dopolnitev 15. 9. 2023 in 30. 11. 2023, E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana,
- Etapa I:
 - Zbirno tehnično poročilo za 1. Etapo,
 - 11/1 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-A, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023 (2 zvezka),
 - 11/3 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-B, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/9 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-C, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/7 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-D, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/10 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-E, maj 2023, dopolnitev november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, št. zvezka 1/5, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, št. zvezka 2/5, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, št. zvezka 3/5, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, št. zvezka 4/5, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij - Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, št. zvezka 5/5, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023.
- Etapa II:
 - Zbirno tehnično poročilo za 2. Etapo,
 - 11/11 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-A2, zvezek 1/2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/11 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-A2, zvezek 2/2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/13 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-B2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/8 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-C, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023,
 - 11/10 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-D2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/9 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, št. projekta 647/II, načrt št.

2020-035-E2, maj 2023, dopolnitev november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,

- 2/16 Načrt aktivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/II, načrt št. PR551-PHO-PZI-II, maj 2023, PROVIA d.o.o. (8 zvezkov),
- 11/1 Prometne obremenitve, AC A1 Krtina – Zadobrova, št. projekta 1504, načrt št. 18_770, št. zvezka 1/1, januar 2019, po recenziji november 2019, PNZ d.o.o., Vojkova 65, 1000 Ljubljana,
- Kapacitetna analiza AC A1 v primeru sistema PKP Krtina-Zadobrova in Vrhnika-Kozarje (UL FGG PTI, avgust 2019 - končno poročilo),
- 11/3 Študija hrupa – zvezek 1, AC A1 Krtina - Zadobrova, št. projekta 1504, načrt št. 18_770, št. zvezka 1/2, januar 2019, po recenziji november 2019, PNZ d.o.o., Vojkova 65, 1000 Ljubljana,
- 11/3 Študija hrupa – zvezek 1, AC A1 Krtina - Zadobrova, št. projekta 1504, načrt št. 18_770, št. zvezka 2/2, januar 2019, po recenziji november 2019, PNZ d.o.o., Vojkova 65, 1000 Ljubljana,

Ministrstvo je po prejemu dopolnitve vloge s strani nosilca nameravanega posega, z dopisom št. 35428-6/2023-2570-40 z dne 5. 12. 2023 ponovno pozvalo DPOP k podaji mnenja o sprejemljivosti nameravanega posega.

Ministrstvo je dne 20. 12. 2023 prejelo novo mnenje DPOP št. 35400-593/2023-2570-4 z dne 19. 12. 2023. DPOP po pregledu dopolnjene dokumentacije ugotavlja, da dopolnjeno poročilo o vplivih na okolje ne vsebuje omilitvenih ukrepov, zahtevanih v dopisu številka 35400-593/2023-2570-2. DPOP je ponovno izpostavil, da iz poročila o vplivih na okolje izhaja, da se bodo do leta 2042 prometni tokovi povečali "med 32 in 33 %", kapaciteta AC omrežja pa za "dobrih 30%". Glede na navedeno se pričakuje, da bo stanje v planskem obdobju primerljivo z današnjim stanjem (SC0 – obstoječe omrežje) in posledično primerljivimi režimi vožnje v planskem obdobju. Kljub temu modelno ocenjeni delež vozil (Tabela 94) ugotavlja, da v planskem obdobju zaradi posega ne bo prišlo do režima zastoji (»stop-go«), zasičeni režim pa bo zmanjšan za slabo tretjino. Posledično ocena emisij toplogrednih plinov kaže, da se bodo te znižale, zato nameravani poseg pozitivno vpliva na podnebne cilje. Glede na navedeno obstaja tveganje, da modelno ocenjeni delež vozil v posameznem režimu vožnje na načrtovanem omrežju ne bo dosežen. Analize kažejo, da je treba pri načrtovanju povečevanja cestne kapacitete upoštevati inducirani promet. Na ta način se lahko bolje oceni, v kakšnem obdobju bo razširjena cestna kapaciteta ponovno zasičena, kar bi posledično izničilo njene pozitivne (okoljske) učinke. Kapacitetna analiza FGG Univerze v Ljubljani iz avgusta 2019 ugotavlja, da je ukrep tripasovnosti smiselna do ca. 6% povečanja prometnega povpraševanja in da se lahko že v nekaj letih začnejo ponovno pojavljati zastoji in zgostitve. Vendarle pa so vse napovedi prometnih tokov obremenjene z razmeroma veliko mero negotovosti, zato je treba delovati preventivno in preprečiti manj ugoden razvoj. Zaradi tega DPOP predlaga, da se ponovno pretehtajo omilitveni ukrepi, ki bodo omejili inducirani promet in preprečili ali vsaj znatno odložili potrebo po ponovnem večanju kapacitete cestne infrastrukture in s tem povezanimi potrebnimi posegi v okolje. Skladno z navedenim je DPOP nosilca nameravanega posega pozval, da v poročilu o vplivih na okolje predlaga dodatne omilitvene ukrepe, ki bodo prispevali k zmanjšanju števila vozil na zadevnem odseku in večjemu deležu rabe javnega potniškega prometa.

Ministrstvo je prejeto mnenje DPOP z dopisom št. 35428-6/2023-2570-42 z dne 21. 12. 2023 posredovalo nosilcu nameravanega posega v opredelitev. Nosilec nameravanega posega je na poziv odgovoril dne 26. 1. 2024. Dopisu št. 8.4.6./2023-PTPP-PMM-001 z dne 26. 1. 2024, je priložil projektno dokumentacijo v fizični obliki in Poročilo o vplivih na okolje za vzdrževalna dela v javno korist telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob—Lj. (Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. poročila 100323-dn, 19. 7. 2023, dopolnitev 15. 9. 2023, 30. 11. 2023 in 23. 1. 2024, E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju Poročilo).

Ministrstvo je po prejemu dopolnitve vloge s strani nosilca nameravanega posega, z dopisom št. 35428-6/2023-2570-46 z dne 29. 1. 2024 ponovno pozvalo DPOP k podaji mnenja o sprejemljivosti nameravanega posega.

Ministrstvo je dne 1. 2. 2024 prejelo novo mnenje DPOP št. 35400-593/2023-2570-6 z dne 31. 1. 2024. DPOP po pregledu dopolnjene dokumentacije ugotavlja, da je Poročilo z vidika podnebnih sprememb ustrezno.

Izvedba javne razgrnitve, zahteve za vstop in javne obravnave

A) Javna razgrnitev

Ministrstvo po tem, ko ugotovi, da je poseg sprejemljiv z vidika pristojnosti mnenjedajalcev in ministrstva, projekt iz 93. člena ZVO-2 in poročilo o vplivih na okolje iz 94. člena ZVO-2 pa ustrezna, obvesti javnost o začetem postopku presoje vplivov nameravanega posega v okolje.

Z javnim naznanilom številka 35428-6/2023-2570-48 z dne 1. 2. 2024 je bila namreč javnost z objavo na osrednjem spletnem mestu državne uprave ter na krajevno običajen način (na sedežu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana; Mestne občine Ljubljana, Mestni trg 1, 1000 Ljubljana, in Občine Domžale, Ljubljanska cesta 69, 1230 Domžale) obveščena o vseh zahtevah iz drugega odstavka 97. člena ZVO-2.

Javnosti je bilo v skladu s sedmo točko drugega odstavka 97. člena ZVO-2 omogočena pravica do podaje mnenj, predlogov in pripomb v zvezi z nameravanim posegom, in sicer glede ugotavljanja dejanskega stanja, upoštevanja pravil upravnega postopka in glede upoštevanja materialnih predpisov, vključno s predlogu ukrepov za preprečevanje in odpravo ali zmanjševanje pomembnih škodljivih vplivov na okolje ali za njihovo izravnavo 30 dni od roka, določenega v javnem naznanilu, to je od 6. 2. 2024 do 6. 3. 2024.

Ministrstvo je v okviru obravnavanega upravnega postopka, na podlagi prejete zahteve za vstop v postopek, Alojzu Pungerčarju, Ihanska cesta 40, 1230 Domžale (v nadaljevanju stranski udeleženec), s sklepom št. 35428-6/2023-2570-68 z dne 3. 4. 2024 priznalo status stranskega udeleženca.

Ministrstvo je v okviru javne razgrnitve prav tako prejelo pripombe v zvezi z nameravanim posegom, ki so jih podali krajani naselij Ihan in Prelog in Občina Domžale. Ministrstvo je prejete pripombe z dopisom št. 35428-6/2023-2570-57 z dne 11. 3. 2024 posredovalo nosilcu nameravanega posega v opredelitev.

Nosilec nameravanega posega je na poziv odgovoril dne 28. 3. 2024 s predložitvijo dokumenta z naslovom »Vloga za pridobitev okoljevarstvenega soglasja za poseg: Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje: OPREDELITEV DO ZAHTEVE ZA PRIZNANJE POLOŽAJA STRANSKEGA UDELEŽENCA IN DO PREJETIH PRIPOMB«, št. 8.4.6./2024-PTPP-PMM-007 z dne 28. 3. 2024.

Ministrstvo v nadaljevanju navaja pripombe, ki jih je prejelo na svoj naslov (prejeta na podlagi 97. člena ZVO-2), ter, v skladu s petim odstavkom 100. člena ZVO-2 odgovarja, kako je ta mnenja in predloge upošteval pri odločitvi:

1. Podana je bila pripomba stranskega udeleženca v zvezi z neprimernimi življenjskimi pogoji, ki jih povzroča avtocesta, o neobveščenosti o nameravanim posegu ter neverodostojnem pristopu izdelovalca strokovnih podlag s področja hrupa.

Ministrstvo v zvezi s pripombo glede neobveščenosti o nameravanim posegu in neverodostojnem pristopu izdelovalca strokovnih podlag s področja hrupa ugotavlja, da se leta nanaša na komunikacijo med pripombodajalcem in nosilcem nameravanega posega oz. se

nanaša na čas izvajanja popisov stavb in bivalnih prostorov s strani nosilca nameravanega posega. Glede na navedeno se ministrstvo do navedene pripombe ne opredeljuje.

Iz odgovora nosilca nameravanega posega sicer izhaja, da je neposredno sodelovanje z najbolj izpostavljenimi prebivalci ter lastniki parcel, na katere se s projektom delno posega, predvideno v nadaljnjih fazah izvedbe nameravanega posega. Nosilec nameravanega posega se zaveda, da je obremenitev okolja pri stavbi lhanska cesta 40, Domžale, glede na neposredno bližino AC odseka Domžale-Zadobrova povečana. Stavba je bila že ob gradnji opredeljena kot stavba, pri katerih čezmerne obremenitve s hrupom z izvedenimi protihrupnimi ograjami in nasipi ni bilo možno odpraviti v celoti, zato so bili v času gradnje AC pri stavbi izvedeni tudi ukrepi pasivne protihrupne zaščite (sanacija zvočne izolirnosti oken).

V fazi izdelave projektne dokumentacije PZI je bila stavba ne glede na predvideno nadgradnjo in podaljšanje protihrupnih ograj ponovno opredeljena kot stavba na naslovu lhanska cesta 40, Domžale, pri katerih v najvišji bivalni etaži ni možno zagotoviti doseganje mejne vrednosti kazalca nočnega hrupa za linijski vir (55 dB(A) v nočnem obdobju). Na podlagi modelne ocene, ki obravnava plansko obdobje leta 2042, je namreč na severni fasadi stavbe v zgodnji bivalni etaži ocenjeno preseganje mejne vrednosti za približno 1 dB(A), na ostalih delih stavbe pa bo čezmerna obremenitev odpravljena. V projektu PZI je za vse stavbe z ocenjeno povečano obremenitvijo s hrupom skladno z zakonodajo izdelan tudi elaborat pasivne protihrupne zaščite, vključno s stavbami, ki so bile sanirane že v času gradnje AC, predvsem z namenom preveritve kakovosti zvočne izolacije oken po 18 letih od izvedbe. Obveščanje lastnikov nepremičnin o izvajanju popisov stavb in bivalnih prostorov je potekalo na običajen način z dostavo vloge za popis stavbe v poštni nabiralnik, v času obiska pa je bilo predloženo tudi pooblastilo, ki je bilo izdano s strani odgovorne osebe podjetja Epi Spektrum d. o. o., ki je popis izvajalo. Lastnik nepremičnine na naslovu lhanska cesta 40, Domžale, se z omenjenim pristopom ni strinjal ter je za popis stavbe zahteval pooblastilo nosilca nameravanega posega, prav tako je soglasje pogojeval z izvedbo popisa v vseh etažah stavbe, kar ni skladno z uveljavljenim načinom sanacije, po kateri se ta izvaja le na čezmerno obremenjenih etažah, izjave o odpovedovanju pravici do pasivne protihrupne zaščite pa ni podpisal.

Ker s strani lastnika nepremičnine ni bilo izdanega soglasja za ogled stavbe, popisa prostorov in izvedbo meritev zvočne izolirnosti obstoječih oken, za stavbo, skladno z določili 8. in 9. točke 9. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, morebitnih sanacijskih ukrepov v Elaboratu pasivne zaščite ni bilo možno predvideti.

Na javni obravnavi je stranski udeleženec ponovno podal pripombo, da naj se pasivna zaščita ustrezno ovrednoti in preveri po celi hiši ter uredi maksimalno. Ne glede na to, da stavba na naslovu lhanska cesta 40 v elaboratu pasivne zaščite ni vključena med stavbe, ki so predvidene za izvedbo pasivnih ukrepov, je nosilec nameravanega posega podal izjavo, da bo na podlagi rezultatov prvega ocenjevanja hrupa, po izvedbi nameravanega posega, ovrednotena potreba po izvedbi pasivne zaščite tudi pri tem objektu. Skladno z določili Pravilnika o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS, št. 105/08 in 44/22 – ZVO-2) je upravljavec avtoceste v roku do 15 mesecev po izvedbi posega dolžan zagotoviti prvo ocenjevanje hrupa, ki obsega tako modelni izračun povprečnih letnih vrednosti kazalcev hrupa, kot izvedbo fizičnih meritev hrupa, katerih izvedba je v Poročilu tako predlagana tudi pri stavbi lhanska cesta 40, Domžale in kot pogoj določena tudi v točki IV. izreka tega okoljevarstvenega soglasja (Tabela 8 izreka tega okoljevarstvenega soglasja). Na podlagi rezultatov prvega ocenjevanja hrupa po izvedbi nameravanega posega bo preverjena učinkovitost predvidenih protihrupnih ograj ter ovrednotena potreba po izvedbi ukrepov pasivne zaščite na posameznih fasadah oziroma etažah stavbe. V primeru prekoračenih mejnih vrednosti je upravljavec avtoceste dolžan zagotoviti ustrezne ukrepe. Stranski udeleženec se je na javni obravnavi strinjal s takšnim pristopom.

Ministrstvo nadalje, v zvezi z pripombo glede neprimernih življenjskih pogojev odgovarja, da je za zmanjšanje obremenitve s hrupom v času odstranitve obstoječih protihrupnih ograj v Poročilu predlagano, da se na vseh območjih, kjer se gradbišče neposredno približa stanovanjski pozidavi, izvedejo začasne gradbiščne protihrupne ograje (skupaj 6 ograj v dolžini 834 m). Za stavbe Sneberska cesta 64A, Krumperška ulica 38, lhanska cesta 36, lhanska cesta 38 in lhanska cesta 40 je zaradi možnih povečanih vplivov v času gradnje

predlagana tudi preveritev potrebnosti pasivne protihrupne zaščite. Dejanskih razmer na gradbišču v fazi PZI ni možno oceniti, zato je v Poročilu predlagano, da se potrebnost izvedbe pasivne zaščite opredeli na podlagi rezultatov monitoringa hrupa v času gradnje, pri čemer je treba meritve hrupa pri najbolj izpostavljenih stavbah izvajati v času intenzivne gradnje. Ministrstvo je glede na navedeno, v točko III./D./a) izreka tega okoljevarstvenega soglasja določilo pogoj po izvedbi dodatnih ukrepov pasivne protihrupne zaščite v primeru z meritvami hrupa ugotovljene čezmerne obremenitve okolja za stavbe Sneberska cesta 64A, Krumperška ulica 38, lhanska cesta 36, lhanska cesta 38 in lhanska cesta 40. Poleg izvajanja monitoringa hrupa med gradnjo, je v skladu s točko IV. izreka tega okoljevarstvenega soglasja prav tako določen pogoj po izvedbi monitoringa vplivov na kakovost zraka in meritev vpliva vibracij zaradi izvajanja gradbenih del pri objektih v okolici gradbišča. Kot izhaja iz Tabel 4 in 6 **izreka** tega okoljevarstvenega soglasja je monitoring vplivov na kakovost zraka in meritve vpliva vibracij predviden tudi na naslovu lhanska cesta 40. Nadalje je ministrstvo v točko IV. izreka tega okoljevarstvenega soglasja določilo tudi pogoj po izvedbi prvega ocenjevanja hrupa v času obratovanja nameravanega posega za ugotavljanje vplivov pri najbližjih stanovanjskih objektih. Med lokacijami meritev hrupa v času obratovanja je navedena tudi lokacija na naslovu lhanska cesta 40 (Tabela 8 izreka tega okoljevarstvenega soglasja).

2. Pripomba stranskega udeleženca v zvezi s potrditvijo nosilca nameravanega posega, da zaščita v času gradnje ne bo zgolj na papirju in posredovanjem imena odgovorne osebe, na katero se bodo lahko obrnili ob nevšečnostih in težavah.

Ministrstvo v zvezi z navedeno pripombo odgovarja, da so za zmanjšanje vplivov na okolje v projektni dokumentaciji PZI predvideni vsi potrebni omilitveni ukrepi, ki izhajajo iz zakonodaje, dodatni omilitveni ukrepi so predvideni v Poročilu in jih je ministrstvo, kot je to pojasnjeno že v predhodnem odgovoru, določilo tudi v izrek tega okoljevarstvenega soglasja ter z njimi zavezalo nosilca nameravanega posega.

Ministrstvo nadalje pojasnjuje, da se skladno z 78. členom Gradbenega zakona (Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP in 133/23) ukrepe varstva okolja pred hrupom, prašnimi delci in vibracijami med gradnjo podrobno opredeli v načrtu organizacije gradbišča, ki ga izdelava izvajalec gradbenih del, pred pričetkom gradnje pa ga potrdi investitor. Zavezanec za izvajanje ukrepov med gradnjo je izvajalec gradbenih del, ki mora zagotoviti, da ne prihaja do čezmerne obremenitve okolja oziroma do poškodb izpostavljenih nepremičnin, kar se redno nadzira z okoljskim monitoringom. Odgovorna oseba za stike z izpostavljenimi prebivalci v času gradnje je odgovorna oseba izvajalca gradbenih del, sodelovanje z javnostjo v času gradnje ter obveščanje bližnjih prebivalcev o vrsti in predvidenem trajanju intenzivnih del pa mora biti zagotovljeno tudi s strani nosilca nameravanega posega.

3. Pripomba stranskega udeleženca, ki se nanaša na pasivno zaščito in na mehanske poškodbe ter svetlobno onesnaževanje

Ministrstvo v zvezi z pripombo, ki se nanaša na pasivno zaščito odgovarja, da je obremenitev s hrupom ob lhanski cesti v naselju Zaboršt v občini Domžale zaradi neposredne izpostavljenosti AC odseku Domžale-Zadobrova ter desne krivine na odseku v smeri Krtine ne glede na izvedene protihrupne ukrepe povečana, posledično v višjih etažah stavb tudi z visokimi protihrupnimi ograjami čezmerne obremenitve okolja ni možno odpraviti v celoti.

V obstoječem stanju sta ob levem pasu AC A1/0646 na območju naselij Zaboršt in Prelog izvedena dva sklopa protihrupnih ograj skupne dolžine 488 m ter višin med 2,0 in 4,1 m, del ograje v dolžini 237 m poteka po zemeljskem nasipu višine med 1,3 in 2,2 m. V projektni dokumentaciji PZI je na območju naselij Zaboršt in Prelog levo od AC predlagana protihrupna ograja PHO-2E-2 dolžine 970 m ter višine med 3,5 m in 5,5 m. Ograja v večjem delu poteka ob bankini AC, trije segmenti ograje ležijo na zemeljskem nasipu. Višinski potek kombinacij protihrupnih ograj in nasipov je predviden na način, da se na poteku na nasipu do prečkanja Kamniške Bistrice zagotovi enotni višinski potek ograje. Na začetnem delu je predlagano podaljšanje ukrepa za približno 160 m v smeri priključka Domžale, na zaključnem delu približno 280 m proti jugu, na območju naselja Zaboršt pa bo ograja sklenjena v celoti, s čimer se bo obremenitev s hrupom glede na obstoječe stanje delno zmanjšala, učinek ukrepov pa bo večji v nižjih etažah (za približno 4 dB(A) glede na obstoječe stanje), v najvišji (etažnost

P+2) pa bo obremenitev ne glede na predvideno nadvišanje ograj še vedno čezmerna, zato je predvidena tudi pasivna zaščita.

Protihrupne ograje morajo zagotavljati tudi predpisane akustične lastnosti (zvočna izolirnost in stopnja absorpcije), kar se po izvedbi preveri z meritvami lastnosti ograj na terenu, s čimer bo zagotovljena kvaliteta izvedbe ukrepov. Prvo ocenjevanje hrupa je treba izvesti najkasneje v obdobju 15 mesecev po vzpostavitvi 3. prometnega pasu, pri stavbi lhanska cesta 40 je v Poročilu predlagana tudi izvedba meritve celotne obremenitve okolja s hrupom, kar je ministrstvo določilo kot pogoj v točko IV. izreka tega okoljevarstvenega soglasja (Tabela 8 izreka tega okoljevarstvenega soglasja).

Ministrstvo nadalje v zvezi s pripombo, ki se nanaša na mehanske poškodbe odgovarja, da bo med obnovo AC občasno prihajalo do povečane obremenitve okolja z vibracijami zaradi gradbenih del, obratovanja gradbene mehanizacije ter transporta za potrebe gradnje. Vpliv vibracij na bližje objekte bo največji v času pripravljalnih zemeljskih del, utrjevanja spodnjega ustroja ceste ter izvedbe opornih in podpornih konstrukcij ter temeljenja protihrupnih ograj. Stavba lhanska cesta 40, Domžale, bo po predvidenem terminskem planu gradnje vplivu vibracij najbolj izpostavljena v drugi gradbeni sezoni, ko se bodo izvajala gradbena dela na levem voznem pasu AC, meja gradbenega posega pa bo v tej fazi gradnje od stavbe oddaljena 12 m.

Glede na predviden obseg in dinamiko gradbenih del se obremenitev z vibracijami pri najbližjih stavbah po oceni ne bo bistveno povečala, območje pomembnega vpliva na zdravje ljudi med obnovo AC zaradi vibracij pa bo omejeno na območje gradbišča. V času gradnje je s projektno dokumentacijo PZI predvideno spremljanje gradbenega stanja najbolj izpostavljenih stavb, med drugimi tudi pri stavbi lhanska cesta 40, Domžale, kar je ministrstvo določilo tudi kot pogoj v točki IV. izreka tega okoljevarstvenega soglasja (Tabela 6 izreka tega okoljevarstvenega soglasja). Spremljanje stanja vključuje popis in dokumentiranje že pred pričetkom gradnje vseh vidnih poškodb nosilnih elementov, kakor tudi nenosilnih elementov, z izvedbo meritev širine karakterističnih razpok na označenih mestih, obseg in pogostost nadaljnjega opazovanja med gradnjo pa se določi na podlagi ugotovitev prvega opazovanja in glede na ugotovljeno stanje stavbe. Zavezanec za izvedbo popisa in nadaljnjega opazovanja je izvajalec gradbenih del, opazovanje izvaja za to usposobljeni izvajalec z ustreznimi referencami. V kolikor pride med gradnjo do poškodb na objektih, je poškodbe treba sanirati.

V povezavi s svetlobnim onesnaženjem pa ministrstvo odgovarja, da je v sklopu obnove AC predvidena preureditev AC priključkov Šentjakob in Sneberje, kjer se cestna razsvetljava priključkov skoraj v celoti izvede na novo, medtem ko se v AC priključek Domžale z obnovo ne posega. Svetlobno onesnaževanje iz vozišča AC se bo na območju obnove po oceni zmanjšalo, saj je na celotnem odseku AC, kjer je načrtovana vzpostavitev tretjega prometnega pasu, v ločilnem pasu AC predvidena izvedba betonske varnostne ograje višine 1,2 m. Dodatno zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja je pričakovano tudi zaradi delnega podaljšanja protihrupne ograje v smeri AC priključka Domžale (za približno 160 m).

4. Pripomba stranskega udeleženca, ki se nanaša na finančno odškodnino
Ministrstvo v zvezi z navedeno pripombo odgovarja, da ni pristojen za obravnavo takšne zahteve, zato se do nje ne more opredeliti.
5. Pripomba krajana lhana v zvezi z nenačrtovanjem protihrupne zaščite na vzhodni strani AC, na celotnem delu med priključkom Domžale in priključkom Šentjakob, kot je razvidno iz priložene skice ter načrtovanjem zgolj na zahodni strani AC v enih odsekih.
Ministrstvo v zvezi z navedeno pripombo odgovarja, da naselje lhan leži vzhodno od AC odseka A1/0646 Domžale-Zadobrova v oddaljenosti več kot 800 m od osi AC. Na zahodnem delu naselja lhan so ob AC odseku delno izpostavljene naslednje enote urejanja prostora s stanovanjsko pozidavo ob Bistriški, Breznikovi in Igriški cesti, Dragarjevi in Lipovi ulici, Na ledinah in Poti na žago: EUP IH-01, IH-06, IH-21, IH-24 (raba CU), IH-03, IH-04, IH-27, IH-28 (raba SK) ter IH-17 in IH-18 (raba SS). Vse prostorske enote so skladno z določili OPN Domžale razvrščene v III. stopnjo varstva pred hrupom. Mejne vrednosti za linijski vir hrupa

so določene v Preglednici 3 Priloge 1 Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju in na območju III. stopnje varstva pred hrupom znašajo 65 dB(A) v dnevnem, 60 dB(A) v večernem, 55 dB(A) v nočnem in 65 dB(A) v celodnevem obdobju.

V naselju Ihan je najbližja stavba z varovanimi prostori od osi levega voznega pasu AC oddaljena 822 m (Bistriška cesta 2), sledijo stavbe Bistriška cesta 1 (847 m od osi), Na Ledinah 8 (860 m od osi) in Dragarjeva cesta 22 (860 m od osi). V obstoječem stanju sta ob levem pasu AC A1/0646 na območju naselij Zaboršt, Prelog in Šentpavel pri Domžalah izvedena dva sklopa protihrupnih ograj skupne dolžine 745 m ter višin med 2,0 in 4,1 m. Ograja v naseljih Zaboršt in Prelog je postavljena na zemeljski nasip dolžine 237 m ter višine med 1,3 in 2,2 m. V okviru projekta PZI je izdelana strokovna ocena obremenitve okolja s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov v času obratovanja AC po vzpostavitvi 3. prometnega pasu. Obremenitev okolja s hrupom je ocenjena z modelnim izračunom po smernici XPS 31-133 ter pravilih stroke ob upoštevanju predvidene obnove AC na podlagi napovedi prometa za leto 2042. Po projektu PZI je na celotnem odseku obnove AC v ločilnem pasu AC predvidena izvedba betonske varnostne ograje višine 1,2 m, dodatno sta ob levem pasu AC predvidena dva daljša sklopa protihrupnih ograj skupne dolžine 2.282 m: protihrupna ograja PHO-2E-2 (Zaboršt, Prelog) med km 0,0+80 in km 1,0+47, dolžine 970 m ter višine med 3,5 m in 5,5 m protihrupna ograja PHO-2E-4 (Šentpavel pri Domžalah, Dragomelj) med km 2,6+58 in km 3,9+54, dolžine 1.312 m ter višine med 3,5 m in 4,5 m.

Na vmesnem odseku dolžine 1.610 m, kjer se naselje Ihan najbolj približa AC, izvedba protihrupnih ograj v projektu PZI zaradi večje oddaljenosti pozidave ni predvidena. Pri najbolj izpostavljenih stavbah v naselju Ihan dosegajo ocenjene vrednosti kazalcev hrupa v planskem obdobju leta 2042 do največ 51 dB(A) v dnevnem in večernem obdobju, 48 dB(A) v nočnem in 55 dB(A) v celodnevem obdobju L_{DvN} .

Po izvedbi obnove AC se bo obremenitev s hrupom v naselju Ihan, glede na obstoječe stanje, po oceni zmanjšala za približno med 0,5 in 1,3 dB(A). K delno nižjim ravnam hrupa bo največ prispevala izvedba betonske varnostne ograje v ločilnem pasu, delno zmanjšanje bo doseženo tudi z daljšimi protihrupnimi ograjami severno in južno od naselja. Ocenjene vrednosti kazalcev hrupa so za 7 dB(A) nižje od predpisanih mejnih vrednosti za linijski vir hrupa na območju III. stopnje varstva pred hrupom, posledično zahteva po vzpostavitvi dodatne ograje ni upravičena oziroma zanjo ni zakonske osnove.

Iz navedbe o povečanih ravneh hrupa ni razvidno, ali gre za konične vrednosti, ki so lahko posledica izrednih dogodkov, ali za ekvivalentne ravni hrupa, ki so izključno posledica prometa po AC. Pri tem ministrstvo pojasnjuje, da je za vrednotenje obremenitve s hrupom zaradi linijskega vira hrupa skladno s Prilogo 1 Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju merodajno celoletno povprečje, pri modelnem izračunu se v za hrup najbolj občutljivem nočnem obdobju upošteva 100 % delež ugodnih pogojev razširjanja hrupa.

6. Pripomba krajanke Ihana iz Bistriške ulice glede ustrezne protihrupne zaščite za zagotavljanje kakovosti življenja naselja in okolice

Ministrstvo v zvezi z navedeno pripombo odgovarja, da stanovanjska pozidava ob Bistriški ulici leži v naselju Prelog. Skladno z OPN Domžale ležijo stavbe na enoti urejanja prostora EUP PR-16 (raba SS), za katero je določena III. stopnja varstva pred hrupom. AC odseku Domžale-Šentjakob je najbližja stavba Bistriška ulica 7, ki je od osi levega voznega pasu AC oddaljena 698 m, sledijo stavbe Bistriška ulica 9 (708 m od osi), Bistriška ulica 6 (719 m od osi) in Bistriška ulica 5 (740 m od osi). Meje vrednosti za linijski vir hrupa so določene v Preglednici 3 Priloge 1 Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju in na območju III. stopnje varstva pred hrupom znašajo 65 dB(A) v dnevnem, 60 dB(A) v večernem, 55 dB(A) v nočnem in 65 dB(A) v celodnevem obdobju.

V okviru projekta PZI je izdelana strokovna ocena obremenitve okolja s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov v času obratovanja AC po vzpostavitvi 3. prometnega pasu. Obremenitev okolja s hrupom je ocenjena z modelnim izračunom po smernici XPS 31-133 ter pravilih stroke ob upoštevanju predvidene obnove AC na podlagi napovedi prometa za leto 2042. Po projektu PZI je na celotnem odseku obnove AC v ločilnem pasu AC predvidena izvedba betonske varnostne ograje višine 1,2 m, dodatno sta ob levem pasu AC predvidena dva daljša sklopa protihrupnih ograj skupne dolžine 2.282 m ter višin med 3,5 in 5,5 m.

Na vmesnem odseku dolžine 1.610 m, kjer se pozidava ob Bistriški ulici najbolj približa AC, izvedba protihrupnih ograj ob AC v projektu PZI zaradi večje oddaljenosti pozidave ni predvidena. Pri najbolj izpostavljenih stavbah ob Bistriški ulici dosežajo ocenjene vrednosti kazalcev hrupa v planskem obdobju leta 2042 do največ 52 dB(A) v dnevnem in večernem obdobju, 49 dB(A) v nočnem in 56 dB(A) v celodnevem obdobju L_{DVN} .

Po izvedbi obnove AC se bo obremenitev s hrupom pri stavbah ob Bistriški ulici, glede na obstoječe stanje, po oceni zmanjšala med 0,8 in 1,6 dB(A). K delno nižjim ravnom hrupa bo največ prispevala izvedba betonske varnostne ograje v ločilnem pasu, delno zmanjšanje bo doseženo tudi z za približno 280 m daljšo in do 2 m višjo protihrupno ograjo, ki je predvidena za pozidavo v južnem delu naselja Zaboršt in ob Breznikovi cesti v Prelogu. Ocenjene vrednosti kazalcev hrupa so za 6 dB(A) nižje od predpisanih mejnih vrednosti za linijski vir hrupa na območju III. stopnje varstva pred hrupom, posledično zahteva po vzpostavitvi dodatne ograje ni upravičena oziroma zanjo ni zakonske osnove.

7. Pripomba krajanke Preloga iz Preloške ceste glede ustrezne protihrupne zaščite
- Ministrstvo v zvezi z navedeno pripombo odgovarja, da stanovanjska pozidava ob Preloški cesti leži v naselju Prelog. Skladno z OPN Domžale ležijo stavbe na enotah urejanja prostora EUP PR-14, PR-16, PR-17 (raba SS) ter PR-12 in IH-01 (raba CU), za katere je določena III. stopnja varstva pred hrupom. AC odseku Domžale-Šentjakob je najbližja stavba Preloška cesta 10B, ki je od osi levega voznega pasu AC oddaljena 595 m, sledijo stavbe Preloška cesta 29 (598 m od osi), Preloška cesta 10 (615 m od osi) in Preloška cesta 12 (616 m od osi). Mejne vrednosti za linijski vir hrupa so določene v Preglednici 3 Priloge 1 Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju in na območju III. stopnje varstva pred hrupom znašajo 65 dB(A) v dnevnem, 60 dB(A) v večernem, 55 dB(A) v nočnem in 65 dB(A) v celodnevem obdobju.

V okviru projekta PZI je izdelana strokovna ocena obremenitve okolja s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov v času obratovanja AC po vzpostavitvi 3. prometnega pasu. Obremenitev okolja s hrupom je ocenjena z modelnim izračunom po smernici XPS 31-133 ter pravilih stroke ob upoštevanju predvidene obnove AC na podlagi napovedi prometa za leto 2042. Po projektu PZI je na celotnem odseku obnove AC v ločilnem pasu AC predvidena izvedba betonske varnostne ograje višine 1,2 m, dodatno sta ob levem pasu AC predvidena dva daljša sklopa protihrupnih ograj skupne dolžine 2.282 m ter višin med 3,5 in 5,5 m.

Na vmesnem odseku dolžine 1.610 m, kjer se pozidava ob Preloški cesti najbolj približa AC, izvedba protihrupnih ograj ob AC v projektu PZI zaradi večje oddaljenosti pozidave ni predvidena. Pri najbolj izpostavljenih stavbah ob Preloški cesti dosežajo ocenjene vrednosti kazalcev hrupa v planskem obdobju leta 2042 do največ 53 dB(A) v dnevnem in večernem obdobju, 49 dB(A) v nočnem in 57 dB(A) v celodnevem obdobju L_{DVN} .

Po izvedbi obnove AC se bo obremenitev s hrupom pri stavbah ob Preloški cesti glede na obstoječe stanje po oceni zmanjšala med 0,5 in 2,2 dB(A). K delno nižjim ravnom hrupa bo največ prispevala betonska varnostna ograja, delno zmanjšanje bo doseženo tudi z za približno 280 m daljšo in do 2 m višjo protihrupno ograjo, ki je predvidena za pozidavo v južnem delu naselja Zaboršt in ob Breznikovi cesti v Prelogu. Ocenjene vrednosti kazalcev hrupa so za 6 dB(A) nižje od predpisanih mejnih vrednosti za linijski vir hrupa na območju III. stopnje varstva pred hrupom, posledično zahteva po vzpostavitvi dodatne ograje ni upravičena oziroma zanjo ni zakonske osnove.

8. Pripomba Občine Domžale glede omogočanja vzporednega vodenja kolesarske poti ob cestnem telesu od naselja Vir v občini Domžale do območja Blagovno trgovskega centra v Ljubljani, v okviru vzdrževalnih del v javno korist za avtocesto. Občina v mnenju navaja, da OPN Domžale na območju kmetijskih zemljišč ne dopušča gradnje novih prometnih površin, določila, ki bi v OPN Domžale to omogočala, pa so bila na zahtevo nosilca urejanja prostora, pristojnega za varstvo kmetijskih zemljišč, umaknjena. OPN Domžale določa, da je poseganje na kmetijska zemljišča dopustno le v okviru rekonstrukcije cest. Zato občina predlaga, »da se predmetna kolesarska povezava vključi v projekt vzdrževalnih del v javno korist, ki je predmet javne razgrnitve na način, da se njena trasa situativno prikaže z lego znotraj območja varovalnega pasu ceste in v tekstu navede, da se za ta del rekonstrukcije ceste v okviru

vzdrževalnih del v javno korist izdela ločena projektna dokumentacija za izvedbo druge gospodarske javne infrastrukture (2. člen ZCest tč. 98)«. Občina Domžale v dopisu št. 351-124/2023 z dne 6. 7. 2023 navaja, da naj predvidene ureditve širitve avtoceste ne onemogočajo oziroma naj vključijo možnost izvedbe kolesarske povezave.

Ministrstvo v zvezi z navedeno pripombo odgovarja, da kolesarska pot ob cestnem telesu od naselja Vir v občini Domžale do območja Blagovno trgovskega centra v Ljubljani ni predmet nameravanega posega. Ministrstvo nadalje pojasnjuje, da je predmet nameravanega posega zgolj preureditev odstavnega pasu z namenom vzpostavitve 3. prometnega pasu po postopku vzdrževalnih del v javno korist. Kot je pojasnil nosilec nameravanega posega v dopisu št. 8.4.6./2023-PTPPMM-026 z dne 1. 12. 2023, v okviru nameravanega posega ni predvideno omogočanje vzporednega vodenja kolesarske poti ob cestnem telesu, se pa vzporedno ob avtocesti nahajajo številne poljske in javne poti, ki se po potrebi lokalno sanirajo v okviru vzdrževalnih del na avtocesti. Vse te poti ostanejo v upravljanju in vzdrževanju lokalnih skupnosti, zato lahko o vodenju kolesarskega prometa po njih same odločajo.

Ministrstvo je po preteku roka za podajo pripomb na nameravani poseg prejelo dodatno pripombo, za katero je ugotovilo, da gre za identično pripombo, kot je bila podana že v času trajanja javne razgrnitve s strani krajana lhana in do katere se je ministrstvo že opredelilo v predhodno podanem odgovoru na pripombo pod točko 5.

Ministrstvo je (z narokom št. 35428-6/2023-2570-65 in št. 35428-6/2023-2570-65) razpisalo v prostorih ministrstva dne 25. 4. 2024 javno obravnavo zaradi zagotovitve možnosti nosilcu nameravanega posega in stranskemu udeležencu, da se lahko izjasnita o vseh dejstvih in okoliščinah, ki so pomembne za odločanje, predvsem pa, da se izjasnita o sprejemljivosti posega. Javno obravnavo je ministrstvo razpisalo tudi zaradi zagotovitve možnosti zainteresirani javnosti, da predstavi in utemelji mnenja, predloge in pripombe, ki jih je podala v okviru javne razgrnitve za nameravani poseg.

Nosilec nameravanega posega je, skladno s sklepom iz zapisnika javne obravnave št. 35428-6/2023-2570-71 z dne 25. 4. 2024, vlogo dne 23. 5. 2024 dopolnil s predložitvijo naslednje dokumentacije:

- Dokument z naslovom »Vloga za pridobitev okoljevarstvenega soglasja za poseg: Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje: POJASNILA GLEDE PRIPOMB STRANSKEGA UDELEŽENCA NA JAVNI OBRAVNAVI«, št. 8.4.6./2024-PTPP-PMM-014 z dne 23. 5. 2024.

Nosilec nameravanega posega se je v dokumentu pisno opredelil do pripomb stranskega udeleženca, podanih na javni obravnavi.

V zvezi z zahtevo po podaljšanju aktivne protihrupne zaščite ustrezne višine do nasipa nadvoza (proti priključku Domžale) je nosilec nameravanega posega podal naslednje pojasnilo:

predlog protihrupnih ukrepov za območju Etape II obnove AC odseka Domžale-Lj (Zadobrova) je v projektu PZI J.V. BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., št. 647/II, določen v strokovnih podlagah 11/11 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov (Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-A2, maj 2023, dopolnitev november 2023) in 11/13 Elaborat pasivne protihrupne zaščite (Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-B2, maj 2023, dopolnitev november 2023). Obremenitev okolja s hrupom je v strokovni podlagi št. 2020-035-A2 ocenjena z modelnim izračunom po predpisanih skupnih metodah ocenjevanja hrupa ter pravilih stroke ob upoštevanju predvidene obnove AC na podlagi napovedi prometa za leto 2042.

V obstoječem stanju sta ob desnem robu v smeri Maribora (na območju naselij Zaboršt in Prelog) izvedena dva sklopa protihrupnih ograj skupne dolžine 488 m ter višin med 2,0 in 4,1 m, del ograje v dolžini 237 m poteka po zemeljskem nasipu višine med 1,3 in 2,2 m. Stavba lhanska cesta 40 je bila ob gradnji opredeljena kot stavba, pri kateri čezmerne obremenitve s hrupom z izvedenimi

protihrupnimi ograjami in nasipi ni bilo možno odpraviti v celoti, zato so bili v času gradnje AC pri stavbi izvedeni tudi ukrepi pasivne protihrupne zaščite (sanacija zvočne izolirnosti oken).

V projektu PZI je za stanovanjsko pozidavo ob Ihanski cesti v Zaborštu in naselju Prelog desno v smeri Maribora ob AC predvidena izvedba protihrupne ograje PHO-2E-2 skupne dolžine 970 m ter višine med 3,5 in 5,5 m, pri čemer osrednji del protihrupne ograje leži na nasipu višine približno 2,0 m glede na nivoletno AC. Na začetnem delu je s projektom PZI predvideno podaljšanje ukrepa za približno 164 m v smeri priključka Domžale, na zaključnem delu približno 280 m proti jugu, na območju naselja Zaboršt pa bo ograja sklenjena v celoti, s predvideno nadgradnjo in podaljšanjem ograje pa se bo obremenitev s hrupom pri stavbi Ihanska cesta 40 glede na obstoječe stanje zmanjšala za ca. 4 dB(A).

Predviden obseg protihrupnih ukrepov je skladen z zahtevami zakonodaje ter tudi z določili Strokovne podlage za operativni program varstva pred hrupom ob AC v Republiki Sloveniji, Zvezek 2: Smernice za načrtovanje in izvajanje ukrepov varstva pred hrupom cestnega prometa – Ukrepi na viru in aktivni ukrepi, na podlagi katere je bil za nameravan poseg izdelan predlog protihrupnih ukrepov.

Na podlagi predloga stranskega udeleženca v postopku javne obravnave za izdajo okoljevarstvenega soglasja po podaljšanju protihrupne ograje v smeri AC priključka Domžale do nadvoza lokalne ceste čez AC je bila s strani nosilca nameravanega posega preverjena učinkovitost morebitnega podaljšanja protihrupne ograje v smeri severovzhoda za dodatnih 82 m do severnega dela nadvoza nad AC, pri čemer je za podaljšek ograje upoštevana višina 4,0 m, kot je predvidena višina začetnega dela ograje. Podatki o ocenjeni akustični učinkovitosti podaljšanja ukrepa pri stavbi Ihanska cesta 40, Domžale, so podani v Preglednici 1 dopisa, pričakovano zmanjšanje obremenitve v višini 4 m od tal v nočnem obdobju pa je prikazano na sliki 1.

Primerjava vrednosti kazalcev hrupa pri rešitvi iz projekta PZI in v primeru podaljšanja protihrupne ograje kaže na to, da se v primeru dodatne nadgradnje aktivnih ukrepov obremenitev s hrupom na stavbi Ihanska cesta 40, Domžale, spremeni minimalno. Večji akustični učinek podaljšane ograje je ocenjen le v zaledju dodatnega ukrepa (podaljška ograje), kjer ni nobene pozidave, medtem ko je ocenjen učinek nadgradnje na fasadah stavbe Ihanska cesta 40, Domžale, do največ 0,3 dB(A), v najbolj obremenjeni etaži na SV in SZ fasadah, kjer je ocenjeno preseganje mejne vrednosti v nočnem obdobju, pa le do 0,1 dB(A). Ocenjen akustični učinek podaljšanja protihrupne ograje proti nadvozu čez AC pri stavbi Ihanska cesta 40, Domžale, je zanemarljiv ter ga s stališča varstva okolja pred hrupom ni možno upravičiti. Pri tem nosilec nameravanega posega ponovno poudarja, da je s projektom PZI predvideno podaljšanje protihrupne ograje proti severovzhodu obsežno, saj bo protihrupna ograja segala do razdalje 285 m od stavbe Ihanska 40, kar praviloma presega primerljive rešitve na ostalem AC omrežju.

V zvezi s pripombo stranskega udeleženca, naj se pasivna zaščita ustrezno ovrednoti in preveri po celi hiši ter uredi maksimalno, ministrstvo na podlagi proučitve odgovora nosilca nameravanega posega in spisne dokumentacije odgovarja naslednje:

čezmerna obremenitev se skladno z določili 8. točke 9. člena Uredbe o mejnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju v primeru, ko so upoštevani tehnično, prostorsko in ekonomsko upravičeni ukrepi za zmanjšanje emisije na viru hrupa in aktivne zaščite vira hrupa, odpravlja z ukrepi pasivne zaščite, ki se skladno z določili zakonodaje izvajajo le na fasadah oziroma etažah, kjer je ocenjena čezmerna obremenitev okolja s hrupom. V projektu PZI je za vse stavbe z ocenjeno povečano obremenitvijo s hrupom (na območju Etape II skupno 7 stanovanjskih stavb) skladno z zakonodajo izdelan tudi Elaborat pasivne protihrupne zaščite, vključno s stavbami, ki so bile sanirane že v času gradnje AC, predvsem z namenom preveritve kakovosti zvočne izolacije oken po 18 letih od izvedbe. Lastnik nepremičnine na naslovu Ihanska cesta 40, Domžale, je v času priprave projektne dokumentacije PZI soglasje za popis stavbe pogojeval z izvedbo popisa v vseh etažah stavbe, kar ni skladno z uveljavljenim načinom sanacije zvočne izolirnosti oken, ki vključuje obravnavo le čezmerno obremenjenih stavb oziroma fasad. Ker ni podal soglasja za popis stavbe, posledično stavba ni vključena med stavbe, ki so predvidene za izvedbo pasivnih ukrepov. Ne glede na to, bo na podlagi rezultatov prvega ocenjevanja hrupa, po izvedbi nameravanega posega, ovrednotena potreba po izvedbi pasivne zaščite.

Skladno z določili Pravilnika o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS, št. 105/08 in 44/22 – ZVO-2) je upravljavec AC v roku do 15 mesecev po izvedbi posega dolžan zagotoviti prvo ocenjevanje hrupa, ki obsega tako modelni izračun povprečnih letnih vrednosti kazalcev hrupa, kot izvedbo fizičnih meritev hrupa, katerih izvedba je v Poročilu predlagana tudi pri stavbi lhanska cesta 40, Domžale. Na podlagi rezultatov prvega ocenjevanja hrupa po izvedbi nameravanega posega bo preverjena učinkovitost predvidenih protihrupnih ograj ter ovrednotena potreba po izvedbi ukrepov pasivne zaščite na posameznih fasadah oziroma etažah stavbe. V primeru prekoračenih mejnih vrednosti je upravljavec AC dolžan zagotoviti ustrezne ukrepe. Stranski udeleženec se je na javni obravnavi strinjal s takšnim pristopom.

Stranski udeleženec je na obravnavi podal pripombo tudi glede uporabe obstoječe lokalne ceste (lhanska cesta). V zvezi z navedeno pripombo ministrstvo odgovarja naslednje:

Lhanska cesta je kategorizirana kot občinska javna cesta, in sicer kot javna pot. Iz Elaborata ureditve gradbišča (T.3.6 – Gradbiščne in transportne poti) in iz Poročila (poglavje 2.11.2.5 Gradbiščne in transportne poti) izhaja, da uporaba drugih cest lokalnega cestnega omrežja na širšem območju gradnje oz. sanacije cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 Domžale-Šentjakob od km 0.160 do km 4.579,96 in A1/0646 Domžale-Šentjakob od km 0,160 do km 4.619,96 za vzpostavitev 3. prometnega pasu za potrebe gradnje ni dovoljena. V primeru uporabe lokalnih cest je le-ta mogoča le ob soglasju lokalne skupnosti.

V zvezi s kontaktom odgovorne osebe v času izvedbe nameravanega posega in dosegljivostjo odgovorne osebe je nosilec nameravanega posega pojasnil, da bo odgovorna oseba za stike z izpostavljenimi prebivalci v času gradnje odgovorna oseba izvajalca gradbenih del in tudi vodja nadzora, sodelovanje z javnostjo v času gradnje ter obveščanje bližnjih prebivalcev o vrsti in predvidenem trajanju intenzivnih del pa bo zagotovljeno tudi s strani nosilca nameravanega posega. Konkretnih podatkov o kontaktnih osebah še ni mogoče posredovati stranskemu udeležencu, saj je treba za izvedbo nameravanega posega najprej pridobiti vsa ustrezna soglasja, izvesti javno naročilo za izvajalca gradbenih del in šele nato po podpisu pogodbe z izvajalcem, bo znana odgovorna oseba izvajalca.

V zvezi z vprašanjem prekomernega prašenja med gradnjo pa ministrstvo na podlagi proučitve odgovora nosilca nameravanega posega in spisne dokumentacije odgovarja naslednje:

pogoje in pravila ravnanja pri izvajanju gradbenih del na gradbišču, zahteve za gradbeno mehanizacijo in organizacijske ukrepe na gradbišču z namenom preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev, ki pri tem nastajajo, določa Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2). V Poročilu in v projektni dokumentaciji PZI je za obdobje med začasno odstranitvijo protihrupnih ograj, ki bo okvirno trajala 1 mesec, predvidena izvedba gradbiščne ograje v funkciji začasne protiprašne in protihrupne zaščite v dolžini 183 m in višine 2,5 m, ki bo potekala na meji gradbišča ob najbolj izpostavljenih stavbah ob lhanski in Breznikovi cesti v naseljih Zaboršt in Prelog. Zahteva po izvedbi začasnega protiprašnega zaslona na lokaciji lhanske ceste je določena tudi kot pogoj v točki III./C./a. izreka tega okoljevarstvenega soglasja. V primeru rednega in učinkovitega izvajanja ukrepov bo vplivno območje prašenja po oceni omejeno na samo območje gradbišča. Skladno z 78. členom Gradbenega zakona se ukrepe varstva okolja pred prašnimi delci med gradnjo podrobno opredeli v načrtu organizacije gradbišča, ki ga izdelata izvajalec gradbenih del, pred pričetkom gradnje pa ga potrdi nosilec nameravanega posega.

Učinkovitost ukrepov se preverja na podlagi nadzora nad emisijami gradbene mehanizacije in gradbiščnih naprav, nadzora nad izvajanjem omilitvenih ukrepov na gradbišču ter monitoringa onesnaženosti zraka med gradnjo. Če se bo na podlagi rezultatov monitoringa delcev PM₁₀ ugotovilo povečano obremenjevanje okolja čez zakonsko predpisano mejo, se bodo morali izvesti dodatni omilitveni ukrepi za odpravo čezmerne obremenitve okolja s prašnimi delci.

Glede pripombe stranskega udeleženca v povezavi z uporabo zemljišča v k.o. 1958 Brezovica s parcelno št. 1072/4, tako med gradnjo kot med obratovanjem nameravanega posega, ministrstvo

na podlagi proučitve odgovora nosilca nameravanega posega in spisne dokumentacije odgovarja naslednje:

v obravnavanem primeru gre kmetijsko zemljišče. Kot izhaja iz Poročila, se zemljišče ne nahaja na območju, kjer bi lahko bil prisoten vpliv na zdravje ali premoženje ljudi, tako v času gradnje kot tudi obratovanja. Emisij onesnaževal v tla in podtalje v času obratovanja na predmetnem zemljišču ne bo. Ocenjena dodatna onesnaženost zraka z delci PM_{10} v času gradnje bo z upoštevanjem zakonsko predpisanih omilitvenih ukrepov (prekrivanje tovara s ponjavami, čiščenje vozila pred vključevanjem na javno cestno omrežje, vlaženje gradbišča, ...) na letnem povprečju pri praktično vseh izpostavljenih stavbah in tudi predmetnem zemljišču segala pod $8 \mu g/m^3$. Za vsa območja s pričakovano povečano onesnaženostjo zraka z delci PM_{10} so razen osnovnih omilitvenih ukrepov v predvideni tudi dodatni omilitveni ukrepi za preprečevanje razširjanja prašenja, ki jih je ministrstvo določilo v točki III./C./a. izreka tega okoljevarstvenega soglasja, in sicer:

- II. etapa: na najbolj izpostavljenih območjih stanovanjske pozidave ob gradbišču (Krumperška ulica, lhanska cesta, Šentpavel pri Domžalah) je zahtevana izvedba 3 sklopov začasnih protiprašnih zaslonov skupne dolžine 438 m in višine 2,5 m;

- v dneh, ko so za Ljubljano in Domžale napovedane ravni delcev PM_{10} višje od $40 \mu g/m^3$, je treba izvajanje zemeljskih in gradbenih del, ki povzročajo delce PM_{10} , prekiniti.

V času gradnje je pri stavbi lhanska cesta 40, Domžale, predpisan tudi monitoring onesnaženosti zraka z delci PM_{10} (točka IV. izreka tega okoljevarstvenega soglasja). Zavezanec za izvedbo monitoringa med gradnjo je izvajalec gradbenih del, ki je dolžan zagotoviti, da se meritve izvajajo v času največje intenzivnosti gradbenih del. Izvedbo ukrepov za zmanjševanje emisije delcev mora zagotavljati izvajalec z dnevnim zapisovanjem v gradbeni dnevnik, nadzornik spremlja skladnost ukrepov z načrtom ureditve gradbišča. V primeru neskladja nadzornik izdela predlog za odpravo neskladja o tem obvesti nosilca nameravanega posega, v primeru ugotovljenega neupoštevanja predloga pa inšpektorja. Monitoring onesnaženosti zraka z delci PM_{10} je potrebno izvajati na območju v neposredni bližini gradbišča.

V primeru prekoračitev mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan izvesti dodatne omilitvene ukrepe (postavitve dodatnih gradbiščnih ograj in ponjav, rednejše vlaženje in čiščenje vozniških površin...) in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti.

Med obratovanjem AC odseka Domžale-Zadobrova je za zmanjšanje emisije delcev PM_{10} potrebno redno in ustrezno vzdrževanje vozniških površin, s čimer se zmanjša resuspenzija delcev s tal, kar pa je že predpisano v načrtih vzdrževanja AC omrežja s strani upravljalca DARS d.d.

V zvezi z vplivom hrupa na zemljišču v k.o. 1958 Brezovica s parcelno št. 1072/4 pa ministrstvo odgovarja, da je zakonodaja s področja varstva pred hrupom primarno namenjena zagotavljanju ustreznih pogojev na za hrup občutljivih površinah, med katera kmetijske površine ne sodijo, saj so razvrščene v IV. stopnjo varstva pred hrupom. Skladno z določili 7. člena Uredbe o mejnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju je mesto ocenjevanja hrupa na fasadah stavb za varovanimi prostori, če v razdalji z vodoravno projekcijo do 500 metrov od meje vira hrupa ni stavb z varovanimi prostori, se za mesto ocenjevanja izbere mesto na prostem v razdalji z vodoravno projekcijo 500 metrov od meje vira hrupa. Na obravnavanem kmetijskem zemljišču posledično mesta ocenjevanja hrupa ni možno določiti. Ne glede na navedeno ministrstvo pojasnjuje, da bo z načrtovano nadgradnjo protihrupne ograje PHO-E2-2, ki poteka do razdalje 285 m severovzhodno od stavbe lhanska cesta 40, Domžale, ter je v tem delu višine med 4,0 in 5,5 m, zagotovljeno tudi zmanjšanje obremenitve s hrupom na predmetnem kmetijskem zemljišču. Glede na navedeno in kot izhaja iz Poročila, vpliva v času gradnje in obratovanja na zemljišče v k.o. 1958 Brezovica s parcelno št. 1072/4 ne bo. Podatki meritev hrupa ter modelnega ocenjevanja so javno dostopni, končna poročila bodo tudi s strani nosilca nameravanega posega posredovana tudi lastniku nepremičnine lhanska cesta 40, Domžale.

Ministrstvo je stranskega udeleženca z dopisom št. 35428-6/2023-2570-74 z dne 23. 5. 2024 seznanilo z odgovorom nosilca nameravanega posega in dne 13. 6. 2024 z njegove strani prejelo dokument z naslovom »Opredelitev do navedb nosilca nameravanega posega« z dne 12. 6. 2024, ki ga je z dopisom št. 35428-6/2023-2570-79 z dne 14. 6. 2024 ponovno posredovalo v opredelitev nosilcu nameravanega posega. Le-ta je podal odgovor v dokumentu z naslovom

»Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje: ODGOVOR NA POZIV«, št. 8.4.6./2024-PTPP-PMM-023 z dne 21. 6. 2024. Nosilec nameravanega posega po preučitvi odgovora stranskega udeleženca ugotavlja, da se je do vseh njegovih pripomb, ki jih ponovno navaja, že ustrezno predhodno opredelil, zato ponovna pojasnila po njegovem mnenju niso potrebna. Meni, da so izpolnjeni vsi pogoji za izdajo okoljevarstvenega soglasja.

Ministrstvo je proučilo dodatne navedbe stranskega udeleženca. V zvezi z njegovo pripombo, da je nesprejemljivo, da se ne podaljša aktivna protihrupna zaščita ustrezne višine do nasipa nadvoza (proti priključku Domžale), ministrstvo ugotavlja, da je nosilec nameravanega posega (kot je to že predhodno pojasnjeno) izvedel dodatno preveritev učinkovitosti morebitnega podaljšanja protihrupne ograje v smeri severovzhoda za dodatnih 82 m do severnega dela nadvoza nad AC. Ocenjen akustični učinek podaljšanja protihrupne ograje proti nadvozu čez AC pri stavbi lhanska cesta 40 je zanemarljiv, stranski udeleženec pa ni predložil nobenih nasprotnih strokovnih dokazil, iz katerih bi izhajale drugačne ugotovitve oz. ki bi izkazovale njegov predlog in utemeljenost izvedbe podaljšanja protihrupne zaščite.

V zvezi s pripombo stranskega udeleženca, da ne soglaša z uporabo lokalne ceste v namen obnove avtoceste, ministrstvo odgovarja, da iz Poročila izhaja, da bo transport za potrebe gradnje potekal pretežno po AC in delno po glavni cesti G2-108. Uporaba lokalnih cest za potrebe gradnje ni predvidena. V povezavi s transportom je ministrstvo v točko III./D)/a. izreka tega okoljevarstvenega soglasja prav tako določilo pogoj, da je potrebno prevoze za potrebe gradnje prednostno voditi po AC omrežju. V primeru uporabe lokalnih cest, pa je le-ta mogoča le ob soglasnosti lokalne skupnosti.

Glede vprašanja prekomernega prašenja med gradnjo in njegovega vpliva na zdravje in kakovost življenja, ministrstvo ponovno pojasnjuje, da je v času gradnje pri stavbi lhanska cesta 40, Domžale, predpisan tudi monitoring onesnaženosti zraka z delci PM₁₀ (točka IV. izreka tega okoljevarstvenega soglasja). Zavezanec za izvedbo monitoringa med gradnjo je izvajalec gradbenih del, ki je dolžan zagotoviti, da se meritve izvajajo v času največje intenzivnosti gradbenih del. Izvedbo ukrepov za zmanjševanje emisije delcev mora zagotavljati izvajalec z dnevnim zapisovanjem v gradbeni dnevnik, nadzornik spremlja skladnost ukrepov z načrtom ureditve gradbišča. V primeru neskladja nadzornik izdela predlog za odpravo neskladja o tem obvesti nosilca nameravanega posega, v primeru ugotovljenega neupoštevanja predloga pa inšpektorja. Monitoring onesnaženosti zraka z delci PM₁₀ je potrebno izvajati na območju v neposredni bližini gradbišča. V primeru prekoračitev mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan izvesti dodatne omilitvene ukrepe (postavitve dodatnih gradbiščnih ograj in ponjav, rednejše vlaženje in čiščenje vozniških površin...) in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti.

Ocena povečanja emisij onesnaževal v času gradnje in obratovanja nameravanega posega (NO_x, HOS, PM₁₀/PM_{2,5}, SO₂, benzen, CO) je podana v Poročilu v poglavju 5. 5. Vplivi na kakovost zraka (poglavji 5.5.1. in 5.5.2). Ministrstvo je na podlagi proučitve predložene dokumentacije vpliv na kakovost zraka v času gradnje ocenilo s (3) – nebistven vpliv, ob upoštevanju s projektom predvidenih ukrepov in dodatnih omilitvenih ukrepov, določenih v točki III./C./a) izreka tega okoljevarstvenega soglasja. Vpliv na kakovost zraka v času obratovanja pa je ocenilo s (4) – nebistven vpliv, kot tudi izhaja iz nadaljevanja obrazložitve te odločbe.

Ministrstvo je v tem upravnem postopku za mnenje o sprejemljivosti nameravanega posega prav tako zaprosilo Ministrstvo za zdravje, Direktorat za javno zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana, in dne 24. 10. 2023 z njegove strani prejelo mnenje št. 354-69/2021-13 z dne 18. 10. 2023 s priložo: Mnenje o poročilu o vplivih na okolje in sprejemljivosti posega z vidika vplivov na zdravje ljudi za nameravani poseg, ki ga je pod št. 354-93/2021-9 (256) z dne 18. 10. 2023 pripravil NIJZ, in iz katerega izhaja, da je nameravani poseg z vidika vplivov na zdravje ljudi sprejemljiv.

Glede zaščite kmetijske površine (zemljišče v k.o. 1958 Brezovica s parcelno št. 1072/4) je ministrstvo odgovor podalo že na str. 56 obrazložitve tega okoljevarstvenega soglasja. Ministrstvo dodatno pojasnjuje, da je za namen varstva kmetijskih zemljišč v točki III./A)/a. izreka tega okoljevarstvenega soglasja določilo dodatne omilitvene ukrepe, ki jih mora nosilec nameravanega posega upoštevati med izvajanjem gradbenih del. Pozitivno mnenje št. 351-

67/2023/2 z dne 3. 10. 2023 k nameravanemu posegu je podal tudi MKGP - Direktorat za kmetijstvo.

B) Dokumentacija, na podlagi katere je ministrstvo odločalo

V predmetnem upravnem postopku je ministrstvo odločalo na podlagi naslednje dokumentacije:

- Dopis št. 8.4.6./2023-PTPP-PMM-018 z dne 25. 7. 2023,
- Izpolnjen obrazec vloge za pridobitev okoljevarstvenega soglasja z dne 25. 7. 2023,
- Dopis št. 8.4.6./2023-PTPP-PMM-020 z dne 15. 9. 2023,
- Ustrezno podpisani obrazci vloge za pridobitev okoljevarstvenega soglasja z dne 15. 9. 2023,
- Dopis št. 8.4.6./2023-PTPP-PMM-026 z dne 1. 12. 2023,
- Poročilo o vplivih na okolje za vzdrževalna dela v javno korist telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob—Lj. (Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. poročila 100323-dn, 19. 7. 2023, dopolnitev 15. 9. 2023, 30. 11. 2023 in 23. 1. 2024, E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju Poročilo) s samostojno prilogo:
- Dodatek za presojo sprejemljivosti vplivov na varovana območja za vzdrževalna dela v javno korist na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale—Šentjakob, A1/0047 in 0547 Šentjakob—Lj.(Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. 1504-23 VO, junij 2023, Aquarius d.o.o. Ljubljana, Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju Dodatek),
- Projekt za izvedbo (PZI) in sicer:
 - Etapla I:
 - Zbirno tehnično poročilo za 1. etapo, št. projekta 647/I, št. načrta 1579-CES, maj 2023, BPI d.o.o. + Lineal d.o.o.,
 - Hidrološko-hidravlični elaborat s poplavnimi kartami, št. projekta 647/I, št. načrta 347, junij 2022 (po recenziji DRSV maj 2023), DHD, d.o.o.,
 - 11/1 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-A, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023 (2 zvezka),
 - 11/3 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-B, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/7 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-D, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/9 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-C, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 11/10 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, št. projekta 647/I, načrt št. 2020-035-E, maj 2023, dopolnitev november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
 - 2/14 Načrt gradbenih konstrukcij – Aktivne protihrupne zaščite, št. projekta: 647/I, načrt št. PR551-PHO-PZI, maj 2023, Provia d.o.o., maj 2023 (pet zvezkov),
 - Etapla II:
 - Zbirno tehnično poročilo za 2. Etapo, št. projekta 647/II, št. načrta 647/II-CES, maj 2023, BPI d.o.o. + Lineal d.o.o.,
 - Hidrološko-hidravlični elaborat s poplavnimi kartami, št. projekta 647/II, št. načrta P428/20, januar 2022 (po recenziji DRSV maj 2023), Inštitut za vodarstvo, d.o.o.,
 - 11/8 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-C2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023,
 - 11/9 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-E2, maj 2023, dopolnitev november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,

- 11/10 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-D2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 11/11 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-A2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor (dva zvezka),
- 11/13 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/II, načrt št. 2020-035-B2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023, Epi Spektrum d.o.o., Strossmayerjeva 11, 2000 Maribor,
- 2/16 Načrt aktivne protihrupne zaščite, št. projekta 647/II, načrt št. PR551-PHO-PZI-II, maj 2023, PROVIA d.o.o. (8 zvezkov),
- 11/1 Prometne obremenitve, AC A1 Krtina – Zadobrova, št. projekta 1504, načrt št. 18_770, št. zvezka 1/1, januar 2019, po recenziji november 2019, PNZ d.o.o., Vojkova 65, 1000 Ljubljana,
- Kapacitetna analiza AC A1 v primeru sistema PKP Krtina-Zadobrova in Vrhnika-Kozarje (UL FGG PTI, avgust 2019 – končno poročilo),
- 11/3 Študija hrupa – zvezek 1, AC A1 Krtina – Zadobrova, št. projekta 1504, načrt št. 18_770, št. zvezka 1/2, januar 2019, po recenziji november 2019, PNZ d.o.o., Vojkova 65, 1000 Ljubljana,
- 11/3 Študija hrupa – zvezek 1, AC A1 Krtina – Zadobrova, št. projekta 1504, načrt št. 18_770, št. zvezka 2/2, januar 2019, po recenziji november 2019, PNZ d.o.o., Vojkova 65, 1000 Ljubljana,
- Poročilo o obratovalnem monitoringu hrupa za omrežje cest, ki so v upravljanju DARS d.d., JV PNZ d.o.o. & Epi Spektrum d.o.o. & A-projekt d.o.o., št. 18-713, december 2018, dopolnitev april 2019 (zvezki 1-6),
- Prometna študija vzdrževalnih del AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje, št. projekta 647, št. načrta 1579-PRS, december 2020 (september 2021 dopolnitve po recenziji), JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o.,
- Prometna študija vzdrževalnih del AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje, št. projekta 647, št. načrta 1579-PRS, december 2020 (junij 2021 po recenziji, januar 2022 po prejetih projektnih pogojih), JV BPI d.o.o. in Lineal d.o.o.,
- dokument z naslovom »Vloga za pridobitev okoljevarstvenega soglasja za poseg: Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje: OPREDELITEV DO ZAHTEVE ZA PRIZNANJE POLOŽAJA STRANSKEGA UDELEŽENCA IN DO PREJETIH PRIPOMB«, št. 8.4.6./2024-PTPP-PMM-007 z dne 28. 3. 2024;
- Zapisnik št. 35428-6/2023-2570-71 z dne 25. 4. 2024;
- Pripombe javnosti prejete med javno razgrnitvijo;
- Dokument z naslovom »Vloga za pridobitev okoljevarstvenega soglasja za poseg: Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje: POJASNILA GLEDE PRIPOMB STRANSKEGA UDELEŽENCA NA JAVNI OBRAVNAVI« št. 8.4.6./2024-PTPP-PMM-014 z dne 23. 5. 2024;
- Dokument z naslovom »Opredelitev do navedb nosilca nameravanega posega« z dne 12. 6. 2024;
- Dokument z naslovom »Vzdrževalna dela v javno korist cestnega telesa in objektov na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale – Šentjakob, A1/0047 in 0647 Šentjakob – LJ (Zadobrova), 0145 priključek LJ Šentjakob in 0189 priključek LJ Sneberje: ODGOVOR NA POZIV«, št. 8.4.6./2024-PTPP-PMM-023 z dne 21. 6. 2024;
- mnenje št. 351-67/2023/2 z dne 3. 10. 2023 od Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorata za kmetijstvo, Sektorja za urejanje kmetijskega prostora in zemljiške operacije, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana,

- mnenje št. 4202-238/2023-2 z dne 19. 10. 2023 od Zavoda za ribištvo Slovenije, Spodnje Gameljne 61a, 1211 Ljubljana – Šmartno,
- mnenje št. 35019-54/2023-3 z dne 20. 10. 2023 od Direkcije Republike Slovenije za vode, Mariborska cesta 88, 3000 Celje,
- mnenje št. 3562-3046/2023-8 z dne 23. 10. 2023 od Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave, Območna enota Kranj, Planina 3, 4000 Kranj,
- mnenje št. 35400-593/2023-2570-2 z dne 20. 10. 2023 od Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, Direktorata za podnebne politike, Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 354-69/2021-13 z dne 18. 10. 2023 od Ministrstva za zdravje, Direktorata za javno zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana s priložo: Mnenjem o poročilu o vplivih na okolje in sprejemljivosti posega z vidika vplivov na zdravje ljudi za nameravani poseg, ki ga je pod št. 354-93/2021-9 (256) z dne 18. 10. 2023 pripravil Nacionalni inštitut za javno zdravje, Center za zdravstveno ekologijo, Trubarjeva cesta 2, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 35931-39/2023-MIG z dne 24. 10. 2023 od Agencije Republike Slovenije za okolje, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 35102-1193/2018-10 z dne 19. 10. 2023 od Zavoda za varstvo kulturne dediščine, Službe za kulturno dediščino, Območne enote Ljubljana, Tržaška cesta 4, 1000 Ljubljana,
- Stališče glede skladnosti s prostorskimi izvedbenimi akti št. 3512-391/2023-5 z dne 8. 11. 2023 od Mestne občine Ljubljana, Mestna uprava, Oddelek za urejanje prostora, poljanska cesta 28, 1000 Ljubljana,
- stališče glede skladnosti s prostorskimi izvedbenimi akti št. 3512-391/2023-6 z dne 9. 11. 2023 od Mestne občine Ljubljana, Mestna uprava, Oddelek za urejanje prostora, poljanska cesta 28, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 351-0189/2023-2 z dne 8. 11. 2023 od Občine Domžale, Ljubljanska cesta 69, 1230 Domžale,
- mnenje št. 35400-593/2023-2570-4 z dne 19. 12. 2023 od Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, Direktorata za podnebne politike, Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana,
- mnenje št. 35400-593/2023-2570-6 z dne 31. 1. 2024 od Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, Direktorata za podnebne politike, Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana.

Okoljske značilnosti obstoječega stanja in nameravanega posega

Raba / poraba naravnih virov

Nameravani poseg ne bo zahteval večje potrebe po naravnih virih. Med gradbenimi deli bo potrebna tehnološka voda, mineralne surovine (pesek različnih granulacij), električna energija ter dizelsko gorivo za obratovanje gradbene mehanizacije. Gradbeni materiali bodo na gradbišče pripeljani, dovažali se bodo praviloma sproti s tovornimi vozili. Odvzem gradbenega materiala je predviden iz bližnjega kamnoloma Lukovica ali drugih kamnolomov, ki imajo pridobljena ustrezna dovoljenja (Sostro, Verd).

Pri vzdrževalnih delih bo v I. in II. Etapi predvidoma porabljen: beton 78.348 t, armatura/jeklo 766 t, asfalt: 148.769 t, tampon + greda: 187.206 t.

Glede oskrbe s tekočo vodo, se provizorni objekti za vodstvo gradbišča priključijo na najbližje vodovodno omrežje. V ostalih provizornih objektih na posameznih deloviščih pa je predvidena oskrba s pitno vodo iz plastenk. Voda se bo uporabljala tudi za močenje kot ukrep zmanjševanja emisij v zrak iz gradbišča (skupaj ca. 30 m³/dan). Za močenje gradbiščnih in dovoznih poti se bo rabilo ca. 20 m³/dan (v obdobjih suhega vremena).

Porabe vode v času obratovanja ne bo.

Vplivi z vidika nastajanja in ravnanja z odpadki

V okviru vzdrževalnih del avtocestnega odseka med Domžalami in Zadobrovo bo predvidoma nastalo ca. 12.119 ton odpadnega armiranega betona, 2.089 ton odpadnega jekla in železa, 11.754 ton bitumenskih mešanic in 375.337 ton zemeljskega izkopa (približno 271.448 m³).

V sklopu izvedbe zemeljskih del na območju gradbišča za I. Etapo je predvidenega 189.603 m³ zemeljskega izkopa. Od tega je predvidenih 175.390 m³ zemljin in kamnin ter 14.213 m³ humusa.

Za izdelavo nasipov, zasipov in izravnnav terena na območju gradbišča I. Etape, se bo vgradilo 72.333 m³ iz predhodno izkopanih zemljin in kamnin. Poleg tega se bo za izvedbo potrebnih krajinsko arhitekturnih ureditev in zaščitnih ureditev brežin in zelenic ponovno vgradilo tudi 10.519 m³ humusa. Ves izkopen material, ki se ne bo porabil na območju gradbišča, se bo odvažal k pooblaščenim zbiralcem in predelovalcem gradbenih odpadkov. Viškov izkopane zemljine in kamnine bo 103.057 m³, humusa pa 3.694 m³.

V sklopu izvedbe zemeljskih del na območju gradbišča za II. Etapo je predvidenega 81.845 m³ zemeljskega izkopa. Od tega je predvidenih 74.834 m³ zemljin in kamnin ter 7.011 m³ plodne zemljine. Za izdelavo nasipov, zasipov in izravnnav terena na območju gradbišča II. Etape, se bo vgradilo 30.047 m³ iz predhodno izkopanih zemljin in kamnin. Poleg tega se bo za izvedbo potrebnih krajinsko arhitekturnih ureditev in zaščitnih ureditev brežin in zelenic ponovno vgradilo tudi 4.499 m³ humusa. Ves izkopen material, ki se ne bo porabil na območju gradbišča, se bo odvažal k pooblaščenim zbiralcem in predelovalcem gradbenih odpadkov. Viškov izkopane zemljine in kamnine bo 44.706 m³, humusa pa 1.918 m³.

Končna lokacija odvoza zemeljskega izkopa v tej fazi še ni znana, ker tudi še niso znani izvajalci del. Bo pa glede na predvideno kakovost izkopa, le-tega mogoče uporabiti za več namenov, tako v gradbeništvu (za predelavo po postopku R5 ali R12) kot tudi za vnos v tla po postopku R10.

Na gradbišču je predvideno ločeno zbiranje gradbenih odpadkov po vrstah odpadkov in oddaja gradbenih odpadkov pooblaščenim zbiralcem ali izvajalcem obdelave teh odpadkov. Poleg gradbenih odpadkov je na gradbišču možno pričakovati še odpadke, med njimi tudi nevarne, iz skupine 13 (odpadna olja ...), skupine 15 (odpadna embalaža, absorbenti, čistilne krpe ...) in odpadke iz skupine 20 (mešani komunalni odpadki in ločeno zbrane frakcije), ki se bodo prav tako zbirali ločeno in oddajali pooblaščenim zbiralcem ali izvajalcem obdelave teh odpadkov.

V času obratovanja AC ne bodo nastajale pomembne količine odpadkov. Nastajali bodo odpadki, ki so posledica prometnih nesreč, posledica obratovalnih in vzdrževalnih del na avtocesti. Nastajal bo predvsem zeleni odrez zaradi urejanja brežin (košnja in obrezovanje) in srednjega ločilnega pasu. Prav tako bodo nastajali odpadki iz peskolovov in lovilnikov olj, ki se uporabljajo pri odvodnjavanju padavinskih voda iz avtoceste in komunalni odpadki. Povečanje količin glede na obstoječe stanje ni pričakovati. Vsi nastali odpadki se bodo prepuščali v nadaljnje ravnanje pooblaščenim zbiralcem odpadkov v skladu s predpisi, ki urejajo odpadke.

Vplivi na svetlobno onesnaženje

V času izvajanja del na gradbišču, ki bodo potekala v vseh obdobjih dneva, je pričakovati uporabo razsvetljave gradbišča v večernem in nočnem obdobju. Podatkov o predvideni razsvetljavi gradbišča v tej fazi ni na voljo, bo pa ta razsvetljava morala ustrezati določilom Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10, 46/13 in 44/22-ZVO-2).

Zaradi razširitve in preureditve priključkov 0145 Šentjakob in 0189 Sneberje se obstoječa cestna razsvetljava priključkov skoraj v celoti izvede na novo. Dogradi se potrebno razsvetljavo na priključkih LJ-Šentjakob in LJ-Sneberje tako, da bodo razsvetljeni vsi štirje kraki priključka. Zaradi podaljšanja in širitve priključnih krakov je na priključku 0145 Šentjakob predvidena odstranitev obstoječe cestne razsvetljave in izvedba nove cestne razsvetljave. Ta bo potekala od križišča z glavno cesto G2-108 Črnu-e - Šentjakob do konca vsakega priključnega kraka na AC. Skupaj se na priključku izvede 32 novih svetilk, v skupni dolžini okoli 2 km, na štirih priključnih krakih. Odstrani se 22 obstoječih svetilk. Nova razsvetljava se bo napajala iz prižigališča P6 AC DARS. Zaradi prestavitve priključka in širitve priključnih krakov je na priključku 0189 Sneberje predvidena odstranitev obstoječe cestne razsvetljave in izvedba nove cestne razsvetljave. Ta bo potekala od križišča z regionalno cesto R3-1356 Ljubljana – Šentjakob oz. lokalno cesto LC 212454 do konca vsakega priključnega kraka na AC. Skupaj se na priključku izvede 19 novih svetilk, v skupni dolžini ca. 850 m, na štirih priključnih krakih. Odstrani se 17 obstoječih svetilk. Nova razsvetljava se bo napajala iz prižigališča P5 AC DARS. Predvidena je cestna razsvetljava s svetilkami tipa:

- Tip »A« Philips Mini Luma BGP713 LED130, 98 W, 10984 lm, 2700 K,
- Tip »B« Philips Mini Luma BGP713 LED90, 64 W, 8183 lm, 2700 K,
- Tip »C« Philips Mini Luma BGP713 LED75, 55 W, 6853 lm, 2700 K.

Na območju priključka 0189 Sneberje se uredi nov usedalnik z zadrževalnikom, predvidi se

razsvetljava servisnih površin tega objekta. Na območju zadrževalnika se izvedejo trije kandelabri višine 8 m z dvojno konzolo, na vsakega se namestita po dve reflektorski svetilki za osvetlitev delovnega platoja zadrževalnika. Dva izmed drogov se bosta pritrdila direktno na konstrukcijo zadrževalnika. Razsvetljava bo služila pri opravljanju delovnih nalog, kot so čiščenje in vzdrževanje zadrževalnika ter vozil DARS. Nova razsvetljava se bo napajala iz novega razdelilca RO ZADRŽEVALNIK, v katerem se bodo nahajala stikala za vklop razsvetljave in servisne vtičnice 230/400V. Predvidena je servisna razsvetljava zadrževalnika s svetilkami tipa:

- Tip »E« Philips Luma BGP704 LED260, 160 W, 22194 lm, 4000 K,
- Tip »F« Philips Luma BGP704 LED260, 160 W, 22405 lm, 4000 K.

Zaradi preureditve priključka in izgradnje krožišča je na priključku 0189 Sneberje predvidena odstranitev obstoječe cestne razsvetljave in izvedba nove cestne razsvetljave. Ta bo potekala po regionalni cesti R3-644 Ljubljana – Šentjakob in lokalnih cestah LC 212454, LC 215021 ter LC 212453 v približno enakem obsegu kot do sedaj. Skupaj se izvede 17 novih svetilk, v skupni dolžini okoli 650 m. Odstrani se 12 obstoječih svetilk. Nova razsvetljava se bo napajala iz prižigališča P5 JR MOL. V obstoječem križišču Šmartinske ceste in priključka Sneberje (kraka A-B), ki se ohrani, se obstoječe svetilke nadomestijo z novimi. Zamenja se 5 obstoječih svetilk, ki se namestijo na obstoječe kandelabre, zemeljske kableske povezave med temi kandelabri se ne spreminjajo.

Za celovito rešitev razsvetljave na odseku in ob upoštevanju najnovejših zahtev oz. smernic, je predvidena zamenjava vseh obstoječih svetilk na priključku Sneberje z novimi svetilkami. Predvidena je cestna razsvetljava s svetilkami tipa:

- Tip »D« Tungsram Operations SMBt3/F/E/65/30/Y/SP/C1/N/P76, 65 W, 8100 lm, 3000 K.

Kot izhaja iz zgoraj navedenih podatkov, bo zunanja razsvetljava avtoceste in objekta ustrezna, glede na mejne vrednosti za razsvetljavo cest iz Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (5. člen - ciljne vrednosti za razsvetljavo cest in javnih površin).

Vplivi na kulturno dediščino

Gradbišče bo posegalo v registrirano nepremično dediščino Dragomelj - Arheološko najdišče Pri kozolcu (EŠD 13727) in Dragomelj - Prazgodovinska naselbina pri Podgorici pri Črnučah (EŠD 13728). Neposredno ob lokaciji nameravanega posega se nahaja tudi arheološko najdišče Šentpavel pri Domžalah (EŠD 10649).

V skladu s Pravilnikom o seznamih zvrsti dediščine in varstvenih usmeritvah (Uradni list RS, št. 102/10) se arheološka najdišča varujejo pred posegi ali uporabo, ki bi lahko poškodovali arheološke ostaline ali spremenili njihov vsebinski in prostorski kontekst. Gradbišče vzdrževalnih del bo predstavljalo vidno motnjo v prostoru zaradi prisotnosti začasnih gradbiščnih elementov (ograj, zabojnikov ...), gradbene mehanizacije in začasnih deponij materialov, le-ti se ne smejo in se ne bodo nahajali na območju, kjer so prisotna arheološka najdišča. Vpliv bo začasen in kratkotrajen (omejen na čas trajanja gradnje) in reverzibilen. Posegi in dejavnosti so načrtovani in bodo izvajani tako, da se arheološka najdišča ohranjajo. Učinkovitih in realno izvedljivih ukrepov, ki bi ta vpliv lahko omilili, ni, kar sicer na splošno velja za vsa gradbišča.

V času gradnje (v času izvajanja zemeljskih del) bo potrebno upoštevati splošna pravila ravnanja v primeru najdbe arheološke ostaline, v skladu z določili Zakona o varstvu kulturne dediščine (Uradni list RS, št. 16/08, 123/08, 8/11 – ORZVKD39, 90/12, 111/13, 32/16, 21/18 – ZNOrg in 78/23 – ZUNPEOVE) – ob morebitni najdbi arheološke ostaline je potrebno poskrbeti, da ostane nepoškodovana ter na prvotnem mestu in v položaju, o najdbi pa je treba najpozneje naslednji delovni dan obvestiti ZVKDS. Na ostale enote dediščine različnih zvrsti v ožji in širši okolici nameravani poseg v času gradnje ne bo imel negativnega vpliva.

Vzdrževalna dela so na trasi obstoječe avtoceste. Glede na obstoječe stanje nameravani poseg torej ne predstavlja pomembnejše spremembe, saj gre za istovrstni objekt na isti lokaciji na obstoječi avtocesti.

Da je nameravani poseg sprejemljiv z vidika varstva kulturne dediščine, saj se ne pričakuje vpliva na varovane vrednote, izhaja tudi iz mnenja ZVKDS št. 35102-1193/2018-10 z dne 19. 10. 2023.

Vplivi na tveganja za okoljske in druge nesreče

Nameravani poseg nima lastnosti, ki bi v času gradnje lahko predstavljale pomembnejše tveganje za povzročitev okoljske, naravne ali druge nesreče, kot so te definirane v veljavnih predpisih,

vključno s tveganji zaradi podnebnih sprememb. Pri gradnji se ne bodo uporabljale pomembnejše količine gradbenih materialov, ki vsebujejo nevarne snovi, gradbišča tudi ne bodo predstavljala pomembnejšega požarnega tveganja.

Območje nameravanega posega se nahaja izven vodovarstvenih pasov pitne vode. Vpliva gradnje na poplavno ogroženost ožjega ali širšega območja ne bo, kar je razvidno iz hidrološko hidravlične analize območja nameravanega posega. Na območju nameravanega posega ravno tako ni pričakovati večje erozijske ogroženosti.

Tveganj za okoljske in druge nesreče, ki bi jih lahko povzročile pričakovane podnebne spremembe, glede na vrsto in lokacijo nameravanega posega, tako v času gradnje ni.

Nameravani poseg prav tako nima lastnosti, ki bi v času obratovanja lahko predstavljale tveganje za povzročitev okoljske ali druge nesreče, kot so te definirane v veljavnih predpisih, vključno s tveganji zaradi podnebnih sprememb. Lokacija nameravanega posega se nahaja izven vodovarstvenih območij, pri nameravanemu posegu ne gre za obrat manjšega ali večjega tveganja za okolje, glede na določila Uredbe o preprečevanju večjih nesreč in zmanjševanju njihovih posledic (Uradni list RS, št. 22/16, 44/22-ZVO-2 in 50/23).

Avtoceste lahko predstavljajo nevarnost prometnih nesreč, pri katerih pride do razlitja ali razsutja tekočin ali drugih snovi (kislin, alkalij, naftnih derivatov in drugih podobnih materialov). Takšen dogodek lahko trajno vpliva na razmere na širšem območju nameravanega posega.

V primeru razlitja nevarnih snovi vzdrževalci avtoceste in intervencijske službe nemudoma ukrepajo v smislu preprečitve širšega izlitja in onesnaževanja okolja. Tako se kakršnokoli izlitje nevarnih snovi takoj zajezi s posutjem absorberja – pivnika. V primeru grožnje večjega izlitja, se nevarno tekočino prečrpa v za to varne posode, kar je izključna naloga gasilcev. Celoten potek aktivnosti je zabeležen v Načrtu zaščite in reševanja, kjer so tudi jasno opredeljene reševalne ekipe, njihova medsebojna koordinacija in pristojnost del in aktivnosti posamezne sodelujoče ekipe pri odstranjevanju posledic tovrstnih nesreč. Vsi materiali, ki nastanejo kot posledica odstranjevanja izlitja nevarnih snovi zaradi nesreče, postanejo odpadki, če je pomešan z izlito nevarno snovjo, postane nevarni odpadki. Izlitje nevarnih tekočin po asfaltni površini avtoceste se zajezi z absorberjem, ki popivna nevarno tekočino. Nasičen absorber vzdrževalci pometejo in počistijo iz cestišča, v nadaljevanju pa se tovrstni (nevarni) odpadki preda predelovalcu odpadka, ki ima dovoljenje s strani ministrstva za ravnanje s tovrstnim odpadkom. Nosilec nameravanega posega kot imetnik odpadka za vse odpadke, ki se jih preda prevzemniku odpadkov, izda pripadajoči evidenčni list ravnanja s tovrstnim odpadkom.

V primeru, da je izlitje večjega obsega in se nevarna tekočina razlije tudi v bankino in po avtocestni brežini, se te materiale odstrani s površine do globine čistega terena. Tudi to je pristojnost gasilske službe (Načrt zaščite in reševanja), nosilec nameravanega posega pa zagotavlja cestno zaporo.

V primeru, da je odsek avtoceste, kjer je prišlo ob nesreči do večjega razlitja nevarne snovi, urejen s točkovno odvodnjo, se iztečene nevarne snovi linijsko usmerijo v zadrževalni bazen in se ulovijo v objektu lovilnika olj. S tem se prepreči nadaljnje izlitje v naravo. Nosilec nameravanega posega očisti vse onesnažene površine in objekte, na katerih je prišlo do onesnaženja zaradi izlitja nevarnih snovi. V ta namen ima sklenjeno večletno pogodbo s prevzemnikom tovrstnih odpadkov, tako da se v primeru potrebe naredi odpoklic in se takoj pristopi k čiščenju onesnaženih površin. Z upoštevanjem protokola upravljavca avtoceste in predpisanega postopka ravnanja v primeru nastanka okoljskih in drugih nesreč, se vpliv na okolje v primeru razlitja nevarnih snovi v Poročilu ocenjuje kot nepomemben.

Vplivi na prebivalstvo in zdravje ljudi

Vplivi na zdravje ljudi v času gradnje so obravnavani v Poročilu v poglavjih, ki obravnavajo vplive na tla, vode, zrak, hrup, odpadke in tveganja za okoljske, naravne in druge nesreče. Če so za posamezen dejavnik z okoljskimi predpisi določene mejne vrednosti oz. dopustne stopnje obremenjevanja okolja, so te določene v prvi vrsti zaradi varovanja zdravja ljudi. Pri nobenem od v Poročilu obravnavanih dejavnikov okolja v času gradnje (ob upoštevanju ukrepov iz poglavja 6) niso bili ugotovljeni vplivi, ki bi presegali dopustne emisije snovi in energije v okolje ali vplivi, ki bi lahko poslabšali zdravje ljudi ali naravne in druge pogoje življenja in bivanja ljudi v širši okolici. Gradnja I. Etape bo potekala 15 mesecev oz. 2 gradbeni sezoni, od tega se bodo intenzivna

gradbena dela in prevozi materiala vršili v prvi gradbeni sezoni približno 7 mesecev, v drugi gradbeni sezoni pa 3 mesece. Gradnja II. Etape bo potekala 24 mesecev oz. 2 gradbeni sezoni, od tega se bodo intenzivna gradbena dela in prevozi materiala vršili 2 x 6 mesecev v posamezni gradbeni sezoni. Tovorni transport bo potekal znotraj gradbišča po obstoječi cestni infrastrukturi. Nameravani poseg v času gradnje, ob upoštevanju predpisanih in v Poročilu dodatno predlaganih ukrepov, ne bo predstavljal tveganja za okoljske, naravne ali druge nesreče in ne bo vključeval uporabe pomembnejših količin nevarnih snovi. Lokacija nameravanega posega se nahaja izven vodovarstvenih območij pitne vode. V času gradnje ne bodo okrnjena ali otežena dela na kmetijskih zemljiščih. V neposredni okolici lokacije nameravanega posega se mestoma nahajajo stanovanjski objekti. Gradbišča bodo sicer predstavljala začasno motnjo v prostoru zaradi prisotnosti gradbene mehanizacije, začasnih gradbiščnih elementov in deponij materiala, vendar bo ta vpliv začasen, reverzibilen in prostorsko omejen, po končanih delih pa bo na gradbišču oz. na površinah, prizadetih zaradi gradnje, vzpostavljeno prvotno stanje.

Tudi za čas obratovanja pri nobenem od v Poročilu obravnavanih dejavnikov okolja (ob upoštevanju ukrepov iz poglavja 6) niso bili ugotovljeni vplivi, ki bi presegali dopustne emisije snovi in energije v okolje ali vplivi, ki bi lahko nedopustno poslabšali zdravje ljudi ali naravne in druge pogoje življenja in bivanja ljudi v širši okolici lokacije posega. Avtoceste sicer lahko predstavljajo nevarnost prometnih nesreč, pri katerih pride do razlitja ali razsutja tekočin ali drugih snovi (kislin, alkalij, naftnih derivatov in drugih podobnih materialov). Z upoštevanjem protokola upravljalca avtoceste in predpisanega postopka ravnanja v primeru nastanka tovrstnih nesreč je v Poročilu vpliv na okolje ocenjen kot nepomemben. Lokacija nameravanega posega se nahaja izven vodovarstvenih območij, zato vpliva na kakovost voda, ki se odvezemajo za oskrbo prebivalstva s pitno vodo, ne bo.

Vplivi na podnebje in vplivi, povezani s prilagajanjem podnebnim spremembam

V Poročilu je obravnavana ocena ranljivosti in tveganja projekta. Tako je bila na podlagi občutljivosti projekta in na podlagi ocene izpostavljenosti projekta podana ocena ranljivosti nameravanega posega, in sicer za trenutno in bodočo izpostavljenost. Glede na projektne rešitve na območju nameravanega posega tveganj ni. V zvezi s pričakovanimi pogostejšimi nalivi je bil pri dimenzioniranju padavinske kanalizacije za skupne površine že zajet vpliv podnebnih sprememb na pogostejše in intenzivnejše nalive (pri dimenzioniranju je bilo upoštevano 14 % povečanje količine padavin zaradi podnebnih sprememb), zato dodatno prilagajanje predvidoma ne bo potrebno. Prav tako je bila za nameravani poseg izdelana Hidrološka hidravlična analiza, iz katere izhaja, da območje nameravanega posega ni poplavno ogroženo. Nadalje iz ocene tveganja nameravanega posega, glede podnebnih sprememb na obravnavanem območju izhaja, da, upoštevajoč za faktorje tveganja podano nizko oceno, dodatni ukrepi za zmanjševanje tveganja niso potrebni.

Pomembnejših vplivov nameravanega posega zaradi prilagajanja podnebnim spremembam (zmanjševanje ranljivosti in povečevanje odpornosti na zaznane in pričakovane vpliv podnebnih sprememb) se v času gradnje ne pričakuje. Izmed verjetnih posledic podnebnih sprememb do konca 21. stoletja, opredeljenih v podnebnih projekcijah ARSO, so za nameravani poseg v času gradnje relevantni le pogostejši ter intenzivnejši ekstremni vremenski pojavi (npr. nalivi) in pogostejše suše v poletnem obdobju. Ob večjih padavinskih dogodkih bo na gradbiščih potrebno prekiniti izvajanje del, kar ob pogostejših nalivih lahko pomeni več prekinitev, ob bolj sušnem vremenu pa bi se lahko povečala poraba vode za vlaženje sipkih materialov na gradbišču in gradbiščnih cest, kar pa ne pomeni bistvenega vpliva na rabo vode za potrebe gradbišča oz. vpliva, ki bi lahko ogrozil količinsko stanje podzemne vode.

Pomembnejših vplivov nameravanega posega zaradi prilagajanja podnebnim spremembam (zmanjševanje ranljivosti in povečevanje odpornosti na zaznane in pričakovane vpliv podnebnih sprememb) se v času obratovanja ne pričakuje. Izmed verjetnih posledic podnebnih sprememb do konca 21. stoletja, opredeljenih v podnebnih projekcijah ARSO, so za nameravani poseg relevantni povečanje pretokov rek pozimi in spomladi, s tem pa tudi daljša in izrazitejša obdobja poletne vročine, in pogostejši ter intenzivnejši ekstremni vremenski pojavi (npr. nalivi). V zvezi s pričakovanimi pogostejšimi nalivi je bil pri dimenzioniranju padavinske kanalizacije za skupne

površine že zajet vpliv podnebnih sprememb na pogostejše in intenzivnejše nalive (pri dimenzioniranju je bilo upoštevano 14 % povečanje količine padavin zaradi podnebnih sprememb), zato dodatno prilagajanje predvidoma ne bo potrebno. Prav tako je bila za nameravani poseg izdelana Hidrološka Hidravlična analiza, iz katere izhaja, da območje nameravanega posega ni poplavno ogroženo.

Čezmejni vplivi

Najbližja državna meja je ca. 30 km oddaljena meja z Republiko Avstrijo. Glede na vrsto nameravanega posega in oceno vplivov nameravani poseg ne bo imel vpliva na dejavnike okolja in socialno-ekonomske razmere, ki izhajajo iz posameznih ali medsebojnih vplivov ali njihovih medsebojnih učinkov, na območju sosednjih držav.

Odločitev

Na podlagi pregleda celotne dokumentacije upravne zadeve je ministrstvo ugotovilo, 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, oz. vsi omilitveni ukrepi, ki jih je predvidel izdelovalec Poročila, vsi omilitveni ukrepi, predvideni v zakonskih in podzakonskih predpisih ter v Odloku o Občinskem prostorskem načrtu Občine Domžale, Uradni vestnik Občine Domžale, št. 10/18 in Občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana - izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18-DPN, 42/18, 78/19-DPN in 59/22).

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 četrtem odstavkom 100. člena ZVO-2, določiti še pogoje, ki jih mora nosilec nameravanega posega upoštevati, da bi preprečil, zmanjšal ali odstranil škodljive vplive na okolje.

Ministrstvo je ugotovilo, da je potrebno poleg ukrepov, ki jih predvidevajo veljavni okoljski predpisi, upoštevati še v nadaljevanju določene ukrepe za preprečitev, zmanjšanje ali odpravo negativnih vplivov na okolje in zdravje ljudi, ki so opredeljeni v poglavju 6 Poročila:

A) Vplivi na kmetijska zemljišča

A1) Obstoječe stanje okolja

Vzdrževalna dela avtoceste na odseku Domžale-Zadobrova so, glede na namensko rabo prostora, v pretežni meri (94,4 %) predvidena na površinah cest PC, sledijo najboljša kmetijska zemljišča K1 s površino 1.85 ha (4 %), druga kmetijska zemljišča s površino 0,17 ha ($\leq 0,5$ %). Ostale površine zavzemajo manj kot 0,1 % vseh površin.

Trasa nameravanega posega skoraj v 90 odstotkih poteka po pozidanih in sorodnih zemljiščih (obstoječa avtocesta). Skupna površina nameravanega posega je 42,08 ha, pretežni del nameravanega posega poteka po obstoječi cestni površini avtoceste, delno po kmetijskih in gozdnih površinah ob avtocesti. Po dejanski rabi (MKGP, november 2020) na območju nameravanega posega prevladujejo pozidana in sorodna zemljišča, in sicer z 88,7 % (36,89 ha). Sledijo trajni travniki z deležem 6,3 % (2,66 ha), njiv in trajnih rastlin na njivskih površinah je skupaj (0,83 ha), kmetijskih zemljišč v zaraščanju (0,45 ha) ter gozda (0,3 ha). Vodnih površin znotraj območja nameravanega posega je le 0,2 % oziroma 0,1 ha. Največji posegi na površine njiv so predvideni na območju ureditve priključka Sneberje ter delno na območju priključka Šentjakob.

A2) Pričakovani vplivi v času gradnje nameravanega posega in pogoji

Glede na podatke GERK (vir Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, MKGP Portal, <https://rkg.gov.si/vstop/>) se v delovnem pasu, predvidenem za vzdrževalna dela, nahaja ca. 1,8

ha najboljših kmetijskih zemljišč (K1) in 0,17 ha drugih kmetijskih zemljišč (K2). Ker bo gradbišče omejeno na območje znotraj ograje obstoječe avtoceste oz. njenih priključkov, lokacije za začasno odlaganje izkopov in materiala, potrebnega za gradnjo, pa bodo organizirane znotraj območja nameravanega posega, ne bo vpliva na kmetijske površine v okolici.

Za prevoz gradbenih materialov in polizdelkov na gradbišče se bo uporabljala obstoječa cestna mreža. Transport viškov izkopnega in potrebnega gradbenega materiala za potrebe gradnje bo potekal po avtocesti in avtocestnih priključkih. Izven obstoječe infrastrukture se bo posegalo na območju priključka Sneberje, kjer bo spremenjen potek priključnih ramp, zaradi česar bo potrebno obstoječi usedalnik z lovilnikom olj prestaviti na novo lokacijo. Na tem mestu bo prišlo do uničenja ca. 0,3 ha HT 82.11 Njive, ki pa nimajo večje naravovarstvene vrednosti. V bližini obstoječega mostu čez Pšato sta izven obstoječe infrastrukture predvidena nova zadrževalnika. Na območju je kmetijsko zemljišče (HT 82.11 Njive), zarast ruderalnih rastlin (HT 87.2 Ruderalne združbe) in rob obvodne vegetacije (HT 44.3 Srednjeevropska črnojelševja in jesenovja ob tekočih vodah). Zaradi poseganja v intenzivno obdelane kmetijske površine večjih vplivov ne bo, za zmanjšanje negativnih vplivov na obvodno vegetacijo Pšate pa so v Poročilu predpisani omilitveni ukrepi.

Vpliv na kmetijska zemljišča bo neposredno ob gradbišču opazen kot usedanje prahu na nadzemne organe rastlin, zaradi česar se lahko zmanjša prevodnost listnih rež (zamašitev rež). Ministrstvo ocenjuje, da bo vpliv začasen, saj bodo prašni delci sproti s padavinami in vetrom odstranjeni ter negativne posledice na vegetaciji ne bodo izražene. Vpliv bo kratkotrajen, namenska raba se po izvedenih delih ne bo spremenila. V času gradnje ob upoštevanju omilitvenih ukrepov ne bo pomembnega vpliva na kmetijska zemljišča.

Vpliv nameravanega posega in celotni vpliv (sprememba v celotni obremenitvi okolja) na kmetijska zemljišča v času gradnje ministrstvo ocenjuje s (3) – nebistven vpliv, ob upoštevanju dodatnih omilitvenih ukrepov, predlaganih v Poročilu, katere je ministrstvo določilo v točki III./A)/a. izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

A3) Pričakovani vplivi v času obratovanja nameravanega posega

Nameravani poseg je predviden pretežno znotraj ograje obstoječe avtoceste oz. njenih priključkov. Izven obstoječe infrastrukture je poseganje predvideno na območju priključka Sneberje, na območju vodnogospodarskih ureditev na vodotoku Stokalca ter na območju novih zadrževalnikov pri vodotoku Pšata. Na teh mestih so kmetijska zemljišča (intenzivno obdelana in opuščena) ter manjše površine obvodne vegetacije, vendar se večjega negativnega vpliva ne pričakuje. Med uporabo ceste se kontinuirano sproščajo onesnaževala, ki so vezana na odvijanje prometa, vzdrževanje cestne in obcestne infrastrukture. Onesnaževala, ki so prisotna v teh procesih, oziroma v njih nastajajo so: goriva, maziva, hidravlične in druge nevarne tekočine, težke kovine iz izpušnih plinov, snovi ki izvirajo iz obrabe delov vozil (zavorne obloge, ležaji, sklopke) in obraba cestne infrastrukture (vozišče, odbojne ograje), sredstva za preprečevanje zmrzali in škropiva za tretiranje obcestnih površin. Na celotnem poteku trase je predvidena kontrolirana odvodnja. Izvedeni so usedalniki z lovilniki olj, ki bodo preurejeni na način, da bodo ustrezali novim rešitvam ceste in priključkov. Večjih negativnih vplivov se zato ne pričakuje. Vpliv nameravanega posega in celotni vpliv na kmetijska zemljišča v času obratovanja ministrstvo ocenjuje s (4) – nebistven vpliv.

B) Vplivi na kakovost in rabo tal

B1) Obstoječe stanje okolja

Trasa nameravanega posega skoraj v 90 % poteka po pozidanih in sorodnih zemljiščih (obstoječa avtocesta). Skupna površina nameravanega posega je 42,08 ha, pretežni del nameravanega posega poteka po obstoječi cestni površini avtoceste, delno po kmetijskih in gozdnih površinah ob avtocesti. Po dejanski rabi (MKGP, november 2020) na območju nameravanega posega prevladujejo pozidana in sorodna zemljišča in sicer z 88,7 % (36,89 ha). Sledijo trajni travniki z deležem 6,3 % (2,66 ha), Njiv in trajnih rastlin na njivskih površinah je skupaj (0,83 ha), kmetijskih zemljišč v zaraščanju (0,45 ha) ter gozda (0,3 ha). Vodnih površin znotraj območja nameravanega posega je le 0,2 % oziroma 0,1 ha.

Po podatkih iz pedološke karte 1:42.000 (vir: Meteo.si <https://meteo.arso.gov.si/>) se območje nameravanega posega nahaja na območju 12 pedoloških kartografskih enot, v večini gre za

razvita obrečna tla, fluvisol, evtrična rjava tla in hipoglej. Matično podlago na območju sestavljajo prščno prodnat aluvij ter ledenodobne prodnate in peščene nasutine rek in rečni vršaj. V zatečenem stanju so tla na območju obravnave zaradi preteklih zemeljskih del močno spremenjena glede na naravno sestavo talnega profila, tako se tla glede na tip tal uvršča med antropogena tla, spremenjena zaradi delovanja človeka.

B2) Pričakovani vplivi v času gradnje nameravanega posega in pogoji

Na območju gradbišč je mogoče pričakovati manjše emisije onesnaževal v tla in podtalje ter posredno v podzemne vode, ki bodo posledica obratovanja in voženj gradbenih strojev in tovornih vozil ter uporabe gradbenih materialov. Te emisije bodo, v normalnih pogojih gradnje in ob upoštevanju s predpisi, določenih in v Poročilu predlaganih dodatnih zaščitnih ukrepov, zelo majhne oz. zanemarljive. Do pomembnejših emisij bi lahko prišlo le v primeru izrednih dogodkov, kot je npr. izlitje goriva ali olja iz gradbenega stroja ali tovornega vozila in neukrepanja osebja na gradbišču.

Upoštevati se morajo splošni ukrepi glede skladiščenja nevarnih snovi na gradbišču, glede oskrbe gradbenih strojev z gorivom ali oljem na gradbišču, in da se uporabljajo gradbeni materiali, ki ne vsebuje snovi, ki bi lahko z izluževanjem povzročile onesnaženje tal in podzemne vode. Največjo nevarnost za onesnaženje tal predstavlja faza izkopa oz. izvedba odstranitve obstoječega asfalta, kjer bi lahko prišlo do izlitja nevarnih snovi (goriv in maziv) iz strojev. Na gradbišču bodo ves čas gradnje pripravljena sredstva za takojšnje ukrepanje ob izlivu nevarne snovi v tla. Delavci na gradbišču bodo poučeni o nevarnosti izlitja goriva, motornega olja ali drugih nevarnih tekočin v tla in o postopkih ravnanja v takšnih primerih, na gradbišču pa bo na voljo tudi vsem dostopna oprema za ukrepanje v tovrstnih primerih. Ob upoštevanju zakonskih in s projektom predvidenih ukrepov ministrstvo ocenjuje emisije onesnaževal v tla zaradi obratovanja gradbenih strojev in tovornih vozil ter uporabe gradbenih materialov kot zanemarljive.

Za cestni transport za potrebe gradnje se bodo izven območja gradbišča uporabljale izključno asfaltirane ceste.

Kot kažejo rezultati opravljenih analiz, upoštevajoč določila Uredbe o mejnih, opozorilnih in kritičnih imisijskih vrednostih nevarnih snovi v tleh (Uradni list RS, št. 68/96, 41/04 – ZVO-1 in 44/22 – ZVO-2), tla na obravnavanem območju niso onesnažena s potencialno nevarnimi anorganskimi in organskimi snovmi. V tleh na obravnavanem zemljišču v vzorcu zgornjega sloja tal ni dosežena mejna imisijska vrednost za nobenega izmed analiziranih parametrov (vir: Ocena stanja tal na območju rekonstrukcije cestnega telesa in objektov na odsekih AC Domžale Šentjakob in Šentjakob-LJ (Zadobrova) s priključkoma LJ Šentjakob in LJ Sneberje (Etapa I in Etapa II) (za Lineal d.o.o.), Eurofins ERIVo Slovenija, DP 206/08/23, 19. 4. 2023).

Vpliv nameravanega posega in celotni vpliv (sprememba v celotni obremenitvi okolja) na kakovost in rabo tal v času gradnje ministrstvo ocenjuje s (3) – nebistven vpliv, ob upoštevanju zakonodajnih, s projektom predvidenih ukrepov in dodatnih omilitvenih ukrepov predlaganih v Poročilu, katere je ministrstvo tudi določilo v točki III./B)/a. izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

B3) Pričakovani vplivi v času obratovanja nameravanega posega

Emisij onesnaževal v tla in podtalje v času obratovanja na območju nameravanega posega ni pričakovati. Vse utrjene površine avtoceste bodo asfaltirane in obrobljene z robniki. Površinsko odvodnjavanje z vozišča je zagotovljeno z vzdolžnimi in prečnimi nakloni nivelete ceste. Za zajem vode z vozišča so predvidene koritnice, robniki, linijski požiralniki in mulde oz. linijske kanalete. Vsa padavinska voda, ki pade na vozišče obravnavanega odseka avtoceste, bo tako točkovno odvedena z novo kanalizacijo do obstoječih in predvidenih zadrževalnikov (Pšata). Na južnem delu Save je sistem odvodnje kanaliziran in speljan do priključka Sneberje, kjer se naveže na obstoječ usedalnik z lovilcem olj ter se nadaljuje z iztokom v reko Savo. Prav tako je kanaliziran sistem odvodnje med priključkom Šentjakob in mostom čez Savo. Sistem je speljan v obstoječ usedalnik z lovilnikom olj z iztokom v potok Stokalco. S severne strani od meje obdelave I. in II. Etape pa do priključka Šentjakob je odvodnja urejena preko jarkov z navezavo na kanaliziran del odvodnje v smeri Jug. V bližini priključka Šentjakob se v obcestni jarek avtoceste steka tudi meteorna odvodnja s strani naselja Podgorica.

Vpliv nameravanega posega in celotni vpliv (sprememba v celotni obremenitvi okolja) na

kakovost in rabo tal v času obratovanja ministrstvo ocenjuje s (5) – vpliva ne bo.

C) Vplivi na kakovost voda ter poplavno varnost

C1) Obstoječe stanje okolja

Na območju trase ob AC A1 Domžale – Zadobrova poteka v neposredni bližini večje število vodotokov, od katerih sta največja reka Sava in reka Kamniška Bistrica, ki jih trasa tudi prečka. Poleg omenjenih vodotokov trasa prečka še naslednje vodotoke: Gobovšek, Homška mlinščica, Kanal Pšata in Stokalca. Trasa prečka tudi večje število vodotokov brez zemljepisnega imena. Glede na obstoječo integralno karto, ki temelji na geometriji struge iz leta 2007 in 2010, se del nameravanega posega Etape I nahaja znotraj razreda preostale poplavne nevarnosti. Na osnovi noveliranega hidravličnega modela so bile izdelane tudi nove karte razredov poplavne nevarnosti, iz katerih je razvidno, da se je preostala nevarnost na območju naselja Sneberje (gorvodno od AC) zmanjšala glede na stanje iz leta 2010. Zaradi tega je nameravani poseg izven območja preostale poplavne nevarnosti. Nameravani poseg je tako glede na novelirane karte v celoti izven dosega Q_{500} in ne bo imel vpliva na vodni režim.

Tangirani vodotoki, ki potencialno poplavno ogrožajo odsek avtoceste A1 Etape II, so bili analizirani v sklopu dveh predhodnih študij, in sicer: Izdelava hidrološko – hidravlične presoje in kart poplavne nevarnosti za določitev poplavnih območij na območju občine Domžale iz junija 2011 (v nadaljevanju predhodna študija 1) in Analiza hidrološkega režima in poplavnega stanja pred in po izvedbi nasutja na območju Mlake iz avgusta 2014 (v nadaljevanju predhodna študija 2). Predhodna študija 1 je bila potrjena, poplave karte pa so objavljene na portalu Atlas voda. Izdelana je bila za potrebe sprejemanja OPN občine Domžale. Analiziralo se je obstoječe stanje. Predhodna študija 2 je bila izdelana za potrebe analize vpliva nasutja na poplavne razmere na območju Mlak. Študija ni bila predmet pregleda in objave na Atlasu voda. Analiziralo se je tako obstoječe kot tudi načrtovano stanje. Poplavne karte, ki so bile izdelane v sklopu navedenih predhodnih študij, ne izkazujejo preplavljanja obstoječe avtoceste A1 na analiziranem odseku. Ker se analiziran odsek avtoceste A1 omejeno širi (v večji meri ostaja širitev na obstoječem telesu avtoceste), večji del razširjenega dela vozišča ostaja izven poplavnega območja (tudi Q_{500}). Izjema so območja večjega širjenja (SOS odstavnih niše in uvoz/izvoz Domžale), kjer na posameznih mestih »novi« rob cestišča posega v območje preostalega razreda poplavne nevarnosti, torej znotraj dosega pri Q_{500} (vir: Hidrološko hidrotehnični elaborat s poplavnimi kartami – ETAPA II: Rekonstrukcija ceste in objektov na AC A1 (0046 Domžale-Šentjakob od km 0.160 do km 4,603; 0646 Domžale Šentjakob od km 0.160 do km 4,603), Inštitut za vodarstvo d.o.o.). Območje se nahaja izven vodovarstvenih območij, tako na državnem kot občinskem nivoju. Leži pa na območju dveh vodnih teles podzemnih voda in sicer: Savska kotlina in Ljubljansko barje (šifra: SIVTPODV100), Posavsko hribovje do osrednje Sotle (šifra: SIVTPODV1008).

C2) Pričakovani vplivi v času gradnje nameravanega posega in pogoji

Na območju gradbišč je mogoče pričakovati manjše emisije onesnaževal v tla in podtalje ter posredno v površinske in podzemne vode, ki bodo posledica obratovanja in voženj gradbenih strojev in tovornih vozil ter uporabe gradbenih materialov. Te emisije bodo, v normalnih pogojih gradnje in ob upoštevanju s predpisi določenih in v Poročilu predlaganih dodatnih omilitvenih ukrepov, ki jih je ministrstvo določilo tudi v točki III./B)/a. izreka tega okoljevarstvenega soglasja, zelo majhne oz. zanemarljive. Do pomembnejših emisij bi lahko prišlo le v primeru izrednih dogodkov, kot je npr. izlitje goriva ali olja iz gradbenega stroja ali tovornega vozila in neukrepanja osebja na gradbišču.

V okviru vzdrževalnih del je predviden poseg na vodna in priobalna zemljišča voda 2. reda (Stokalca) ter na poplavna območja, ki so določena z integralno karto poplavne nevarnosti oz. karto razredov poplavne nevarnosti. Posegi na premostitvenih objektih čez avtocesto so predvideni večinoma znotraj cestnega sveta, kjer so površine že namenjene prometni infrastrukturi.

Z vzdrževalnimi deli na mostovih se posega v vodna zemljišča le na premostitvi Stokalce (most VA0558), kjer se v vodotoku za zagotovitev zavarovanja prepusta pred deročo vodo v območju prepusta struga potoka zavaruje s kamnito oblogo. Kamnita obloga se izvede v dolžini 5,0 m pred krilom v osi 1 in se znotraj mostu poveže na obstoječe tlakovano strugo. Vpliv gradnje bo, ob

upoštevanju s projektom predvidenih ukrepov in dodatnih omilitvenih ukrepov, predlaganih v Poročilu in določenih v točki III./B)/a. izreka tega okoljevarstvenega soglasja, neznaten. Na vseh ostalih mostovih in prepustih je predvidena razširitev objektov oziroma podaljšanje konzol na obeh straneh brez poseganja v vodna in priobalna zemljišča.

Za nameravani poseg sta bili izdelani hidravlično hidrološki analizi (v nadaljevanju HHA) (Hidrološko hidravlični elaborat s poplavnimi kartami Etapa I (DHD d.o.o., Praprotnikova ul. 37, 2000 Maribor, projekt št 647/I, načrt št 347, junij 2022); Hidrološko hidrotehnični elaborat s poplavnimi kartami – ETAPA II: Rekonstrukcija ceste in objektov na AC A1 (0046 Domžale-Šentjakob od km 0.160 do km 4,603; 0646 Domžale-Šentjakob od km 0.160 do km 4,603), Inštitut za vodarstvo d.o.o.). V HHA za I. Etapo je navedeno, da se glede na obstoječo integralno karto, ki temelji na geometriji struge iz leta 2007 in 2010, del nameravanega posega nahaja znotraj razreda preostale poplavne nevarnosti. Na osnovi noveliranega hidravličnega modela so bile izdelane tudi nove karte razredov poplavne nevarnosti, iz katerih je razvidno, da se je preostala nevarnost na območju naselja Sneberje (gorvodno od AC) zmanjšala glede na stanje iz leta 2010. Zaradi tega je nameravani poseg izven območja preostale poplavne nevarnosti. Nameravani poseg je tako glede na novelirane karte v celoti izven dosega Q_{500} in ne bo imel vpliva na vodni režim.

Na širšem območju je, zaradi prekinjene prodonosnosti prisotna globinska erozija struge Save, tik dolvodno od obravnavane lokacije pa, zaradi stopnje (in verjetno tudi prekinjene prodonosnosti) še bočna erozija, ki pa se omejuje s sanacijskimi ukrepi. Erozijska nevarnost je definirana na poplavnem območju Q_{100} , struga vodotoka pa po definiciji ni poplavno območje. V HHA je podana ocena, da na poplavnem območju Q_{100} , na obravnavanem odseku, ne more priti do tolikšnega odlaganja ali odplavljanja preperelega kamninskega materiala, ki bi dalo večje razrede nevarnosti glede na razrede poplavne nevarnosti (vpliv globine in povratne dobe poplav je, znotraj poplavnega območja Q_{100} , večji od vpliva odlaganja/odplavljanja preperelega kamninskega materiala).

Iz HHA za II. Etapo izhaja: Analizirani odsek avtoceste prečka 5 rečnih sistemov s tangiranimi vodotoki proti analiziranemu odseku: sistem Pšata, sistem Gobovšek, sistem Mlinščica, sistem Kamniška Bistrica, sistem Mlake. Izdelovalec HHA ugotavlja, da zaradi minimalnega poseganja načrtovanega odseka avtoceste na obstoječa poplavna območja bistvenega vpliva na poplavne tokove in distribucijo vodnih količin dolvodno ni (vpliva na modelne gladine in hitrostno polje ni, oziroma je nebstveno in zanemarljivo; ker že po obstoječem stanju analiziran odsek avtoceste ni prelit, predviden 0.2 m dvig nivelete dodatno ne poslabšuje poplavnega stanja). Prav tako je odvzem razlivnih volumnov minimalen in ga po mnenju izdelovalca HHA ni potrebno nadomeščati. Izkazana je zgolj minimalna redukcija preostalega razreda poplavne nevarnosti oz. območja dosega pri Q_{500} , in sicer na mestih zajedanja le-tega v razširjen del avtoceste (uvoz/izvoz Domžale, odstavne SOS niše). Vpliv na preostala dva razreda poplavne nevarnosti (majhen in srednji) zaradi delnega zamikanja spodnjega dela avtocestnega nasipa je minimalen in nebstven ter tako ni izkazan znotraj karte razredov poplavne nevarnosti načrtovanega stanja. Glede na specifičnost vodotokov na območju nameravanega posega je izdelovalec HHA mnenja, da večje ogroženosti s strani sedimentov (rinjene plavine) na analiziranem območju ni. Na območjih Gobovška, Mlinščice in Mlak zaradi neizrazitih zaledij in močno razpršenega in počasnega odtoka ni pričakovati večjega prenosa/odlaganja sedimentov. Prav tako je specifičen vodotok Pšata, saj se je z izvedbo razbremenilnika Pšata-Kamniška Bistrica »odrezal« precejšen del prispevne površine, saj se vodotok skoraj v celoti prevaja v Kamniško Bistrico že severno od Trzina, dolvodno pa se stara struga napaja neposredno iz tangiranih prispevnih območij. Poleg tega je v delu med Štiripasovnico Trzin-Ljubljana in avtocesto A1 izkazano precej široko razlivno območje, kjer pride do precejšnjega upočasnjevanja toka. Večje erozijske ogroženosti s strani natekajočih rinjenih plavin na analiziranem poplavnem območju ni pričakovati.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv nameravanega posega in celotni vpliv (sprememba v celotni obremenitvi okolja) na kakovost in količine voda ter poplavno in erozijsko varnost v času gradnje ocenjuje s (3) – nebstven vpliv, ob upoštevanju zakonodajnih, s projektom predvidenih ukrepov in dodatnih omilitvenih ukrepov, predlaganih v Poročilu, katere je ministrstvo tudi določilo v točki III./B)/a. izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

C3) Pričakovani vplivi v času obratovanja

Emisij onesnaževal v površinske in podzemne v času obratovanja na območju nameravanega posega ni pričakovati. Vse utrjene površine avtoceste bodo asfaltirane in obrobene z robniki. Površinsko odvodnjavanje z vozišča je zagotovljeno z vzdolžnimi in prečnimi nakloni nivelete ceste. Za zajem vode z vozišča so predvidene koritnice, robniki, linijski požiralniki in mulde oz. linijske kanale. Vsa padavinska voda, ki pade na vozišče obravnavanega odseka avtoceste, bo tako točkovno odvedena z novo kanalizacijo do obstoječih in predvidenih zadrževalnikov. Na južnem delu Save je sistem odvodnje kanaliziran in speljan do priključka Sneberje, kjer se naveže na obstoječ usedalnik z lovilec olj ter se nadaljuje z iztokom v reko Savo. Prav tako je kanaliziran sistem odvodnje med priključkom Šentjakob in mostom čez Savo. Sistem je speljan v obstoječ usedalnik z lovilnikom olj z iztokom v potok Stokalco. S severne strani od meje obdelave I. in II. Etape pa do priključka Šentjakob je odvodnja urejena preko jarkov z navezavo na kanaliziran del odvodnje v smeri Jug. V bližini priključka Šentjakob se v obcestni jarek avtoceste steka tudi meteorna odvodnja s strani naselja Podgorica.

Vpliv nameravanega posega in celotni vpliv (sprememba v celotni obremenitvi okolja) na kakovost in količine voda ter poplavno in erozijsko varnost v času obratovanja ministrstvo ocenjuje s (4) – nebistven vpliv.

D) Vplivi na kakovost zunanjega zraka

D1) Obstoječe stanje okolja

Nameravani poseg je načrtovan na območju občine Domžale in na območju MO Ljubljana. Območje nameravanega posega in njegova okolica je, skladno z določili Uredbe o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 9/11, 8/15, 66/18 in 44/22 – ZVO-2), glede na žveplov dioksid, dušikov dioksid, dušikove okside, delce PM₁₀ in PM_{2,5}, benzen, ogljikov monoksid in benzo(a)piren razvrščeno v območji onesnaženosti zraka SIC (celinsko območje) in SIL (Ljubljana), glede na svinec, arzen, kadmij in nikelj pa v območji SITK (območje težkih kovin) in SIL (Ljubljana). Viri onesnaževanja zraka na širšem območju so cestni promet, kurišča in proizvodni procesi na širšem območju Domžal in Ljubljane. Stalna povečana onesnaženost zraka je prisotna ob pomembnejših prometnicah in ob industrijskih obratih, v času kurilne sezone pa je povečana koncentracija onesnaževal, ki so posledica obratovanja kurilnih naprav. Cestni promet ima pomemben delež pri skupnih emisijah dušikovih oksidov, ogljikovega monoksida in hlapnih organskih spojin. Kurilne naprave za pridobivanje tehnološke in ogrevalne toplote pomembno prispevajo k emisijam dušikovih oksidov. Kurilne naprave za pridobivanje tehnološke toplote so aktivne vse leto, kurilne naprave za pridobivanje ogrevalne toplote pa le v času kurilne sezone.

D2) Pričakovani vplivi v času gradnje nameravanega posega in pogoji

V času izvedbe obnove AC se bo zaradi zemeljskih in gradbenih del med gradnjo povečalo prašenje z območja gradbišča in dovoznih cest, dodatno bodo povečane emisije onesnaževal zaradi uporabe gradbene mehanizacije in transportnih sredstev (emisije dušikovih oksidov, delcev PM₁₀ in hlapnih organskih spojin). Po izkušnjah pri izvedbi podobnih posegov je emisija prašnih delcev in s tem zapraševanje okolice največje v času izkopov ob suhem in vetrovnem vremenu ter pri prevozih gradbenega materiala za potrebe gradnje. V okolici gradbišča na kakovost zraka praviloma pomembno vplivajo le na gradbišču in pri prevozih nastale emisije delcev PM₁₀, medtem ko emisije ostalih onesnaževal ne povzročajo občutnega povečanja onesnaženosti zraka.

V Poročilu je ocena vpliva gradnje na kakovost zraka povzeta po strokovnih podlagah projekta PZI:

- PZI, Etapa I: Vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale–Šentjakob od km 4,580 do km 5,372, 0646 Domžale–Šentjakob od km 4,630 do km 5,372, 0047/0647 Šentjakob–LJ (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, 0145 priključek LJ Šentjakob od km 0,000 do km 1,435 in 0189 priključek LJ Sneberje od km 0,000 do km 0,927, 11/7 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-D, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023;
- PZI, Etapa II: Vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale - Šentjakob od km 0,160 do km 4,630 in 0646 Domžale - Šentjakob od km 0,160 do km 4,630, 11/10 Elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, Epi Spektrum

d.o.o., št. 2020-035-D2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023.

Med obnovo AC bodo dodatni onesnaženosti zraka z delci PM_{10} najbolj izpostavljena območja bližnjih stanovanjskih stavb. V času gradbenih del bodo najbolj dodatno obremenjena območja izpostavljene stanovanjske pozidave v času izvedbe I. Etape v naseljih Podgorica, Pečnik in Ljubljana (Sneberska in Zadobrovska cesta) ter v času izvedbe II. Etape v naseljih Zaboršt (Krumperška ulica in Ihanska cesta), Prelog in Šentpavel pri Domžalah.

Ocenjena dodatna onesnaženost zraka z delci PM_{10} v času gradnje bo, z upoštevanjem zakonsko predpisanih omilitvenih ukrepov (utrditev dovoznih cest, prekrivanje tovora s ponjavami, čiščenje vozila pred vključevanjem na javno cestno omrežje, vlaženje gradbišča, ...), na letnem povprečju pri praktično vseh izpostavljenih stavbah dosegala pod $8 \mu g/m^3$. Povečano onesnaženost zraka je pričakovati predvsem v času intenzivnih del v neposredni bližini pozidave, kjer se lahko občasno pojavi preseganje mejne vrednosti pri najbolj izpostavljenih stavbah (I. Etapa: stavbe Pečnik 18, Sneberska cesta 62 in Sneberska cesta 64A, II. Etapa: stavba Krumperška ulica 38). Za vsa območja s pričakovano povečano onesnaženostjo zraka z delci PM_{10} so razen osnovnih omilitvenih ukrepov v Poročilu predlagani tudi dodatni omilitveni ukrepi za preprečevanje razširjanja prašenja, in sicer izvedba začasnih protiprašnih zaslonov. Tako je za dodatno omejitev povečane koncentracije delcev z delci PM_{10} z gradbiščnih platojev in transportnih poti na območju izvedbe I. Etape obnove AC predvidena izvedba 5 sklopov začasnih protiprašnih zaslonov v skupni dolžini 866 m in višine 2,5 m, na območju II. Etape pa 3 sklopov v skupni dolžini 438 m in višine 2,5 m, kot sledi iz Tabele 3:

Tabela 3: Izvedba začasnih protiprašnih zaslonov

oznaka	območje	stran	stacionaža	Višina (m)	Dolžina (m)
I. Etapa					
ZrI-Pp-1	Perkova ulica	desna	0+190 – 0+307	2,5	116
ZrI-Pp-2*	Pečnik (sever)	leva	0+280 – 0+323	2,5	100
ZrI-Pp-3*	Pečnik (jug)	leva	0+337 – 0+518	2,5	182
ZrI-Pp-4*	Sneberska cesta (zahod)	desna	1+690 – 2+052	2,5	363
ZrI-Pp-5*	Sneberska cesta (vzhod)	leva	1-936 – 2+038	2,5	105
skupaj				2,5	866
II. Etapa					
ZrII-Pp-1	Krumperška ulica	desna	0+167 – 0+292	2,5	134
ZrII-Pp-2*	Ihanska cesta	leva	0+347 – 0+531	2,5	183
ZrII-Pp-3*	Šentpavel pri Domžalah	leva	2+830 – 2+950	2,5	121
skupaj				2,5	438

Opomba: * - predlagana izvedba začasnih polnih gradbiščnih ograj

Ministrstvo je v Poročilu predlagano izvedbo začasnih protiprašnih zaslonov na zgoraj navedenih lokacijah določilo tudi kot pogoj v točki III./C./a., prva alineja izreka tega okoljevarstvenega soglasja. Ob upoštevanju navedenih dodatnih omilitvenih ukrepov bo po oceni ministrstva pri vseh izpostavljenih stanovanjskih stavbah dodatna onesnaženost zraka z delci PM_{10} tudi na dnevnem nivoju pod zakonsko predpisano vrednostjo. Ministrstvo je, upoštevajoč v Poročilu predlagani dodatni omilitveni ukrep, da je treba na območju nameravanega posega v primerih, ko je uradno razglašeno čezmerno onesnaženje zraka z delci PM_{10} , na gradbišču omejiti ali prepovedati dela, ki povzročajo prašenje, v točki III./C./a., druga alineja izreka tega okoljevarstvenega soglasja, določilo dodaten pogoj, ki določa, da je treba v dneh, ko so za Ljubljano in Domžale napovedane ravni delcev PM_{10} višje od $40 \mu g/m^3$, izvajanje zemeljskih in gradbenih del, ki povzročajo delce PM_{10} , prekiniti.

Ocena vpliva transporta z gradbišča na spremembo emisije onesnaževal na širšem prometnem omrežju je izdelana na letnem povprečju, pri oceni sta pri obeh etapah gradnje upoštevana dva letna časovna preseka v času trajanja obnove AC, za preostali čas normalno obratovanje AC.

Emisije onesnaževal zraka zaradi cestnega prometa po predvidenih dovoznih cestah v času obnove AC odseka Domžale-Zadobrova so ocenjene računsko po metodi HBEFA 4.2 z upoštevanjem emisijskih faktorjev za leto 2024 za I. Etapo obnove in za leto 2026 za II. Etapo, upoštevane so povprečne letne dodatne obremenitev cestnega omrežja. Ocena spremembe emisij onesnaževal v času obnove je ocenjena na AC odseku med Krtino na severu in razcepom Zadobrova na jugu ter na delu glavne ceste G2-108 v smeri Črnuč in Ribč. Pri I. Etapi so zaradi začasne zapore AC priključkov Šentjakob in Sneberje dodatno upoštevane emisije onesnaževal zaradi prometa po regionalni cesti R3-644 med Sneberjami in Šentjakobom. Pri I. Etapi je pri oceni emisij onesnaževal zaradi transporta v času obnove AC upoštevanih 20,7 km cestnega omrežja, pri II. Etapi pa 18,1 km cest. Ocena emisij je izvedena za vse obravnavane faze gradnje v obeh etapah pri oceni spremembe emisije, na letnem povprečju pa je upoštevano trajanje posameznih faz obnove AC.

Zaradi transporta izkopnega in gradbenega materiala v času obnove AC se bodo emisije onesnaževal glede na izhodiščne stanje povečale za: dušikovi oksidi: med +5 % pri I. Etapi in +8 % pri II. Etapi, hlapne organske spojine: +3 % pri I. Etapi in II. Etapi, delci $PM_{10/2,5}$: med +5 % pri I. Etapi in +7 % pri II. Etapi, žveplov dioksid: med +2% pri I. Etapi in +1% pri II. Etapi, benzen: med +3 % pri I. Etapi in +4 % pri II. Etapi ter ogljikov monoksid: med +1 % pri I. Etapi in +0,4 % pri II. Etapi. Povečanje emisije onesnaževal na AC in državnem cestnem omrežju v času obnove AC bo zmerno in ne bo bistveno vplivalo na kakovost zraka na območjih ob dovoznih cestah ter ob cestah, kjer je pričakovana preusmeritev prometa v času gradnje.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv na kakovost zraka v času gradnje ocenjuje s (3) – nebistven vpliv, ob upoštevanju s projektom predvidenih ukrepov in dodatnih omilitvenih ukrepov, določenih v točki III./C./a) izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

D3) Pričakovani vplivi v času obratovanja nameravanega posega

Cestni promet je eden glavnih povzročiteljev izpustov snovi, ki so vzrok za zakisovanje, nastanek prizemnega ozona in trdnih delcev. Izpusti glavnih onesnaževal zraka iz prometa so se v Sloveniji v zadnjih desetletjih zmanjšali, vendar cestni promet ostaja eden najpomembnejših virov onesnaževal zraka. Za cestni promet so značilne predvsem emisije dušikovih oksidov, hlapnih organskih spojin in delcev PM_{10} in $PM_{2,5}$, medtem ko so emisije drugih onesnaževal, za katere so z Uredbo o kakovosti zunanjega zraka predpisane mejne vrednosti, manjše. Zaradi predpisov s področja kakovosti pogonskih goriv promet ne emitira več svinca, bistveno je omejena tudi emisija benzena, žvepla in ogljikovega monoksida. Največje emisije dušikovih oksidov, hlapnih organskih spojin, delcev $PM_{10/2,5}$, žveplovega dioksida, benzena in ogljikovega monoksida na območju nameravanega posega v planskem obdobju so ocenjene v obdobju zastojev, ko so emisije glede na tekoči režim vožnje povečajo med 31 % pri ogljikovem monoksidu in 96 % pri benzenu. S stališča emisij onesnaževal zraka zaradi cestnega prometa v planskem obdobju je najslabši možni scenarij pri vseh onesnaževalih, ki so značilne za cestni promet, prisoten v obdobju zastojev prometa, ko se emisije zaradi pogostega zaganjanja motorjev in slabšega izgorevanja glede na pretočno vožnjo občutno povečajo. Za zmanjšanje emisij onesnaževal na obravnavanem AC odseku je ključnega pomena predvsem povečanje možne kapacitete AC, povečanje pretočnosti vožnje in posledično zmanjšanje pogostosti zastojev na AC omrežju.

Neposredna onesnaženost zraka zaradi izpustov prometa po AC je sorazmerno velika, vendar v planskem obdobju zaradi pričakovane posodobitve voznega parka skladno z NEC direktivo (Direktiva (EU) 2016/2284 Evropskega parlamenta in Sveta o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka) ne bo povzročala čezmerne obremenitve okolja. V neposredni bližini AC bo onesnaženost zraka z dušikovim dioksidom dosegala do največ 40 % mejne letne vrednosti za NO_2 in do največ 32 % mejne letne vrednosti za PM_{10} . Zaradi neposredne onesnaženosti kot posledice cestnega prometa bo mejna dnevna vrednost PM_{10} presežena v razdalji 10 m od roba AC do največ 8-krat na leto (dovoljeno 35-krat na leto) in v razdalji 50 m do 6-krat na leto, medtem ko bo mejna urna vrednost NO_2 v razdaljah 10 m in 50 m od roba AC presežena do največ 1-krat na leto (dovoljeno 18-krat na leto). Neposredna onesnaženost zraka zaradi emisij ogljikovega monoksida, žveplovega dioksida, benzena in benzo(a)pirena zaradi prometa po AC bo v planskem obdobju zmerna in bo pod mejnimi vrednostmi, delno bo povečana predvsem onesnaženost zraka z delci $PM_{2,5}$ in benzo(a)pirenom. V neposredni bližini obravnavanih prometnic (10 m pas) bo na letnem povprečju onesnaženost zraka z delci $PM_{2,5}$

dosegala do največ 21 % mejne vrednosti, z žveplovim dioksidom do 1,1 % mejne vrednosti, z benzenom do 0,5 % mejne vrednosti in z benzo(a)pirenom do 22 % ciljne vrednosti.

Skupna koncentracija dušikovega dioksida delcem PM_{10} v okolici AC bo z upoštevanjem ozadja v planskem obdobju manjša od mejnih letnih vrednosti. Skupna obremenitev okolja z delci PM_{10} bo z upoštevanjem ozadja v neposredni bližini AC povečana in to predvsem zaradi povečane onesnaženosti zraka zaradi drugih virov onesnaževanja na širšem območju nameravanega posega, povečanje bo najbolj izrazito v hladnejšem obdobju leta v času trajanja kurilne sezone. Skupna onesnaženost zraka v delci PM_{10} bo po oceni presegla dopustno število preseganj dnevne koncentracije delcev PM_{10} (35-krat na leto) do razdalje 30 m od roba AC. Mejna urna vrednost NO_2 bo z upoštevanjem ozadja ob najbolj obremenjenem AC odseku Sneberje-Zadobrova presežena v 10 m pasu od roba AC do največ 2-krat na leto in ne bo presegala dopustnega števila preseganj mejne urne koncentracije (dovoljeno do 18-krat na leto).

Na območju AC odseka Domžale-Zadobrova skupna onesnaženost zraka z dušikovim dioksidom in delci PM_{10} v planskem obdobju leta 2042 ne bo presegala predpisanih mejnih letnih vrednosti, v neposredni bližini AC pa je ocenjeno preseganje dopustnega števila preseganj mejne dnevne koncentracije delcev PM_{10} , medtem ko dopustno število preseganj urne koncentracije NO_2 ne bo preseženo. V neposredni bližini AC odseka ležita v oddaljenosti 25 m od voznih pasov dve stavbi (Pečnik 18 in Krumperška ulica 38A), ki zahtevata povečano varstvo pred onesnaženostjo zraka. Na vseh območjih, kjer se AC približa stanovanjski pozidavi (Krumperška ulica in Ihanska cesta v Zaborštu, Prelog, Pečnik, Sneberska in Zadobrovska cesta v Ljubljani), je v projektni dokumentaciji PZI za obnovo AC predvidena izvedba protihrupnih ograj oziroma kombinacij protihrupnih ograj in zemeljskih nasipov višin do 6,0 m. Glede na podatke iz literature (RLuS 2.1) protihrupne ograje oziroma nasipi višine več kot 4,0 m delno zmanjšujejo onesnaženost zraka v okolici prometnic, posledično bo skupna onesnaženost zraka pri izpostavljeni pozidavi manjša od ocenjene.

Kljub relativno velikim prometnim obremenitvam obratovanje AC odseka Domžale-Zadobrova je z upoštevanjem načrtovanih visokih protihrupnih ograj, ki dosega višino 6 m nad nivoletu vozišča in ki akumulirajo onesnaževala vzdolž AC, v Poročilu ocenjeno, da v vplivnem območju čezmerno onesnaženega zraka ne bo nobene stavbe, ki zahteva povečano varstvo pred onesnaženostjo zraka, območje pomembnega vpliva bo omejeno na območje, ki je določeno z meja gradbenega posega.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv na kakovost zraka v času obratovanja ocenjuje s (4) – nebiten vpliv.

E) Vplivi na obremenjenost s hrupom

E1) Obstoječe stanje okolja

Obnova AC odseka A1 Domžale-Zadobrova poteka pretežno po območju občine Domžale, v zaključnem delu delno po območju MO Ljubljana. Na območju AC priključka Lj Šentjakob se AC približa občini Dol pri Ljubljani do razdalje 340 m.

Na območju občine Domžale se AC približa naseljem Zaboršt (Krumperška ulica in Ihanska cesta), Domžale (Hrastova ulica, Jesenova ulica, Študljanska ulica), Šentpavel pri Domžalah, Dragomelj in Prelog (Breznikova cesta). V vplivnem območju obravnavanega dela AC odseka A1/0046 ležijo skladno s podrobno namensko rabo OPN občine Domžale naslednje enote urejanja prostora (EUP), ki zahtevajo povečano varstvo pred hrupom (raba SS, SK, CD, A):

- območje Zaboršta (Krumperška ulica, Ihanska cesta, Pot za Bistrico) desno od AC: EUP ZB-09 (raba SS), ZB-10 (raba CD in ZD), ZB-12 (raba SS), ZB-13 (raba CD), ZB-20 (raba CD),
- območje Zaboršta in Preloga (Ihanska cesta, Breznikova cesta) levo od AC: EUP PR-02 (raba SS), PR-03 (raba SS), PR-04 (raba CD), PR-10 (raba SS),
- območje Domžal (Jesenova ulica, Hrastova ulica, Študljanska cesta) desno od AC: EUP DŽ-134 (raba BC), DŽ-136 (raba SS), DŽ-137 (raba CD), DŽ-142 (raba SS), DŽ-143 (raba A), DŽ-144 (raba SK),
- območje Šentpavla pri Domžalah desno od AC: EUP SŠ-01 (raba SK),
- območje Šentpavla pri Domžalah levo od AC: EUP EOP-35/78 (raba A),
- območje Dragomlja desno od AC: EUP DR-08 (raba SK), DR-11 (raba SK), DR-12 (raba SK), DR-13 (raba SK), DR-14 (raba CD, OŠ Dragomelj), DR-22 (raba SK), DR-28 (raba SK)

SK),

- območje Dragomlja levo od AC: EUP EOP-35/80, 81, 82, 83, 85 (raba A),
- območje Pšate levo od AC: EUP PT-01 (raba SK), PT-06 (raba SK), PT-09 (raba SK), PT-13 (raba SK).

Stopnje varstva pred hrupom na območju občine Domžale so določene v skladu z določili 126. člena Odloka OPN na podlagi podrobne namenske rabe prostora:

- v III. stopnjo varstva pred hrupom so razvrščena: območja stanovanj (SS, SK, SP), površine razpršene poselitve (A), območja centralnih dejavnosti (CU, CDi, CDz, CDz, CDk, CDo) območja zelenih površin (ZS, ZP, ZV, ZD, ZK) ter površine posebnih območij (BT),
- v IV. stopnjo varstva pred hrupom so razvrščena: območja proizvodnih dejavnosti in industrije (IP, IG, IK), infrastrukturne (O), kmetijske (K) ter gozdne površine (G) ter površine celinskih voda (VC).

Območja z II. stopnjo varstva pred hrupom v odloku OPN Občine Domžale niso določena. Na območju občine Domžale ležijo v okolici AC vse stavbe z varovanimi prostori in na hrup občutljive površine na območju III. stopnje varstva pred hrupom.

Na AC odseku A1/0046 Domžale-Šentjakob se na območju MO Ljubljana AC približa stanovanjski pozidavi zahodno (desno) od AC na območju Podgorice. V okolici obravnavanega dela AC odseka A1/0046 ležijo skladno s podrobno namensko rabo OPN MO Ljubljana naslednje enote urejanja prostora (EUP), ki zahtevajo povečano varstvo pred hrupom (raba SS, SK, CD, A):

- območje Šentjakoba (Podgorica, Goropečnikova ulica cesta, K reaktorju, Soteška pot) desno od AC: EUP ČR-455 (raba SK), ČR-417 (raba SS), ČR-702 (raba A), ČR-145 (raba CD), ČR-453 (raba SS), ČR-154 (raba SK), ČR-644 (raba SK), ČR-138 (raba SK), ČR-457 (raba SK), ČR-706 (raba SS),
- območje Šentjakoba (Kraljeva ulica, Zasavska cesta, Pšatska pot) desno od AC: EUP ČR-460 (raba SS), ČR-710 (raba SS), ČR-583 (raba CD, Vrtec Črnuče),
- posamezne stanovanjske stavbe (Pšatska pot, Podgorica) desno od AC ležijo tudi na območju kmetijskih površin (raba K1, EUP ČR-454).

Ob AC odseku A1/0047 ležijo v okolici AC naslednje enote urejanja prostora (EUP), ki zahtevajo povečano varstvo pred hrupom (raba SS, SK, CD, A):

- območje Šentjakoba (Ilešičeva ulica, Podgorica, Šentjakob, Colnarjeva ulica, Zajčeva pot, Kraljeva ulica, Zasavska cesta, Pšatska pot, Pod bregom) desno od AC: EUP ČR-81 (raba SS), ČR-500 (raba SK),
- območje Pečnika levo od AC: EUP ČR-50 (raba SK), ČR-634 (raba SK), • območje ob Sneberski in Zadobrovški cesti levo od AC: EUP PO-672 (raba SK), PO-487 (raba SS), PO-763 (raba SS), PO-623 (raba SS),
- območje ob Sneberski cesti desno od AC: EUP PO-363 (raba SK), PO-294 (raba SK), PO-309 (raba SK),
- posamezne stanovanjske stavbe (Podgorica, Perkova ulica) desno od AC ležijo tudi na območju kmetijskih površin (raba K1, EUP ČR-84).

Stopnje varstva pred hrupom na območju MO Ljubljana so določene v skladu z 89. členom OPN MOL-ID. Za posamezne EUP so določene naslednje stopnje varstva pred hrupom:

- območje II. stopnje varstva pred hrupom,
- potencialna območja II. stopnje varstva pred hrupom,
- območje III. stopnje varstva pred hrupom,
- območje IV. stopnje varstva pred hrupom.

Stopnje varstva pred hrupom na območju MO Ljubljana so določena na karti 8 izvedbenega dela OPN (»Območja varstva pred hrupom«). Stanovanjske, zelene in vodne površine ter območja centralnih dejavnosti v bližini AC omrežja so razvrščene v III. stopnjo, infrastrukturne, proizvodne, kmetijske in gozdne površine pa v IV. stopnjo varstva pred hrupom. V širši okolici obravnavanega AC odseka so na območju MO Ljubljana v II. stopnjo varstva pred hrupom, skladno z OPN MOL-ID, razvrščena naslednja območja:

- Ocvirkova ulica: del EUP ČR-417 desno od A1/0046 v oddaljenosti 310 m,
- Colnarjeva, Ilešičeva, Pahorjeva ulica in Šentjakob: del EUP ČR-81 desno od A1/0047 v

- oddaljenosti 300 m,
- Lajovčeva ulica: del EUP JA-348 desno od A1/0047 v oddaljenosti 580 m,
- Sneberska cesta: del EUP JA-325 desno od A1/0047 v oddaljenosti 490 m,
- Sneberska cesta, Cesta na Ježah: del EUP PO-623 levo od A1/0047 v oddaljenosti 160 m.

Na vseh naštetih območjih je opredeljena SS namenska raba. Glede na določila tretjega odstavka 4. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18, 59/19 in 44/22 – ZVO-2) v okolju je možno II. stopnjo opredeliti le na območjih, kjer so doseženi kriteriji za II. stopnjo, ker pa je AC na tem območju prevladujoči vir hrupa že v obstoječem stanju, tudi na navedenih območjih veljajo praviloma pogoji za III. stopnjo varstva pred hrupom. Območij z II. stopnjo varstva pred hrupom v vplivnem območju AC, skladno z določili tretjega odstavka 4. člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, ni možno opredeliti, zato je pri vrednotenju obremenitve s hrupom upoštevano, da vse stavbe z varovanimi prostori v vplivnem območju AC ležijo na območjih s III. stopnjo.

Obstoječa obremenitev s hrupom zaradi prometa po AC je povzeta po podatkih obratovalnega monitoringa hrupa za AC omrežje za leto 2016 (Izvedba obratovalnega monitoringa obremenitev s hrupom za omrežje cest, ki so v upravljanju DARS d.d., JV PNZ d.o.o. & Epi Spektrum d.o.o. & A-projekt d.o.o., št. 18-713, december 2018, dopolnitev april 2019).

V letu 2016 je v višini pritličja (2 m od tal) glede na mejno vrednost za vir hrupa v nočnem času ($L_{noč} = 55 \text{ dB(A)}$) na območju obravnave skupno čezmerno obremenjenih 14 stavb z varovanimi prostori, v katerih je prijavljenih 61 prebivalcev. Mejna vrednost za celotno obremenitev s hrupom ($L_{noč} = 59 \text{ dB(A)}$, $L_{dvn} = 69 \text{ dB(A)}$) v višini pritličja ni presežena pri nobeni stavbi z varovanimi prostori.

V višjih bivalnih etažah je obremenitev s hrupom večja. V najbolj obremenjeni etaži je v letu 2016 obremenitev s hrupom presegala mejne vrednosti kazalcev za linijske vire hrupa ($L_{dan} = 65 \text{ dB(A)}$, $L_{večer} = 60 \text{ dB(A)}$, $L_{noč} = 55 \text{ dB(A)}$, $L_{dvn} = 65 \text{ dB(A)}$):

- v nočnem obdobju pri 40 stavbah z varovanimi prostori (297 prebivalcev),
- v večernem obdobju pri 11 stavbah (52 prebivalcev),
- v celodnevem obdobju pri 11 stavbah (52 prebivalcev),
- v dnevnem obdobju pri 2 stavbah (18 prebivalcev).

Po številu čezmerno obremenjenih stavb in prebivalcev je obremenitev s hrupom največja v nočnem obdobju. V letu 2016 je ob obravnavanih AC odsekih glede nad mejno vrednost za vir hrupa $L_{NOČ}$ (55 dB(A)) čezmerno obremenjenih 40 stavb z varovanimi prostori, v katerih je stalno prijavljenih 297 prebivalcev: ob odseku A1/0046,0646 Domžale-Šentjakob 28 stavb (84 prebivalcev), ob odseku A1/0047,0647 Šentjakob-Lj (Zadobrova) 12 stavb (213 prebivalcev). Mejni vrednosti za celotno obremenitev okolja sta ob obravnavanih AC odsekih v letu 2016 preseženi:

- v nočnem obdobju pri 5 stavbah (28 prebivalcev),
- v celodnevem obdobju pri nobeni stavbi.

Glede na mejno vrednost za celotno obremenitev $L_{noč}$ (59 dB(A)) je skupno čezmerno obremenjenih 5 stavb z 28 stalnimi prebivalci: ob odseku A1/0046,0646 Domžale-Šentjakob 2 stavbi (18 prebivalcev), ob odseku A1/0047,0647 Šentjakob-Lj (Zadobrova) 3 stavbe (10 prebivalcev).

V širšem območju načrtovane obnove AC A1 Domžale-Zadobrova potekajo glavne in regionalne ceste G2-108/1180 Črnuče-Šentjakob, G2-108/1181 Šentjakob-Ribče, R3-644/1356 Lj (Šmartinska) - Šentjakob in R3-644/1357 Šentjakob-Domžale. Na območju vzporednega poteka AC in državnega cestnega omrežja je celotna obremenitev s hrupom povečana; povečanje je večje v dnevnem in večernem obdobju, v nočnem obdobju pa je zaradi regionalnega značaja prometa z izjemo jutranje prometne konice povečanje manjše.

Podatki o obremenitvi s hrupom so povzeti po podatkih obratovalnega monitoringa hrupa ob državnem cestnem omrežju za leto 2016 (vir: Monitoring hrupa za ceste z več kot 3 milijone prevozov vozil letno, ki so v upravljanju Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, JV PNZ d.o.o. & Epi Spektrum d.o.o. & A-projekt d.o.o., št. 17_650A, april 2019, Monitoring hrupa za ceste z 1-3 milijone prevozov vozil letno, ki so v upravljanju Direkcije Republike Slovenije za

infrastrukturo, JV PNZ d.o.o. & Epi Spektrum d.o.o. & A-projekt d.o.o., št. 17_650B, september 2019).

Na državnem cestnem omrežju je obremenitev s hrupom, glede na mejne vrednosti, največja v večernem obdobju. V 500 m pasu ob območju načrtovane obnove AC A1 Domžale-Zadobrova je v letu 2016 obremenitev s hrupom zaradi prometa po državnem cestnem omrežju presegala mejno vrednost za vir hrupa ($L_{večer} = 60 \text{ dB(A)}$) pri skupno 52 stavbah z varovanimi prostori s 333 prebivalci, mejna vrednost za celotno obremenitev ($L_{noč} = 59 \text{ dB(A)}$) je presežena pri 11 stavbah z varovanimi prostori z 28 prebivalci.

Največ čezmerno obremenjenih stavb je ob odseku R3-644/1357 Šentjakob-Domžale na območju Podgorice, ob Goropečnikovi ulici in v Dragomlja (41 stavb z 292 prebivalci), sledi odsek glavne ceste G2-108/1180 Črnuče-Šentjakob ob Zasavski cesti in Zajčevi poti (7 stavb in 22 prebivalcev). Ob regionalni cesti R3-644/1356 Lj (Šmartinska)-Šentjakob so v Podgorici in ob Colnarjevi ulici čezmerno obremenjene 3 stavbe z varovanimi prostori (16 prebivalcev), ob odseku glavne ceste G2-108/1181 Šentjakob-Ribče ob Pšatski poti pa 1 stavba (3 prebivalci).

E2) Pričakovani vplivi v času gradnje nameravanega posega in pogoji

Med obnovo AC bo občasno prihajalo do povečane obremenitve okolja s hrupom zaradi gradbenih del, obratovanja gradbene mehanizacije ter transporta za potrebe gradnje. Gradnja bo neposredno in kumulativno vplivala na obremenitev okolja s hrupom na gradbišču, na območjih ob gradbišču ter ob gradbiščnih in transportnih poteh zaradi hrupa gradbene mehanizacije in delovnih naprav na gradbišču, hrupa zaradi transporta za potrebe gradnje in drugih delovnih operacij.

Ocena vpliva gradnje na obremenjevanje okolja s hrupom je povzeta po strokovnih podlagah projekta PZI:

- PZI, Etapa I: Vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale– Šentjakob od km 4,580 do km 5,372, 0646 Domžale–Šentjakob od km 4,630 do km 5,372, 0047/0647 Šentjakob–LJ (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, 0145 priključek LJ Šentjakob od km 0,000 do km 1,435 in 0189 priključek LJ Sneberje od km 0,000 do km 0,927, 11/9 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-C, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023,
- PZI, Etapa II: Vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale - Šentjakob od km 0,160 do km 4,630 in 0646 Domžale - Šentjakob od km 0,160 do km 4,630, 11/8 Elaborat obremenitve s hrupom za čas gradnje, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-C, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023.

Vpliv obnove AC na ožjem območju ob gradbišču bo neposreden in kratkoročen, na širšem območju pa bo prisoten tudi daljinski vpliv zaradi dodatnih prevozov za potrebe gradnje. Med gradnjo se bo obremenitev s hrupom povečala v okolici gradbišča zaradi gradbenih del in obratovanja gradbene mehanizacije ter ob transportnih poteh za prevoze materiala za potrebe gradnje.

Pretežni del površin na območju nameravanega posega je v obstoječem stanju s hrupom obremenjen zaradi prometa po AC. Med izvedbo nameravanega posega bo obremenitev s hrupom največja pri intenzivnih zemeljskih delih in pilotiranju za temelje objektov, opornih in podpornih konstrukcij ter protihrupnih ograj, povečana pa bo tudi na območju ob transportnih poteh za potrebe gradnje.

Obnova AC odseka A1 Domžale-Zadobrova z vzpostavitvijo 3. voznega pasu je predvidena v dveh etapah v skupaj štirih gradbenih sezonah:

- I. Etapa je dolžine približno 2,8 km v dveh gradbenih sezonah: prvo leto obnove (skupaj 258 dni): vključuje izvedbo 1., 2. in 3. faze gradnje; drugo leto obnove (skupaj 100 dni): vključuje izvedbo 4. in 5. faze gradnje,
- II. Etapa je dolžine približno 4,4 km v dveh gradbenih sezonah: tretje leto obnove (skupaj 272 dni): vključuje izvedbo 1., 2. in 3. faze gradnje; četrto leto obnove (skupaj 158 dni): vključuje izvedbo 4. faze gradnje.

Največji gradbeni posegi na območju I. in II. Etape obnove AC bodo: zemeljska dela (rezkanje asfalta, izkop, odvažanje in odlaganje materiala), gradnja betonskih temeljev za objekte, izvedba podpornih in opornih konstrukcij, dovažanje gradbenega materiala na območje gradbišča (beton,

gramoz, asfalt...), odvažanje nevgradljivega materiala, delovanje gradbenih in transportnih sredstev na območju gradbišč.

Obnova AC bo potekala pod prometom, v času izvedbe I. Etape so predvidene tudi kratkotrajne zapore ramp AC priključkov Šentjakob in Sneberje. V sklopu projekta PZI je predvidena obnova avtocestnih odsekov na način, da se na območju odstavnega pasu uvede dodatni oz. tretji vozni pas, s čimer se bo povečala prepustnost ceste. Predvideno je tudi, da bodo širine dopuščale izvedbo začasnih prometnih ureditev tipa »C2+2«, kar bo povečalo prepustnost ceste oz. zmanjšalo možnost zastojev v času obnovitvenih del.

Obremenjevanje okolja s hrupom med gradnjo bo časovno omejeno, med intenzivnimi zemeljskimi in gradbenimi deli pa bo na najbolj izpostavljenih stanovanjskih območjih ob gradbišču obremenitev okolja s hrupom občasno povečana. Na celotno obremenitev s hrupom v okolici nameravanega posega bo vplival tudi transport potrebnega gradbiščnega in izkopnega materiala. V času gradnje se bo obremenitev s hrupom ob AC državnem cestnem omrežju, po katerem bo potekal intenzivnejši gradbiščni promet, delno povečala, dodatna obremenitev s hrupom v času izvedbe I. Etape pa bo tudi posledica preusmeritve prometa v času začasnih zapor ramp AC priključkov Šentjakob in Sneberje.

Za čas izvedbe I. Etape obnove je največja obremenitev s hrupom ocenjena v 3. in 4. fazi gradnje, ko se bo na območju I. Etape izvajalo največ gradbenih del na obeh voznih pasovih ceste, vključno z vzpostavitvijo 3. voznega pasu ter odstranitvijo obstoječih protihrupnih ograj in izvedbo novih. Najmanjša obremenitev okolja s hrupom je pričakovana v 1. fazi gradnje, delno povečana pa je ocenjena v 2. fazi gradnje.

V času izvedbe I. Etape obnove AC bo neposredna obremenitev s hrupom zaradi obratovanja gradbišča in gradbiščnih naprav ter zaradi transporta materiala po gradbiščnih in dovoznih cestah do območja nameravanega posega po oceni presegala mejno vrednost kazalcev dnevnega hrupa za gradbišče (65 dB(A)) v drugem letu gradnje (2. gradbena sezona I. Etape v trajanju 100 dni) pri stavbi Sneberska cesta 64A, v času izvedbe 3. faze gradnje (95 dni) v prvem letu gradnje tudi pri stavbi Pečnik 18, medtem ko v 1. gradbeni sezoni (258 dni) mejna vrednost ne bo presežena.

Za čas izvedbe II. Etape je največja obremenitev s hrupom ocenjena v 3. in 4. fazi gradnje, ko se bo na območju II. Etape izvajalo največ gradbenih del na obeh voznih pasovih ceste, vključno z vzpostavitvijo 3. voznega pasu ter odstranitvijo obstoječih protihrupnih ograj in izvedbo novih. Najmanjša obremenitev okolja s hrupom je pričakovana v 1. fazi gradnje, delno povečana pa je ocenjena v 2. fazi gradnje. V tretjem letu gradnje (1. gradbena sezona II. Etape v trajanju 272 dni) je ocenjeno preseganje mejne dnevne vrednosti pri stavbi Krumperška ulica 38, v četrtem letu gradnje (2. gradbena sezona II. Etape v trajanju 158 dni)) pa pri stavbah Ihanska cesta 36, Ihanska cesta 38 in Ihanska cesta 40.

Pri vseh navedenih stavbah je ocenjena čezmerna obremenitev s hrupom predvsem posledica začasne odstranitve obstoječih protihrupnih ograj, pri čemer je na vseh območjih s projektom PZI predviden obsežnejši obseg novih protihrupnih ograj.

Za območja ob gradbišču mora izvajalec gradbenih del zagotoviti, da obremenitev okolja med gradnjo ne bo presegala zakonsko predpisanih mejnih vrednosti oziroma zagotoviti ustrezne ukrepe za omilitev vplivov. Za zmanjšanje obremenitve s hrupom v času odstranitve obstoječih protihrupnih ograj je v Poročilu predlagano, da se na vseh območjih, kjer se gradbišče neposredno približa stanovanjski pozidavi, izvedejo začasne gradbiščne protihrupne ograje (skupaj 6 ograj v dolžini 834 m). Za stavbe Sneberska cesta 64A, Krumperška ulica 38, Ihanska cesta 36, Ihanska cesta 38 in Ihanska cesta 40 je zaradi možnih povečanih vplivov v času gradnje predlagana tudi preveritev potrebnosti pasivne protihrupne zaščite. Dejanskih razmer na gradbišču v fazi PZI ni možno oceniti, zato je v Poročilu predlagano, da se potrebnost izvedbe pasivne zaščite opredeli na podlagi rezultatov monitoringa hrupa v času gradnje, pri čemer je treba meritve hrupa pri najbolj izpostavljenih stavbah izvajati v času intenzivne gradnje.

Vpliv transporta in obratovanja gradbišča na povečanje celotne obremenitve s hrupom je ocenjen na podlagi pričakovanega povečanja emisije hrupa zaradi gradbiščnega transporta po AC in državnem cestnem omrežju, vpliv na celotno obremenitev s hrupom glede na prometne obremenitve AC in državnega cestnega omrežja v letu 2024 pri I. Etapi in v letu 2026 pri II. Etapi. Obnova AC bo potekala pod prometom, v času izvedbe I. faze so predvidene tudi kratkotrajne

zapore ramp AC priključkov Šentjakob in Sneberje.

Skupna ocena vpliva na spremembo celotne obremenitve s hrupom v času izvedbe I. Etape kaže na delno zmanjšanje obremenitve s hrupom v okolici AC zaradi manjše hitrosti vožnje v času prometne ureditve C2+2, povečanje obremenitve s hrupom pa je ocenjeno predvsem pri najbolj izpostavljenih stavbah ob AC (Pečnik, Sneberska in Zadobrovska cesta) v času začasne odstranitve obstoječih protihrupnih ograj in zamenjave z novimi višjimi ograjami ter v času začasnih zapor ramp AC priključkov Šentjakob in Sneberje zaradi delne preusmeritve prometa na vzporedno regionalno cesto R3-644 pri pozidavi ob Colnarjevi in Ilešičevi ulici v Podgorici.

V času izvedbe II. Etape se bo celotna obremenitev s hrupom delno zmanjšala zaradi manjše hitrosti vožnje v času prometne ureditve C2+2, povečanje obremenitve s hrupom pa je ocenjeno predvsem pri najbolj izpostavljenih stavbah ob AC (Krumperška ulica ter Ihanska in Breznikova cesta v Zaborštu in Prelogu) v času začasne odstranitve obstoječih protihrupnih ograj in zamenjave z novimi višjimi ograjami.

Vpliv na obremenjevanje okolja s hrupom v času gradnje je v Poročilu ocenjen s (3) – nebistven vpliv zaradi izvedbe dodatnih omilitvenih ukrepov.

V projektni dokumentaciji PZI je izdelana idejna zasnova protihrupnih ukrepov v času gradnje, omilitveni ukrepi za zmanjšanje obremenitve s hrupom pa morajo biti v skladu s 78. členom Gradbenega zakona podrobno opredeljeni v načrtu organizacije gradbišča, ki ga izdelata izvajalec gradbenih del, pred pričetkom gradnje pa ga potrdi nosilec nameravanega posega. Ukrepi za zmanjšanje obremenjenosti okolja v času obnove AC se delijo na osnovne omilitvene ukrepe, ki se vežejo na splošna določila in dodatne omilitvene ukrepe, ki dopolnjujejo osnovne ukrepe za namen preprečevanja čezmernih obremenitev na območjih s povečano obremenitvijo. Med osnovnimi ukrepi je predvsem zahteva po uporabi delovnih naprav, gradbenih strojev in začasnih gradbiščnih naprav, ki so izdelane v skladu z zahtevami Pravilnika o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Uradni list RS št. 10/02, 50/05, 49/06, 17/11) in Direktivi 2000/14/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 8. maja 2000 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z emisijo hrupa v okolje, ki ga povzroča oprema, ki se uporablja na prostem (Uradni list ES, št. 162/00).

Dodatni omilitveni ukrepi, ki jih je ministrstvo določilo tudi v točki III./D)/a. izreka tega okoljevarstvenega soglasja, se nanašajo na časovno omejitev gradnje, na omilitve hrupa zaradi transportnih poti in na omilitve hrupa zaradi obratovanja gradbišč. Za preprečitev občutnejšega povečanja obremenitve okolja s hrupom v obdobju med odstranitvijo obstoječih in izvedbo novih protihrupnih ograj je podana zahteva po izvedbi začasnih gradbiščnih ograj pri stavbah, ki ležijo v neposredni bližini nameravanega posega (zaselek Pečnik levo od AC ter pozidava ob Sneberski cesti desno in levo od AC, pozidava ob Krumperški ulici v Zaborštu desno od AC ter ob Ihanski cesti in Breznikovi ulici v Zaborštu in Prelogu levo od AC), na celotni potezi obnove pa bo že v začetni fazi gradnje v ločilnem pasu izvedena betonska varnostna ograja, ki bo dodatno zmanjšala obremenitev okolja s hrupom v času gradnje. Dodatno je treba zagotoviti, da se obdobje brez protihrupnih ograj pri najbolj izpostavljeni pozidavi skrajša na najkrajše možno obdobje (okvirno do največ mesec dni). Prav tako so za čas gradnje določeni še naslednji dodatni omilitveni ukrepi: za zmanjšanje vznemirjenosti prebivalcev zaradi hrupa gradbišča je treba v času najbolj intenzivne gradnje obveščati bližnje prebivalce o vrsti in predvidenem trajanju hrupnih del; dosledno je treba spremljati in obravnavati vse pritožbe zaradi hrupa v času gradbenih del; med gradnjo se je treba izogibati impulznemu hrupu (udarjanje, padci predmetov, udarjanje loput pri raztovarjanju tovornih vozil, ...). Ministrstvo je 9. alineji točke III./D./a) izreka tega okoljevarstvenega soglasja določilo tudi pogoj po izvedbi dodatnih ukrepov pasivne protihrupne zaščite v primeru z meritvami hrupa ugotovljene čezmerne obremenitve okolja za stavbe Sneberska cesta 64A, Krumperška ulica 38, Ihanska cesta 36, Ihanska cesta 38 in Ihanska cesta 40.

E3) Pričakovani vplivi v času obratovanja nameravanega posega in pogoji

Obravnavani avtocestni odsek A1 Domžale-Zadobrova je skupne dolžine 7.247 m ter vključuje AC odseka A1/0046/0646 Domžale-Šentjakob od km 0,160 do km 4,630 in odsek A1/0047/0647 Šentjakob Lj Zadobrova od km 0,000 do km 2,030, za obnovo pa sta predvidena tudi AC priključka A1/0145 priključek Lj Šentjakob in A1/0189 priključek Lj Sneberje.

Po svoji funkciji je cesta daljinska in predstavlja izredno pomemben del cestnih povezav mednarodnega prometa. Obnovljena AC bo z dodatnim voznim pasom in dodatnimi odstavnimi nišami namenjena prometu motornih vozil z ustrezno stopnjo varnosti in udobja. Pri projektni rešitvi obnove AC odseka je za osnovo privzet obstoječi potek trase, projektirana os v veliki meri sledi obstoječi osi, razširitve pa so smiselno, skladno s prostorskimi možnostmi, narejene na zunanji strani vozišča.

Ocena vpliva obratovanja na obremenjevanje okolja s hrupom je povzeta po strokovnih podlagah projekta PZI (samostojna priloga):

- PZI, Etapa I: Vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale– Šentjakob od km 4,580 do km 5,372, 0646 Domžale–Šentjakob od km 4,630 do km 5,372, 0047/0647 Šentjakob–LJ (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, 0145 priključek LJ Šentjakob od km 0,000 do km 1,435 in 0189 priključek LJ Sneberje od km 0,000 do km 0,927, 11/1 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-A, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023,
- PZI, Etapa I: Vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale– Šentjakob od km 4,580 do km 5,372, 0646 Domžale–Šentjakob od km 4,630 do km 5,372, 0047/0647 Šentjakob–LJ (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, 0145 priključek LJ Šentjakob od km 0,000 do km 1,435 in 0189 priključek LJ Sneberje od km 0,000 do km 0,927, 11/3 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-B, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023,
- PZI, Etapa II: Vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale - Šentjakob od km 0,160 do km 4,630 in 0646 Domžale - Šentjakob od km 0,160 do km 4,630, 11/11 Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-A2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023,
- PZI, Etapa II: Vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale - Šentjakob od km 0,160 do km 4,630 in 0646 Domžale - Šentjakob od km 0,160 do km 4,630, 11/13 Elaborat pasivne protihrupne zaščite, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-B2, maj 2023, dopolnitev po recenziji november 2023.

Obremenitev okolja s hrupom zaradi prometa po AC je ocenjena računsko po smernici XPS 31-133 na podlagi podatkov o prometnih obremenitvah AC omrežja in priključkov v planskem obdobju leta 2042 in podatkov o lastnostih AC po vzpostavitvi 3. voznega pasu, ki vplivajo na emisijo hrupa.

V letu 2042 bo prometna obremenitev AC odseka A1/0046 Domžale–Šentjakob dosegala 74.688 vozil/dan (9.758 vozil >3,5 t), odseka A1/0047 Šentjakob-Sneberje 90.126 vozil/dan (10.481 vozil >3,5 t), odsek A1/0047 Sneberje-Lj (Zadobrova) pa bo obremenjen s 93.244 vozili/dan, od teh 10.367 vozil >3,5 t. Predhodni odsek A1/0045 Krtina-Domžale bo obremenjen s 63.120 vozili/dan (9.700 vozil >3,5 t).

Večina protihrupnih ograj na obravnavanem odseku AC med Domžalami in Zadobrovo je sorazmerno dotrajanih, na posameznih delih tudi poškodovanih, prav tako temeljenje ograj praviloma ne zadošča za morebitno nadgradnjo ograj. Pri izdelavi predloga protihrupnih ukrepov je upoštevano, da se bodo vse obstoječe protihrupne ograje odstranile ter nadomestile z novimi protihrupnimi ograjami. Izhodiščno stanje za načrtovanje protihrupnih ukrepov upošteva obnovo AC z vzpostavitvijo 3. voznega pasu, odstranitev obstoječih ograj ter izvedbo betonske varovalne ograje višine 120 cm v sredinskem pasu AC.

Obremenitev s hrupom ob obravnavanih AC odsekih bo v planskem obdobju povečana in bo povzročala čezmerno obremenitev na širšem območju ob avtocesti, obremenitev pa bo posebej povečana na območju Zaboršta (Krumperška ulica in Ihanska cesta), Preloga (Breznikova cesta), Domžal (Hrastova ulica, Jesenova ulica, Študljanska ulica), Šentpavla pri Domžalah, Dragomlja, Podgorice, Pečnika ter ob Sneberski in Zadobrovske cesti.

Izhodiščni ukrep za zmanjšanje emisije hrupa na viru je preplastitev AC in AC priključkov v celotni dolžini z delno absorpcijsko prevleko z bitumenskim mastiksom (SMA 11). Zaradi velike prometne obremenitve ter goste pozidave in poselitve ob AC je predlagano, da se za dodatno zmanjšanje emisije hrupa na viru v okviru naslednjih rednih obnov AC preveri možnost uporabe akustično tišjih obrabnih plasti, s čimer bi se emisija hrupa na viru dodatno zmanjšala. Trenutno potekajo

intenzivne raziskave in razvoj na tem področju, zato upravljavec AC omrežja podpira postopno uvedbo vgradnje tišjih obrabnih plasti na prometno bolj obremenjenih cestah v čim večjem obsegu, ob hkratnem zagotavljanju ustrezne trajnosti tako akustičnih kot ostalih lastnosti obrabnih plasti, ki so potrebne za varno odvijanje prometa.

Predlog protihrupnih ukrepov predvideva kot osnovni ukrep za zmanjšanje obremenitve s hrupom izvedbo protihrupnih ograj na območjih gostejše stanovanjske pozidave. Predlog protihrupnih ograj je pripravljen za vsa poselitvena območja, ki bodo v letu 2042 čezmerno obremenjena s hrupom in so v OPN občine Domžale in MO Ljubljana opredeljena kot stanovanjske in na hrup občutljive površine in jih je možno zaščititi s protihrupnimi ograjami oziroma nasipi.

Pri dimenzioniranju protihrupnih ograj so upoštevana naslednja ključna izhodišča:

- ograje se načrtuje na območjih stanovanjske ali za hrup občutljive pozidave, na katerih so presežene mejne vrednosti kazalcev za linijski vir hrupa na območju III. stopnje varstva pred hrupom, prednostna območja za izvedbo ograj so območja strnjene stanovanjske pozidave neposredno ob AC,
- ograje se načrtuje tudi na območjih načrtovane stanovanjske pozidave, pri čemer so višine protihrupnih ograj določene primarno za zmanjšanje obremenitve s hrupom pri obstoječi pozidavi, pri izvedbi ograj na teh območjih pa se izvede ustrezno temeljenje ukrepov, ki omogoča delno nadgradnjo protihrupnih ograj,
- akustični učinek posamezne graje je najmanj 5 dB(A), na topološko kompleksnejših območjih v višjih etažah stavb vsaj 3 dB(A),
- ograja izkazuje ekonomsko upravičenost in povečan učinek,
- ograja je tehnično izvedljiva.

Dodatne zahteve, ki so bile upoštewane pri načrtovanju protihrupnih ograj, so:

- zaradi negativnih učinkov na krajino in z višino manjšajoče se učinkovitosti je višina protihrupnih ograj ob avtocestah načelno omejena na 4 m,
- v upravičenih posebnih primerih (posebej varovana območja in stavbe, ki zahtevajo povečano varstvo pred hrupom ali kompleksna reliefna razgibanost) je višina ograj lahko tudi večja (do največ 5,5 m),
- na območju naselij Zaboršt (Krumperška ulica in Ihanska cesta) in Pečnik, kjer ležijo bližnje stavbe v neposredni bližini AC in je možna tudi izvedba višjih ograj (do 6,0 m),
- protihrupne ograje ne smejo bistveno poslabšati akustične značilnosti ščitene območja, zato morajo izpolnjevati ustrezne akustične lastnosti.

Na celotnem območju obnove AC odseka A1 Domžale-Zadobrova je znotraj meje obnove tako predlagana izvedba 10 sklopov protihrupnih ograj v skupni dolžini 9.347 m ter višin med 2,0 in 6,0 m (površina 35.424 m²). Izven meje obdelave je za zagotavljanje povečanega varstva pred hrupom na in izven območja obnove predlagana izvedba 3 sklopov protihrupnih ograj v skupni dolžini 748 m ter višin med 2,5 in 4,0 m (površina 2.589 m²), ograje pa se bodo izvedle v okviru vzdrževalnih del v javno korist. Projektna dokumentacija za obnovo AC tako predlaga občutno večji obseg ograj, kot so izvedene v obstoječem stanju, s čimer se bo obremenitev s hrupom v okolici AC odseka dodatno zmanjšala.

Protihrupne ograje na območju I. Etape so predvidene na vseh območjih, kjer so izvedene že v obstoječem stanju (Podgorica, Pečnik ter ob Sneberski in Zadobrovski cesti), v PZI predlogu je dodatno predlagano delno podaljšanje posameznih ograj ter izvedba novih protihrupnih ograj ob krakih B in C priključka Lj Šentjakob. Večina ograj na lokaciji obstoječih ukrepov je v predlogu ukrepov višjih, občutno nadvišanje je predlagano predvsem na območju Pečnika, kjer leži v obstoječem stanju del ograje višine 4,0 m na opornem zidu višine 2,0 m, v nadaljevanju južno od stavbe pa je izvedba le ograja višine 4,0 m, posledično je zaradi nezveznega preskoka učinkovitost ukrepa manjša. Delno nadvišanje in izvedba novih ograj je predlagana tudi na območju južno meje I. Etape na območju Zadobrove.

Na podlagi ocenjene ekonomske upravičenosti ter ocenjenega akustičnega učinka protihrupnih ograj je na območju I. Etape obnove AC A1 Domžale-Zadobrova predlagana izvedba:

- 6 sklopov ograj ob AC v skupni dolžini 3.458 m ter višine med 2,5 in 5,5 m (površina 11.656 m²),
- od teh na območju I. Etape dolžine 2.866 m in površine 9.626 m² (ostale protihrupne

ograje ležijo izven območja obdelave razširitve).

Protihrupna ograja PHO-1 (Podgorica, sever) skupne dolžine 592 m, ki je v celoti predlagana v višini 3,0 m, poteka delno na območju obstoječe protihrupne ograje 0046_PHO_6, dodatno je predlagano podaljšanje ograje do nadvoza lokalne ceste na severu (dolžina 49 m) in proti jugu (dolžina 212 m). Ograja poteka na zemeljskem nasipu nad AC, za podaljšanje protihrupne ograje proti severu je predlagano hkratno podaljšanje zemeljskega nasipa do nadvoza lokalne ceste. Ograja je predlagana v obojestransko visoko absorpcijski izvedbi z vrhnjim transparentnim elementom.

Protihrupna ograja PHO-2 (Podgorica, jug) skupne dolžine 534 m je nova ograja in poteka delno po zemeljskem nasipu ob kraku B priključka Lj Šentjakob, v zaključnem delu pa poteka ob bankini AC. Ograja je višine med 3,0 m na zemeljskem nasipu in 3,5 m ob AC. Ograja je predlagana v obojestransko visoko absorpcijski izvedbi z vrhnjim transparentnim elementom.

Protihrupna ograja PHO-3 (Pečnik) skupne dolžine 639 m poteka v začetnem delu na zemeljskem nasipu ob kraku C priključka Lj Šentjakob (nova ograja), v nadaljevanju po območju obstoječe ograje na opornem zidu nad AC, v zaključnem delu pa je predlagano občutno nadvišanje ograje in delno podaljšanje ograje ob bankini AC. Višina ograje na zemeljskem nasipu je 3,0 m, na opornem zidu med 3,0 in 4,5 m, ob bankini AC pa je višina ograje zaradi zagotavljanja zveznosti ograje višine med 4,0 in 4,5 m. Večina ograje je, kot je v obstoječem stanju, predlagana v transparentni izvedbi, zaključni del ograje kot kombinacija AC betonskega zidu višine 2,0 m in transparentne ograje (kot je delno izvedeno v obstoječem stanju). Prav tako je predlagano, da se zaradi zmanjšanja vpliva odbojev od opornega in AB zidu izvede absorpcijska obloga odbojnih betonskih površin zida.

Protihrupna ograja PHO-4 (Sneberska cesta, vzhod) skupne dolžine 416 m poteka na zemeljskem nasipu nad AC do nadvoza Sneberske ceste. V začetnem delu je predvidena nova protihrupna ograja, v nadaljevanju pa, glede na obstoječe stanje, izvedba višjih protihrupnih ograj. Višina protihrupnih ograj je med 2,5 in 4,5 m, ograje so v osnovi predlagane kot obojestransko visoko absorpcijske z vrhnjim transparentnim elementom.

Protihrupna ograja PHO-5 (Sneberska cesta, zahod) skupne dolžine 668 m poteka na zemeljskem nasipu pretežno po območju obstoječih ograj. V začetnem in končnem delu sta predvideni novi protihrupni ograji, v osrednjem pa glede na obstoječe stanje izvedba višjih protihrupnih ograj. Predlog protihrupnih ograj na tem območju vključuje tudi ukrepe, ki ležijo izven območja PZI. Višina protihrupnih ograj je med 2,5 in 4,0 m, ograje so v osnovi predlagane kot obojestransko visoko absorpcijske z vrhnjim transparentnim elementom.

Protihrupna ograja PHO-6 (Sneberska, Zadobrovska cesta in Arnuševa ulica, vzhod) skupne dolžine 608 m poteka na zemeljskem nasipu pretežno po območju obstoječih ograj, v zaključnem delu je predlagana dodatna nova protihrupna ograja, s čimer bi se sklenila celotna poteka ograj vse do razcepa Zadobrova. Predlog protihrupnih ograj na tem območju vključuje tudi ukrepe, ki ležijo izven območja PZI. Višina protihrupnih ograj je med 3,0 in 5,5 m, ograje so v osnovi predlagane kot obojestransko visoko absorpcijske z vršnim transparentnim elementom.

Večina protihrupnih ograj je zaradi bližine državnega in lokalnega cestnega omrežja v spodnjem delu predlagana v obojestransko visoko absorpcijski izvedbi z vrhnjim transparentnim elementom, na območju Pečnika v transparentni izvedbi.

Protihrupne ograje na območju II. Etape so predvidene na vseh območjih, kjer so izvedene že v obstoječem stanju (Zaboršt, Prelog, Domžale, Šentpavel pri Domžalah in Dragomelj), v PZI predlogu je dodatno predlagano delno podaljšanje posameznih ograj ter izvedba novih protihrupnih ograj v naseljih Šentpavel pri Domžalah in Podgorica. Večina ograj na lokaciji obstoječih ukrepov je v predlogu ukrepov višjih. Delno nadvišanje je predlagano tudi na območju vzhodno od meje II. Etape na območju Krumperške ulice.

Na podlagi ocenjene ekonomske upravičenosti ter ocenjenega akustičnega učinka protihrupnih ograj je na območju II. Etape obnove AC A1 Domžale-Zadobrova predlagana izvedba:

- 4 sklopov ograj ob AC v skupni dolžini 6.637 m ter višine med 2,0 in 6,0 m (površina 26.357 m²),
- od teh na območju II. Etape dolžine 6.481 m in površine 25.798 m² (ostale protihrupne

ograje ležijo izven območja obdelave razširitve).

Protihrupna ograja PHO-2E-1 (Zaboršt, Domžale, desno od AC) je skupne dolžine 1.871 m ter višine med 2,5 m in 6,0 m. Ograja večina poteka ob bankini AC, dva segmenta ograje ležita na zemeljskem nasipu. Ograja je v bližini pozidane predlagana kot obojestransko visoko absorpcijska, na posameznih delih z 1 m visokim transparentnim vložkom, na območju prečkanja Kamniške Bistrice kot transparentna. Na začetnem delu se ograja naveže na obstoječi ukrep, ki poteka v smeri priključka Domžale, na tem delu je predlagana izvedba višje ograje (dolžine 156 m in višine 3,5 m). Višinski potek kombinacij protihrupnih ograj in nasipov je predlagan na način, da do prečkanja Kamniške Bistrice zagotovi enotni višinski potek ograje.

Protihrupna ograja PHO-2E-2 (Zaboršt, Prelog, levo od AC) je skupne dolžine 970 m ter višine med 3,5 m in 5,5 m. Ograja večina poteka ob bankini AC, trije segmenti ograje ležijo na zemeljskem nasipu. Ograja je v bližini pozidane predlagana kot obojestransko visoko absorpcijska, na posameznih delih z 1 m visokim transparentnim vložkom, na območju prečkanja Kamniške Bistrice kot transparentna. Na začetnem delu je predlagano podaljšanje ukrepa za približno 160 m v smeri priključka Domžale, na zaključnem delu približno 280 m proti jugu. Višinski potek kombinacij protihrupnih ograj in nasipov je predlagan na način, da se na poteku na nasipu do prečkanja Kamniške Bistrice zagotovi enotni višinski potek ograje.

Protihrupna ograja PHO-2E-3 (Šentpavel pri Domžalah, Dragomelj, Podgorica, desno od AC) je skupne dolžine 2.328 m ter višine med 2,0 m in 4,5 m. Ograja večina poteka ob bankini AC, trije segmenti ograje pri Šentpavlu ležijo na zemeljskih nasipih. Ograja je v bližini pozidave predlagana kot obojestransko visoko absorpcijska, na posameznih delih z 1 m visokim transparentnim vložkom, na zemeljskih nasipih pri Šentpavlu kot transparentna. Na zaključnem delu je predlagano podaljšanje ukrepa za približno 420 m v smeri meje s I. Etapo, s čimer se zagotovi neprekinjen ukrep vse do priključka Šentjakob, na začetnem za približno 130 m proti severu.

Protihrupna ograja PHO-2E-4 (Šentpavel pri Domžalah, Dragomelj, levo od AC) je skupne dolžine 1.312 m ter višine med 3,5 m in 4,5 m. Ograja poteka ob bankini AC. Ograja je v bližini pozidane predlagana kot obojestransko visoko absorpcijska, na posameznih delih z 1 m visokim transparentnim vložkom. Na začetnem delu je predlagano podaljšanje ukrepa za približno 90 m v smeri nadvoza LC, na zaključnem delu pa občutno podaljšanje za približno 960 m proti jugu, s čimer se zagotovi dodatna zaščita za pozidavo v Dragomlju levo od AC.

Večina protihrupnih ograj je zaradi bližine državnega in lokalnega cestnega omrežja v spodnjem delu predlagana v obojestransko visoko absorpcijski izvedbi, ki na posameznih območjih vključujejo 1 m visoki transparentni element, na območju prečkanja Kamniške Bistrice ter pri ograjah na nasipih v Šentpavlu pri Domžalah v transparentni izvedbi.

Protihrupne ograje morajo zagotavljati naslednje akustične lastnosti:

- elementi protihrupne ograje morajo zagotoviti ustrezno v laboratoriju izmerjeno absorpcijo zvoka skladno s standardom SIST EN ISO 1793-1 ter izolirnost pred zvokom v skladu s SIST EN ISO 1793-2:
 - minimalna izolirnost pred zvokom v zraku $DLR = 25$ dB,
 - pri absorpcijskih ograjah minimalna zahteva za absorpcijo zvoka $DL\alpha = 8$ dB,
- protihrupne ograje morajo po vgradnji zagotoviti ustrezno izolirnost pred zvokom izmerjeno skladno s standardom SIST EN ISO 1793-6, ta mora dosegati vsaj vrednosti $DLSI,E$, $DLSI,P$ in $DLSI,G = 28$ dB,
- na zunanji strani visoko absorpcijskih ograj mora biti zagotovljena minimalna stopnja absorpcije $DL\alpha = 8$ dB.

Izvedba protihrupnih ograj je prvenstveno namenjena zaščiti nižjih etaž z varovanimi prostori na strnjenih stanovanjskih površinah. Zaščita čezmerno obremenjenih višjih etaž stavb za ograjami in stavb na območjih, ki niso predvidena za zaščito z ograjami, obsega izvedbo ukrepov na stavbah (pasivni protihrupni ukrepi). Ukrepi na stavbah so namenjeni zmanjšanju obremenitve s hrupom v varovanih prostorih.

Kljub izvedbi protihrupnih ograj bo ob I. in II. Etapi obnove AC A1 Domžale-Zadobrova v letu 2042 obremenitev s hrupom še vedno presegala mejno vrednost za vir hrupa pri skupno 19 stavbah z 246 prebivalci, od teh na območju I. Etape pri 11 stavbah z 209 prebivalci in na območju II. Etape pri 8 stavbah s 37 prebivalci.

Skladno z določili Strokovne podlage za operativni program varstva pred hrupom ob AC v Republiki Sloveniji, Zvezek 3: Usmeritve za načrtovanje in izvajanje ukrepov varstva pred hrupom cestnega prometa – pasivna zaščita, so ob obstoječem AC omrežju do izvedbe ukrepov pasivne protihrupne zaščite s strani upravljavca upravičene stavbe z varovanimi prostori, za katere je bilo gradbeno dovoljenje izdano pred 27. 3. 1999. Do izvedbe ukrepov pasivnih ukrepov glede na določila Strokovne podlage za operativni program ni upravičena stavba Krumperška cesta 36, ki je bila zgrajena v letu 2012.

Za odpravo čezmerne obremenitve s hrupom na območju načrtovane obnove AC odseka Domžale-Zadobrova je tako predlagana preveritev potrebnosti izvedbe pasivnih protihrupnih ukrepov za skupno 18 stavb z varovanimi prostori, v katerih je stalno prijavljenih 246 prebivalcev, od teh na območju I. Etape pri 11 stavbah z 209 prebivalci in na območju II. Etape pri 7 stavbah s 35 prebivalci. Pri treh stavbah je bila pasivna zaščita izvedena že v času po izgradnji AC (Krumperška cesta 38 in 38A, Ihanska cesta 40), zaradi daljšega časovnega obdobja ter pričakovanih večjih emisij pa je v strokovni podlagi projekta PZI predlagana ponovna preveritev ustreznosti ukrepov pasivne zaščite.

Obseg pasivnih ukrepov je natančneje določen v izvedbenih elaboratih pasivne protihrupne zaščite v fazi PZI. Elaborata sta izdelana v skladu s Pravilnikom o zaščiti pred hrupom v stavbah (Uradni list RS št. 10/12, 61/17-GZ in 199/21-GZ-1). Pravilnik v 6. členu določa, da mora biti zvočna izolacija zunanjih in notranjih ločilnih elementov dovolj velika, da hrup v stavbi ne presega mejnih vrednosti ravni hrupa, navedenih v preglednici 2 Tehnične smernice TSG-1-005:2012. Tehnična smernica v poglavju 2 predpisuje način izračuna zvočne izolirnosti zunanjih ločilnih konstrukcij.

Skladno z izvedbenimi načrti pasivne protihrupne zaščite na območju obeh obravnavanih etap obnove AC odseka A1 Domžale-Zadobrova so pri čezmerno obremenjenih stavbah predlagani naslednji ukrepi:

- I. Etapa:

- izvedba ukrepov pasivne zaščite je predvidena pri stavbah: Pšatska pot 6, Perkova ulica 11, Sneberska cesta 74, Sneberska cesta 72, Zadobrovska cesta 115 in Sneberska cesta 70,
- sanacija zaradi zadostne zvočne izolirnosti oken ni potrebna pri stavbah: Perkova ulica 9, Sneberska cesta 60A, Sneberska cesta 62 in Sneberska cesta 64A,
- lastniki stavbe Pečnik 18 ne želijo izvedbe popisa in sanacije, saj imajo novejša okna ter so podpisali izjavo, da odklanjajo pasivno protihrupno zaščito.

- II. Etapa:

- izvedba ukrepov pasivne zaščite je predvidena pri stavbah: Krumperška ulica 25, Krumperška ulica 38, Ihanska cesta 36 in Šentpavel pri Domžalah 7A,
- lastniki stavbe Krumperška ulica 38A ne želijo izvedbe popisa in sanacije, saj imajo novejša okna ter so podpisali izjavo, da odklanjajo pasivno protihrupno zaščito,
- lastniki stavb Ihanska cesta 40 in Breznikova cesta 2 ne dovoljujejo delnega popisa bivalnih prostorov le v čezmerno obremenjenih etažah ter zahtevajo sanacijo oken v vseh etažah stavb, izjave o odpovedovanju pravici do pasivne protihrupne zaščite niso podpisali.

Za vrednotenje celotne obremenitve kot posledice obratovanja AC in državnega cestnega omrežja sta merodajni mejni vrednosti za celotno obremenitev okolja s hrupom (L_{noč} 59 dB(A), L_{dn} 69 dB(A)). Mejna vrednost za celotno obremenitev okolja bo v letu 2042 pri obeh obravnavanih scenarijih presežena:

- Scenarij SC0 (obstoječe omrežje): pri 64 stavbah (339 prebivalcev),
- Scenarij SC1 (načrtovano omrežje): pri 54 stavbah (292 prebivalcev).

Pri scenariju z obstoječim omrežjem je največ čezmerno obremenjenih stavb, glede na mejno vrednost za celotno obremenitev s hrupom, ocenjenih v nočnem obdobju (64 stavb), pri načrtovanem omrežju (SC1) pa v celodnevem obdobju (54 stavb). Primerjava kaže, da bo po izvedbi novih protihrupnih ograj vpliv AC, kjer je emisija hrupa glede na mejne vrednosti največja v nočnem obdobju, občutno manjši kot vpliv državnega cestnega omrežja, kjer se večina prometa odvija v dnevnem in večernem obdobju.

Pomemben vpliv prometa po državnem cestnem omrežju na celotno obremenitev okolja s

hrupom je razviden tudi iz ocene števila čezmerno obremenjenih stavb in prebivalcev glede na mejne vrednosti za vir hrupa. Glede na mejno vrednost za vir hrupa (Lvečer 60 dB(A), Lnoč 55 dB(A)) bo pri obeh obravnavanih scenarijih preseženih:

- Scenarij SC0 (obstoječe omrežje): 194 stavb (911 prebivalcev) v nočnem času,
- Scenarij SC1 (načrtovano omrežje): pri 157 stavb (789 prebivalcev) v večernem času.

Po izvedbi novih protihrupnih ograj ob AC ter s projektom PZI načrtovane pasivne protihrupne zaščite, bo na območju nameravanega posega čezmerna obremenitev izključno posledica državnega cestnega omrežja. V širši okolici nameravanega posega je največ čezmerno obremenjenih stavb pri scenariju SC1 ocenjenih v večernem obdobju, največ čezmerno obremenjenih stavb pa ob regionalni cesti R3-644/1357 Šentjakob-Domžale in R3- 644/1356 Sneberje-Šentjakob. Sanacija hrupa ob glavni cesti G2-108 in regionalni cesti R3-644 je skladno z zakonodajo s področja varstva pred hrupom v pristojnosti upravljavca ceste (DRSI).

Zaradi izvedbe nameravanega posega (izvedba novih protihrupnih ograj) se bo število čezmerno obremenjenih stavb in prebivalcev delno zmanjšalo za:

- celotna obremenitev: -10 stavb (-16%) / -47 prebivalcev (-14%),
- ceste kot linijski vir hrupa: -37 stavb (-19%) / -122 prebivalcev (-13%).

Vpliv I. in II. Etape obnove AC na spremembo celotne obremenitve s hrupom je zaradi nadgradnje in izvedbe novih protihrupnih ograj ocenjen kot pozitiven. Celotna obremenitev okolja s hrupom se bo zmanjšala na praktično vseh poselitvenih območjih ob AC, najbolj pa na območju Dragomlja, Podgorice in Šentjakoba.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv nameravanega posega in celotni vpliv (sprememba v celotni obremenitvi okolja) na obremenjevanje okolja s hrupom v času obratovanja ocenjuje s (4) – nebistven vpliv.

F) Vplivi na obremenjenost z vibracijami

F1) Obstoječe stanje okolja

V obstoječem stanju so stavbe v ožjem območju nameravanega posega obremenjene z vibracijami predvsem zaradi prometa po AC. Glede na oddaljenost stavb od prometnice in velike prometne obremenitve je obremenitev stavb z vibracijami v obstoječem stanju delno prisotna, vendar podatkov o morebitnih poškodbah stavb, ki bi bile posledica cestnega prometa, ni na voljo. Vpliv vibracij zaradi prometa je največji pri starejših stavbah v neposredni bližini avtoceste. V neposrednem območju ob AC, kjer lahko pride do obremenjevanja stavb z vibracijami (okvirno 10 m pas ob vozišču), ni zaščiteneh objektov stavbne dediščine, ki bi bile evidentirane v Registru kulturne dediščine RS.

F2) Pričakovani vplivi v času gradnje nameravanega posega in pogoji

Med obnovo AC bo občasno prihajalo do povečane obremenitve okolja z vibracijami zaradi gradbenih del, obratovanja gradbene mehanizacije ter transporta za potrebe gradnje. Gradnja bo neposredno in kumulativno vplivala na obremenitev okolja z vibracijami na gradbišču, na območjih ob gradbišču ter ob gradbiščnih in transportnih poteh zaradi delovanja gradbene mehanizacije in delovnih naprav na gradbišču, zaradi transporta za potrebe gradnje in drugih delovnih operacij.

Ocena vpliva gradnje na obremenjevanje okolja z vibracijami je v Poročilu povzeta po strokovnih podlagah projekta PZI:

- PZI, Etapa I: Vzdrževalna dela v javno korist za ceste in objekte na AC A1 0046 Domžale–Šentjakob od km 4,580 do km 5,372, 0646 Domžale–Šentjakob od km 4,630 do km 5,372, 0047/0647 Šentjakob–LJ (Zadobrova) od km 0,000 do km 2,030, 0145 priključek LJ Šentjakob od km 0,000 do km 1,435 in 0189 priključek LJ Sneberje od km 0,000 do km 0,927, 11/10 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-E, maj 2023, dopolnitev november 2023;
- PZI, Etapa II: Vzdrževalna dela v javno korist za cesto in objekte na AC A1 0046 Domžale - Šentjakob od km 0,160 do km 4,630 in 0646 Domžale - Šentjakob od km 0,160 do km 4,630, 11/9 Elaborat obremenitve z vibracijami za čas gradnje, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-035-E2, maj 2023, dopolnitev november 2023.

Obnova AC 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 impulznih 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. Največji gradbeni posegi na območju I. in II. Etape obnove AC bodo zemeljska dela (rezkanje asfalta, izkop, odvažanje in odlaganje materiala), gradnja betonskih temeljev za objekte, izvedba podpornih in opornih konstrukcij, dovažanje gradbenega materiala na območje gradbišča (beton, gramoz, asfalt...), odvažanje nevgradljivega materiala, delovanje gradbenih in transportnih sredstev na območju gradbišč.

Vpliv vibracij na bližje objekte bo največji v času pripravljanih zemeljskih del, utrjevanja spodnjega ustroja ceste ter izvedbe opornih in podpornih konstrukcij ter temeljenja protihrupnih ograj. V širši okolici bo vpliv prisoten tudi ob transportnih poteh do odvzemnih mest gradbenega materiala (kamnolomi, betonarne, asfaltne baze, ...) ter do lokacij za vnos izkopnega materiala. Vpliv gradnje na ožjem območju ob gradbišču bo neposreden in kratkoročen, na širšem območju pa bo prisoten tudi daljinski vpliv zaradi dodatnih prevozov za potrebe gradnje.

Obnova AC bo potekala pod prometom. V sklopu projekta PZI je predvidena obnova avtocestnih odsekov na način, da se na območju odstavnega pasu uvede dodatni oz. tretji vozni pas, s čimer se bo povečala prepustnost ceste. Predvideno je tudi, da bodo širine dopuščale izvedbo začasnih prometnih ureditev tipa »C2+2«, kar bo povečalo prepustnost ceste oz. zmanjšalo možnost zastojev v času obnovitvenih del.

I. Etapa obnove AC odseka Domžale–LJ Zadobrova poteka po območju MO Ljubljana, pozidava v okolici nameravanega posega je povečana na območju Podgorice, Pečnika ter ob Sneberski in Zadobrovske cesti. V prvem letu gradnje se v 10 m pasu od območja gradbišča 1., 2. in 3. faze I. Etape nahajata 2 stavbi z varovanimi prostori (11 prebivalcev), v 25 m pasu skupaj 4 stavbe (191 prebivalcev), v 50 m pasu 8 stavb (245 prebivalcev), v 100 m pasu 21 stavb (245 prebivalcev), v 250 m pasu 161 stavb (790 prebivalcev) in v 500 m pasu 531 stavb (2.096 prebivalcev). V prvem letu gradnje bosta gradbišču najbližji stavbi Pečnik 18, ki leži v oddaljenosti 6 m od gradbišča, in Sneberska cesta 70, ki leži v oddaljenosti 70 m od gradbišča.

V drugem letu gradnje se v 10 m pasu od območja gradbišča 3. in 4. faze I. Etape ne nahaja nobena stavba z varovanimi prostori, v 25 m pasu sta skupno 2 stavbi (7 prebivalcev), v 50 m pasu 7 stavb (194 prebivalcev), v 100 m pasu 21 stavb (243 prebivalcev), v 250 m pasu 151 stavb (764 prebivalcev) in v 500 m pasu 528 293 stavb (2.115 prebivalcev). V drugem letu gradnje bosta gradbišču najbližji stavbi Pečnik 18, ki leži v oddaljenosti 13 m od gradbišča, in Sneberska cesta 64A, ki leži v oddaljenosti 15 m od gradbišča.

II. Etapa obnove AC odseka Domžale–LJ Zadobrova poteka pretežno po območju občine Domžale, v zaključen delu pa po območju MOL. V širši okolici obravnavanega AC omrežja leži strnjena stanovanjska pozidava na območju Zaboršta (Krumperška ulica in Ihanska cesta), Domžal (Hrastova ulica, Jesenova ulica, Študljanska ulica), Šentpavla pri Domžalah, Dragomilja, Podgorice in Preloga (Breznikova cesta). V prvem letu gradnje se v 10 m pasu od območja gradbišča 1., 2. in 3. faze II. Etape nahaja 1 stavba z varovanimi prostori (18 prebivalcev), v 25 m pasu skupaj 4 stavbe (24 prebivalcev), v 50 m pasu 15 stavb (60 prebivalcev), v 100 m pasu 34 stavb (115 prebivalcev), v 250 m pasu 256 stavb (838 prebivalcev) in v 500 m pasu 726 stavb (2.794 prebivalcev). Najbližja stavba je Krumperška ulica 38, ki je od meje gradbišča oddaljena 2 m.

V drugem letu gradnje se v 10 m pasu od območja gradbišča 4. faze II. Etape ne nahaja nobena stavba z varovanimi prostori, v 25 m pasu skupno 7 stavb (39 prebivalcev), v 50 m pasu 14 stavb (56 prebivalcev), v 100 m pasu 24 stavb (89 prebivalcev), v 250 m pasu 207 stavb (681 prebivalcev) in v 500 m pasu 697 stavb (2.684 prebivalcev). Najbližja stavba je Ihanska cesta 38, ki je od meje gradbišča oddaljena 11 m.

Vibracije, ki jih bodo povzročala gradbena dela, bodo impulznega in kratkotrajnega značaja, v manjši meri bodo trajale daljše obdobje. Vibracije impulznega značaja bodo nastale pri uporabi vrtnih garnitur, udarnih kladiv, pri padanju večjih mas ter pri temeljenju za protihrupne ograje.

Intenziteta vibracij je v tem primeru sorazmerna kvadratu energije, ki se pri posameznem dogodku sprosti v tla, dejanske vibracije v opazovanem objektu pa so odvisne v prvi vrsti od lokalnih geoloških razmer. 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. Širše območje ob gradbišču in transportnih poteh, kjer v primeru neupoštevanja omilitvenih ukrepov lahko pride do obremenitve stavb z vibracijami, je ocenjeno na 10 m pas, na območju izvedbe opornih in podpornih konstrukcij ter protihrupnih ograj je ta pas zaradi pilotiranja za temelje lahko širši (približno med 15 in 20 m).

V času izvedbe I. Etape obnove AC bodo vibracijam najbolj izpostavljena območja stanovanjske pozidave v Pečniku ter ob Sneberski in Zadobrovske cesti, v času izvedbe II. Etape pozidava ob Krumperški ulici v Zaborštu desno od AC in ob lhanski cesti v Zaborštu levo od AC.

Dovozne ceste za potrebe gradnje bodo povezovale gradbišče z lokacijami za odvoz ali odvzem materiala (kamnolomi) ter z betonarnami in asfaltnimi bazami. Skladno z elaboratom ureditve gradbišča bo transport za potrebe gradnje potekal pretežno po AC in delno po glavni cesti G2-108. Uporaba lokalnih cest za potrebe gradnje ni predvidena. Glede na predvideno odvijanje gradbiščnega prometa v času gradnje ni pričakovati občutnih obremenitev okolja z vibracijami ob AC in državnem cestnem omrežju.

Območja ob gradbišču I. Etape AC odseka Domžale-LJ Zadobrova, kjer je pričakovati največje povečanje obremenitve okolja z vibracijami med gradnjo, so:

- izpostavljena stanovanjska stavba Pečnik 18 v km 0+453 levo od AC. Stavba leži v neposredni bližini predvidene protihrupne ograje in je od območja nameravanega posega oddaljena 6 m;
- stanovanjska stavba Sneberska cesta 70 v km 2+012 levo od AC. Stavba leži v neposredni bližini predvidene protihrupne ograje in je od območja nameravanega posega oddaljena 9 m;
- stanovanjska stavba Sneberska cesta 64A v km 2+015 desno od AC. Stavba leži v bližini predvidene protihrupne ograje in je od območja nameravanega posega oddaljena 15 m.

Območja ob gradbišču II. Etape AC odseka Domžale-LJ Zadobrova, kjer je pričakovati največje povečanje obremenitve okolja z vibracijami med gradnjo, so:

- izpostavljena stanovanjska pozidava v naselju Zaborštu ob Krumperški ulici desno od AC. Najbližja stavba (Krumperška ulica 38) leži v neposredni bližini predvidene protihrupne ograje in je od območja nameravanega posega oddaljena 2 m;
- izpostavljena stanovanjska pozidava v naselju Zaborštu ob lhanski cesti levo od AC. Najbližja stavba (lhanska cesta 38) leži v bližini predvidene protihrupne ograje in je od območja nameravanega posega oddaljena 11 m.

V neposredni bližini nameravanega posega ni poslovnih oziroma gospodarskih stavb, prav tako v bližnji okolici ni zaščiteni stavb kulturne dediščine.

I. in II. Etapa obnove AC bo povečala obremenitev z vibracijami pri najbližjih stavbah in objektih ob gradbišču, gradbiščnih poteh in dovoznih cestah za potrebe gradnje. Pri uporabi predvidene vrste gradbene mehanizacije, obratovalnega časa gradbišča, količini prevoženega materiala in predvideni dinamiki prevozov se obremenitev z vibracijami pri najbližjih stavbah ne bo bistveno povečala. Z upoštevanjem v Poročilu predlaganih omilitvenih ukrepov, ki jih je ministrstvo določilo v točki III./D./a) izreka tega okoljevarstvenega soglasja, bo območje pomembnega vpliva na zdravje ljudi med obnovo AC zaradi vibracij omejeno na območje gradbišča.

Glede na navedeno ministrstvo vpliv nameravanega posega in celotni vpliv (sprememba v celotni obremenitvi okolja) na obremenjevanje okolja z vibracijami v času gradnje ocenjuje s (3) – nebistven vpliv, ob upoštevanju s projektom predvidenih ukrepov in dodatnih omilitvenih ukrepov, določenih v točki III./D./a) izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

F3) Pričakovani vplivi v času obratovanja nameravanega posega

Med obratovanjem bo kot v obstoječem stanju prevladujoči vir vibracij tovorni promet po AC, a čezmernega vpliva na obremenitev stavb in prebivalcev z vibracijami zaradi ustrezne priprave spodnjega in zgornjega ustroja AC ni pričakovati. Povečan vpliv vibracij bi lahko bil prisoten v

okolici večjih premostitvenih objektov (most čez Savo), vendar je neposredna okolica na tem območju neposeljena.

Vpliv nameravanega posega in celotni vpliv (sprememba v celotni obremenitvi okolja) na obremenjevanje okolja z vibracijami v času obratovanja ministrstvo ocenjuje s (4) – nebiten vpliv.

G) Ohranjanje narave

G1) Obstoječe stanje okolja

Na območju nameravanega posega ni zavarovanih območij. Na območju dvakratnega daljinskega vpliva 1000 m je zavarovano območje Pot spominov in tovarštva (ID 4033), od nameravanega posega oddaljeno približno 860 m.

Na območju neposrednega in daljinskega vpliva sta dve Natura 2000 območji:

- Natura 2000 POO Sava – Medvode – Kresnice (SI3000262), fizično poseganje;
- Natura 2000 POO Ihan (SI3000093), predvideni so posegi v robni del Natura območja.

Natura 2000 POO Sava – Medvode – Kresnice (SI3000262) zajema reko Savo od HE Medvode do Kresnic ter Soro od jezua Goričane do izliva v Savo. Območje se med Tacnom in Ježico razširi na ilirsko hrastovo-belogabrove gozdove ter mozaik skalnih travnišč na bazičnih tleh, polnaravnih suhih travnišč in grmiščnih faz na karbonatnih tleh ter nižinskih ekstenzivno gojenih travnikov. Taka travnišča se nahajajo tudi na območju Tomačevskega Proda, Jarškega Proda in Grobelj. Na območju Gmajne se v Savo izliva vodotok Studenčica, ki dobiva vode iz Mlinščice iz Dola pri Ljubljani in Dolskega ter z obrežno vegetacijo predstavlja življenjski prostor ozkega vrtenca. Mestoma se vzdolž bregov reke Save razrašča zelnata in lesnata vegetacija s sivo vrbo ter obrečna vrbovja, jelševja in jesenovja. Reka Sava in Sora sta življenjski prostor potočnih piškurjev in rib: sulca, platnice in blistavca. Na obvodno rastlinje, vlažna tla in poplavne ravnice je vezan ozki vrtenec. Reka Sava med Senožetmi in Kresnicami je z obrežno vegetacijo življenjski prostor kačjega potočnika. Površina območja je 1123,9 ha (NV Atlas, marec 2023). Kvalifikacijske vrste obravnavanega območja so: ozki vrtenec, kačji potočnik, potočni piškurji, sulec, platnica, blistavec. Kvalifikacijski habitatni tipi so naslednji: Naravna evtrofna jezera z vodno vegetacijo zvez *Magnopotamion* ali *Hydrocharition*, Alpske reke in zelnata vegetacija vzdolž njihovih bregov, Alpske reke in lesna vegetacija s sivo vrbo (*Salix eleagnos*) vzdolž njihovih bregov, Skalna travnišča na bazičnih tleh *Alyso-Sedion* albi, Polnaravna suha travnišča in grmiščne faze na karbonatnih tleh (*Festuco-Brometalia*) (*pomembna rastišča kukavičevk), Nižinski ekstenzivno gojeni travniki (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*), Obrečna vrbovja, jelševja in jesenovja (mehkolesna loka); (*Alnus glutinosa* in *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)), Ilirski hrastovo-belogabrovi gozdovi (*Erythronio-Carpinion*)

Območje POO Ihan (SI3000099) obsega del naselij Ihan in Prelog ter gozdnato vzpetino Veliki vrh vzhodno od teh naselij. Na zahodu je omejeno s Kamniško Bistrico. Znotraj območja je tudi Taborsko brezno. V cerkvi svetega Jurija je porodniška kolonija malega podkovnjaka, prisotni pa sta še dve vrsti netopirjev, navadni in pozni netopir (NV Atlas, junij 2023). Kvalifikacijske vrste: mali podkovnjak.

Na območju nameravanega posega je ena naravna vrednota, in sicer NV Pšata pri Dragomlju (ID 4569). NV Pšata pri Dragomlju je hidrološka naravna vrednota lokalnega pomena, ki je bila v register vpisana zaradi značilne ohranjene meandrirajoče struge potoka Pšata s pritokom Gobovšek (NV Atlas, junij 2023). Pšata in njen desni pritok Gobovšek imata značilnosti ravninskega vodotoka z izrazitim meandrirajočim tokom po dobrih gozdnih ostankih južno od naselij Dragomelj in Šentpavel pri Domžalah. V nadaljevanju teče Pšata skozi naselje Pšata in Bišče, kjer se izliva v Kamniško Bistrico. Vodotok Pšata ima poplavni značaj, saj je njena struga plitva, z majhnim strmcm v na debelo nasutih mehkih peščenih in glinastih naplavinah. Pšata je tudi habitat zavarovane vrste ribe kapelj (*Cottus gobio*). Na odseku, ki ga prečka avtocesta, so zelo dobro ohranjene hidrološke lastnosti naravne vrednote, ohranjana je naravna oblika struge z izrazitimi meandri. Nosilni stebri mostu in utrditve brežin pod mostom se nahajajo med dvema meandroma. Nosilni stebri mostu stojijo na utrjeni brežini. Gorvodno in dolvodno od mostu je ohranjena obvodna vegetacija, dno je naravno, peščeno-prodnato, brežine so naravne, prisotni so erozijsko-akumulacijski procesi. V manjšem obsegu so bile opažene invazivne tujerodne rastlinske vrste (zlata rozga). Severni krak potoka Gobovška ima na odseku, ki ga prečka avtocesta, dobro ohranjeno obvodno vegetacijo, dno je naravno, prodnato, brežine pa utrjene s

kamnom v betonu pod mostom in kamnom v suho v spodnjem delu brežin gorvodno in dolvodno od mostu. Južni krak potoka je večinoma suh (Smernice ZRSVN, 18. 1. 2019).

Nameravani poseg prečka EPO Sava od Mavčič do Save (ID 33500) in poteka po meji EPO Ihan (ID 27100). Reka Sava od Mavčič do kraja Sava s svojim vplivnim območjem je z ohranjenjo rečno dinamiko, ki pogojuje tvorbo prodišča in erodiranih stene po naravni poti, ter z obrežnimi poplavnimi gozdovi pomemben življenjski prostor 28 vrstam rib, med njimi zavarovanim in ogroženim sulec, platnica, pohra, blistavec, mrena, ščuka, podust, krap - negojene živali ter obloustkam potočnim piškurjem. Območje nudi življenjski prostor devetim vrstam dvoživk. Savski in obsavski prostor predstavlja pomemben komunikacijski koridor in prehranski habitat vidre. Prodišča in erodirane stene nudijo gnezditveni prostor zavarovanim vrstam ptic breguljka, mali martinec, mali deževnik, vodomec in čebelar. Pester mozaik habitatnih tipov pogojuje obstoj pestri združbi dnevnih metuljev, med katerimi izstopajo ogrožene vrste deteljin modrin, nazobčani modrin, srebrni mnogook, ozkorobi mnogook, jetičnikov pisanček in primorski belin. Reka Sava velja na tem odseku za edino znano lokaliteto stenice *Thyreocoris scarabaeoides* v Sloveniji in eno izmed treh nahajališč stenice *Macrosaldula variabilis*. Obrežna vegetacija tega savskega odseka je življenjski prostor polža ozki vrtenec, ustvarjanje in premeščanje prodnih nanosov pa tvori ustrezni habitat za pojavljanje kačjega pastirja vrste kačji potočnik. vzdolž obrežij in v njihovem zaledju se pojavljajo mehkolesne loke ter ostanki nižinskih dobrav ter vrstno pestri fragmenti skalnih in suhih travnišč, med njimi suhi travniki s pokončno stoklaso in kukavičevkami. Prodišča poraščajo pionirska zelena vegetacija in sestoji sive vrbe (NV Atlas, junij 2023). EPO Ihan obsega del naselij Ihan in Prelog ter gozdnato vzpetino Veliki vrh vzhodno od teh naselij. Na zahodu je omejeno s Kamniško Bistrico. Znotraj območja je tudi Taborsko brezno. V cerkvi svetega Jurija je porodniška kolonija malega podkovnjaka, prisotni pa sta še dve vrsti netopirjev, navadni in pozni netopir (NV Atlas, junij 2023).

G2) Pričakovani vplivi v času gradnje nameravanega posega in pogoji

Ekosistemi, rastlinstvo in živalstvo ter njihovi habitati

Na območju gradbišča, kjer je v obstoječem stanju prisotna vegetacija, bo prišlo do uničenja rastlinskih vrst in delov njihovih rastišč (neposreden vpliv). Ker bo gradbišče skoncentrirano na območje znotraj ograje obstoječe avtoceste oz. njenih priključkov, lokacije za začasno odlaganje izkopov in materiala, potrebnega za gradnjo pa bodo organizirane znotraj območja nameravanega posega, bo vpliv na rastlinstvo in habitatne tipe ter z njimi povezane habitate živalskih vrst majhen. Izven obstoječe infrastrukture se bo posegalo na območju priključka Sneberje, kjer bo spremenjen potek priključnih ramp, zaradi česar bo potrebno obstoječi usedalnik z lovilnikom olj prestaviti na novo lokacijo. Na tem mestu bo prišlo do uničenja ca. 0,3 ha HT 82.11 Njive, ki pa nimajo večje naravovarstvene vrednosti. Izven območja obstoječe infrastrukture se bo posegalo tudi na območju vodotoka Stokalca, kjer je predvideno podaljšanje mosta z regulacijo struge. Izvedena bo regulacija struge in čiščenje brežin v dolžini 55 m dolvodno. Dolvodno od obstoječega mosta je obrežna vegetacija v obstoječem stanju odstranjena, gorvodno od obstoječega mosta pa bodo odstranjena posamezna drevesa HT 44.3 Srednjeevropska črnojelševja in jesenovja ob tekočih vodah. Ker je nameravani poseg predviden na krajšem odseku, bo vpliv majhen. V bližini obstoječega mosta čez Pšato sta izven obstoječe infrastrukture predvidena nova zadrževalnika. Na območju je kmetijsko zemljišče (HT 82.11 Njive), zarast ruderalnih rastlin (HT 87.2 Ruderalne združbe) in rob obvodne vegetacije (HT 44.3 Srednjeevropska črnojelševja in jesenovja ob tekočih vodah). Zaradi poseganja v intenzivno obdelane kmetijske površine večjih vplivov na naravo ne bo, za zmanjšanje negativnih vplivov na obvodno vegetacijo Pšate pa je Poročilu predlagan dodaten omilitven ukrep, ki ga je ministrstvo določilo v točki III./E)/a)/prva alineja tega okoljevarstvenega soglasja, in sicer da se v obvodno vegetacijo Pšate (NV Pšata pri Dragomlju) sme posegati zgolj v obsegu, potrebnem za izvedbo del. Ob izgradnji pilotov in zadrževalnikov ob Pšati je treba izvesti fizično zavarovanje, ki bo preprečilo posipavanje materiala v strugo. Gradbišče je treba vidno ograditi in s tem preprečiti poseganje v strugo in obvodno vegetacijo. Prav tako je za zmanjšanje negativnih vplivov na obvodno vegetacijo vodotoka Stokalca v Poročilu predlagan dodaten omilitveni ukrep, ki ga je ministrstvo določilo v točki III./E)/a)/druga alineja tega okoljevarstvenega soglasja in ki določa, da je treba obvodno vegetacijo vodotoka Stokalca prednostno ohranjati. Visokorasla drevesa je treba ohraniti. Popolna odstranitev vegetacije je sprejemljiva le tik pod mostom, povsod drugod

se morajo brežine na odsekih, kjer je bila obrežna vegetacija uničena, ponovno strnjeno zasaditi z avtohtonimi rastlinskimi vrstami (npr. bela vrba (*Salix alba*), črna jelša (*Alnus glutinosa*)). Zasaditev se mora izvesti takoj (še v isti rastni sezoni). Zatravitev zgolj z avtohtonimi vrstami trave na območju brežin ne zadostuje.

Vpliv na vegetacijo bo neposredno ob gradbišču opazen kot usedanje prahu na nadzemne organe rastlin, zaradi česar se lahko zmanjša prevodnost listnih rež (zamašitev rež). Ministrstvo ocenjuje, da bo vpliv začasen, saj bodo prašni delci sproti s padavinami in vetrom odstranjeni ter negativne posledice na vegetaciji ne bodo izražene.

V času gradnje bo močno povečana verjetnost vnosa tujerodnih rastlinskih vrst na degradirane površine, še posebej ob vodotokih. Te vrste so pogosto zelo ekspanzivne in lahko povsem izrinejo rastlinske vrste, ki so na danem območju naravno prisotne. Še posebej velika verjetnost obstaja za naselitev tujerodnega dresnika (*Fallopia sect. Reynoutria*). Invazivne tujerodne vrste izpodrivajo avtohtone vrste, zaradi česar imajo take površine nižjo naravovarstveno vrednost. Vpliv je posreden in trajen. Za varstvo pred tujerodnimi invazivnimi vrstami so v Poročilu predlagani dodatni omilitveni ukrepi, ki jih je ministrstvo določilo tudi v točki III./E)/a)/tretja alineja tega okoljevarstvenega soglasja in ki določajo, da se zemljine iz lokacij, kjer so prisotne tujerodne invazivne rastlinske vrste, na gradbišče ne sme vnašati. Pred pričetkom del je treba gradbeno mehanizacijo očistiti vseh rastlinskih delov iz predhodnih gradbišč (npr. opere pod pritiskom). Treba je določiti in izvesti ukrepe za preprečitev razširjanja invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst na območju struge vodotokov. V primeru pojava invazivne tujerodne vrste japonski dresnik (*Fallopia japonica*), sahalinski dresnik (*Fallopia sachalinensis*) ali njunega križanca (*Fallopia x bohemica*) je treba že med gradnjo pričeti z aktivnim odstranjevanjem njihovih delov. Dolgoročno mora biti načrtovana košnja in njihovo odstranjevanje. Cestne brežine se morajo zatraviti v čim krajšem času po zaključku gradbenih del. Do vzpostavitve naravne vegetacije se mora izvajati ukrepe za preprečitev naselitve invazivnih rastlinskih vrst. Pri tem je treba upoštevati Usmeritve za preprečevanje širjenja invazivnih tujerodnih vrst rastlin med izvajanjem gradbenih del na vodnih in priobalnih zemljiščih (Direkcija RS za vode, maj 2019). V sklopu načrta krajinske arhitekture je predvidena zasaditev načrtovanih ureditev le z domorodnimi rastlinskimi vrstami. Hrup bo negativno vplival predvsem na ptice in višje sesalce (kratkotrajen vpliv – omejen na čas gradnje). Intenzivna gradbena dela in prevozi materiala bodo v I. Etapi v prvi gradbeni sezoni trajala 7 mesecev, v drugi pa 3 mesece. V II. Etapi bodo intenzivna gradbena dela in prevozi materiala potekali 2 x 6 mesecev. Vpliv na prostoživeče živali bo izražen predvsem kot motnja vsakodnevnega ritma živali in obredov, kot so parjenje, razmnoževanje, kotenje, prehranjevanje in podobno. Vzrok bo večja obremenjenost območja s hrupom in povečana prisotnost človeka v neposredni okolici gradbišča. Ker je območje nameravanega posega s hrupom obremenjeno že v obstoječem stanju, se večjega negativnega vpliva ne pričakuje.

Na območju nameravanega posega so naslednji vodotoki: Sava, Stokalca, Kamniška Bistrica, Gobovšek, Pšata in Homška mlinščica. V okviru premostitev so predvidene naslednje ureditve:

- konstrukcija mostu čez Savo se ne bo bistveno spremenila. Predvidena je zamenjava diletacij ter sanacija dotrajanih elementov. Predvidena je izvedba novega odvodnjavanja. Nove konstrukcije v strugi niso predvidene.
- Zaradi razširitve cestnega telesa bo potrebno podaljšanje mostu čez vodotok Stokalca. Podaljšanje bo izvedeno na dolvodni strani prepusta, in sicer bodo pred izvedbo novega dela odstranjena obstoječa krila prepusta. Za zagotovitev zavarovanja prepusta pred deročo vodo bo v območju prepusta struga potoka zavarovana s kamnito oblogo. Kamnita obloga bo izvedena v dolžini 5,0 m pred krilom v osi 1 in bo znotraj mostu povezana na obstoječo tlakovano strugo. Izvedena bo s kamni velikosti do 30 cm na podložnem betonu 10-15. Pred objektom bo tlakovanje zaključeno s talnim pragom dimenzije 50x80 cm. Skupna dolžine regulacije bo 107 m. Čiščenje brežin bo izvedeno v dolžini 55 m dolvodno od konca obstoječega mostu. Ureditve bodo izvedene sonaravno (npr. utrjevanja dna v neporavnani obliki, izvedba pragov z luknjami oz. poglobitvami ipd.).
- Na mostu čez Kamniško Bistrico je predvidena zamenjava krajnega zunanega ležišča, na krilih opornika pa se izvede dobetoniranje konzole. Nove konstrukcije v strugi niso predvidene.
- Predvidena je razširitev mosta čez Pšato. H krajnima in vmesnima podporama bo na razširjeni strani objekta dodan po en pilot. Poseganja v strugo s piloti ne bo. V bližini struge

vodotoka sta predvidena zadrževalnika.

- Zaradi vzpostavitve dodatnega pasu za konični promet bo konstrukcija premostitvenega objekta preko vodotoka Gobovšek in Mlinščica na obeh straneh razširjena. Nove konstrukcije v strugi niso predvidene.

V času ureditvenih del na vodotoku Stokalca bo voda dolvodno od posega kalna, suspendirane snovi pa lahko povzročijo mehanske poškodbe na dihalih vodnih organizmov (začasen, kratkotrajen, daljinski vpliv). Poseganje v ostale vodotoke ni predvideno. Ker pa se bodo pri ostalih vodotokih izvajala vzdrževalna dela ali razširitev mostov, lahko tudi pri njih med gradnjo pride do onesnaženja. V času ureditvenih del bi lahko prišlo do onesnaženja s cementnim mlekom, olji, mazivi in ostalimi toksičnimi snovmi iz gradbene mehanizacije. V primeru izvajanje gradbenih del v potoku v času drsti je možen začasen negativen vpliv na velikost populacije rib. V Poročilu so predlagani dodatni omilitveni ukrepi, ki jih je ministrstvo določilo tudi v točki III./E./a.), alineeje 4-10 tega okoljevarstvenega soglasja. Osvetljevanje zaradi sevanja proti nebu moti življenjske cikle (razmnoževanje, selitve, prehranjevanje...) ptic, netopirjev, žuželk in drugih, predvsem nočno in večerno aktivnih živali. Večino nočno aktivnih metuljev in nekatere druge skupine žuželk privlačijo umetni viri svetlobe, še posebej takšni, ki sevajo večje količine svetlobe v ultravijoličnem spektru. Efekt ima za populacije teh skupin živali lahko negativne posledice, kajti namesto prehranjevanja ali iskanja spolnega partnerja, ki je osnovni pogoj za nadaljevanje vrste, se osebkovi preko noči zadržujejo pri svetilu. Velik posredni vpliv osvetljevanja preko zmanjšanja populacij žuželk bi bil možen predvsem na tiste skupine živali, ki se prehranjujejo z njimi (npr. netopirji). Gradnja je predvidena v vseh obdobjih dneva, zato bo v nočnem obdobju potrebna dodatna osvetlitev gradbišča. Ker je območje nameravanega posega zaradi vozečih vozil obremenjeno že v obstoječem stanju, se večjega vpliva na obremenjenost okolja zaradi razsvetljave gradbišča ne pričakuje.

Kot transportne in gradbiščne poti bodo uporabljene obstoječe prometnice. Izgradnja novih poti ni predvidena. Na obravnavanem območju v preteklosti ni bilo zabeleženih črnih točk povozov dvoživk. Cesta št. 644 Šentjakob–Domžale, odsek Dragomelj, je bila leta 2016 opremljena z modrimi odsevniki z namenom zmanjšanja števila povozov divjadi. Ker se bo transport izvajal po obstoječi avtocesti, se negativnega vpliva zaradi plašenja ali povozov na živalske vrste ne pričakuje.

Varovana območja

Najbližje zavarovano območje – Pot spominov in tovarštva (ID 4033) je od predvidenih posegov oddaljeno več kot 800 m – negativnih vplivov zaradi oddaljenosti ne bo. Negativnih vplivov na zavarovana območja ne bo.

POO Sava – Medvode – Kresnice (SI3000262): Poseganje v strugo reke Save ali njeno obrežje ni predvideno – neposrednih vplivov na kvalifikacijske vrste in habitatne tipe ne bo. Možni pa so posredni vplivi na kvalifikacijske vrste zaradi nevarnosti onesnaženja vodotoka med vzdrževalnimi deli obstoječega mosta. V Dodatku in Poročilu so predlagani dodatni omilitveni ukrepi za varstvo kvalifikacijskih vrst in habitatnih tipov območja Natura 2000 POO Sava – Medvode – Kresnice (SI3000262), ki jih je ministrstvo določilo tudi v točki III./E./a.), alineeje 4, 5, ter 7-9 tega okoljevarstvenega soglasja.

POO Ihan (SI3000099): Gradnja se bo izvajala tudi ponoči. Večjega vpliva na kvalifikacijsko vrsto malega podkovnjaka (*Rhinolophus hipposideros*) se ne pričakuje, saj je območje nameravanega posega zaradi vozečih vozil in bližnjega osvetljenega priključka Domžale obremenjeno že v obstoječem stanju.

Ekološko pomembna območja in naravne vrednote

Na naravni vrednoti Pšata pri Dragomlju (ID 4569) so predvidena vzdrževalna dela dveh mostov na vodotoku Gobovšek in enega na Pšati. Konstrukciji premostitvenih objektov preko vodotoka Gobovšek bosta na obeh straneh razširjeni. V strugo se ne bo posegalo. Most čez Pšato bo razširjen. Na razširjeni strani objekta bo dodan po en pilot. Poseganja v strugo s piloti ne bo. V bližini struge vodotoka sta predvidena dva nova zadrževalnika. V strugo Pšate in Gobovška fizični posegi sicer niso predvideni, obstaja pa nevarnost onesnaženja vodotokov med gradnjo s strupenimi snovmi (naftni derivati, beton...) ter padanja in sipanja materiala v vodo med gradnjo. Navedeno bi lahko povzročilo kratkotrajen vpliv na hidrološke lastnosti naravne vrednote. Za

zmanjšanje negativnih vplivov na naravno vrednoto je Poročilu predlagan dodaten omilitven ukrep, ki ga je ministrstvo določilo tudi v točki III./E)/a)/prva alineja tega okoljevarstvenega soglasja.

EPO Reka Sava od Mavčič do kraja Sava (ID 33500): Poseganje v strugo reke Save ali njeno obrežje ni predvideno – neposrednih vplivov na habitate zavarovanih in ogroženih vrst ne bo. Celovitost EPO bo ohranjena. Možni so posredni vplivi na habitate vodnih vrst zaradi nevarnosti onesnaženja vodotoka med vzdrževalnimi deli obstoječega mostu. V Poročilu so predlagani dodatni omilitveni ukrepi, ki jih je ministrstvo določilo tudi v točki III./E./a.), alineje 4-10 tega okoljevarstvenega soglasja.

EPO Ihan (ID 27100): Nameravani poseg je predviden na robu EPO območja. Posegi so predvideni znotraj obstoječe cestne ograje, z izjemo novega zadrževalnika, ki je predviden na travniški površini na robu gozda. Večjih negativnih vplivov na EPO se med gradnjo ne pričakuje, saj je območje s hrupom in svetlobo obremenjeno v obstoječem stanju. Vplivov na povezanost in biotsko raznovrstnost ne bo. Vpliv na celovitost bo minimalen.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv nameravanega posega in celotni vpliv na naravo v času gradnje ocenjuje s (3) – nebistven vpliv, ob upoštevanju s projektom predvidenih ukrepov in dodatnih omilitvenih ukrepov, določenih v točki III./E./a) izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

G3) Pričakovani vplivi v času obratovanja nameravanega posega

Ekosistemi, rastlinstvo in živalstvo ter njihovi habitati

Nameravani poseg je predviden pretežno znotraj ograje obstoječe avtoceste oz. njenih priključkov. Izven obstoječe infrastrukture je poseganje predvideno na območju priključka Sneberje, na območju vodnogospodarskih ureditev na vodotoku Stokalca ter na območju novih zadrževalnikov pri vodotoku Pšata. Na teh mestih so kmetijska zemljišča (intenzivno obdelana in opuščena) ter manjše površine obvodne vegetacije. Ker kmetijska zemljišča nimajo večje naravovarstvene vrednosti, poseg v obvodno vegetacijo pa bo manjšega obsega (posamezna drevesa pri Pšati in ca. 50 m obvodne vegetacije na vodotoku Stokalca), se večjega negativnega vpliva ne pričakuje.

Zaradi razširitve mostu nad Stokalco je predvidena tudi regulacija struge vodotoka Stokalce. Skupna dolžina predvidene regulacije je 107 m. Čiščenje dna in brežin vodotoka Stokalca je predvideno v dolžini 55 m dolvodno od konca regulacije (regulacija se zaključi ob koncu obstoječega mostu). Na območju priključitve na obstoječo strugo je predvidena izvedba kamnito-betonskega talnega praga s poglobljenimi fugami. Zavarovanje brežin bo izvedeno med profiloma P8 + 8.3 m in P10, in sicer s kamnom debeline 40 cm v suho do višine 0,6 m, zavarovanje pete brežine pa s kamnom debeline 60 cm v suho. Vsa zavarovanja bodo izvedena izrazito neporavnano. Z izvedbo regulacije se bodo lokalno poslabšale življenjske razmere za življenje vodnih organizmov. Fuge bodo poglobljene, zaradi česar bodo lahko imele funkcijo skrivališč za nevretenčarje. Talni prag ne bo oviral migracij vodnih nevretenčarjev. Vpliv vodnogospodarskih ureditev bo neposreden in trajen, a omejen na kratek (107 m) odsek vodotoka.

Bistvenih sprememb glede obremenjenosti okolja s hrupom in s tem povezanimi vplivi na prostoživeče živali se ne pričakuje, saj gre pri presojanem posegu le za razširitev obstoječe prometnice. Predvidene so tudi nove protihrupne ograje, ki bodo pripomogle k zmanjšanju obremenjenosti okolja s hrupom. Vzdlž trase AC je predvideno večje število transparentnih protihrupnih ograj, ki predstavljajo nevarnost za trke in posledično poškodbe ptic. Zato je v Poročilu predlagan dodaten omilitveni ukrep, ki ga je ministrstvo določilo tudi v točki III./E./b.)/alineja 1 izreka tega okoljevarstvenega soglasja, in ki določa, da je treba transparentne protihrupne ograje vidno označiti (npr. s črnimi horizontalnimi progami: 1 cm široki trakovi na 5 cm razdalje ali horizontalne proge debeline 2 mm, ločene z 28 mm razmikom; nalepke z ujedami so manj učinkovite) in s tem zmanjšati nevarnost trkov in poškodb ptic.

Izvedba nameravanega posega ne bo spremenila migracijskih poti živali, saj gre le za nadgradnjo obstoječe prometnice.

Osvetljevanje zaradi sevanja proti nebu moti življenjske cikle (razmnoževanje, selitve, prehranjevanje...) ptic, netopirjev, žuželk in drugih, predvsem nočno in večerno aktivnih živali (posreden, daljinski vpliv). Večino nočno aktivnih metuljev in nekatere druge skupine žuželk privlačijo umetni viri svetlobe, še posebej takšni, ki sevajo večje količine svetlobe v ultravijoličnem

spektru. To ima za populacije teh skupin živali zelo negativne posledice, kajti namesto prehranjevanja ali iskanja spolnega partnerja, kar je osnovni pogoj za nadaljevanje vrste, se osebkovi preko noči zadržujejo pri svetilu. Posredni vpliv osvetljevanja preko zmanjšanja populacij žuželk pa je tudi na tiste skupine živali, ki se z nočnimi žuželkami prehranjujejo (npr. netopirji). V času obratovanja je predvidena javna razsvetljava na območju priključkov, saj je to zaradi prometne varnosti nujno potrebno. Priključki so osvetljeni že v obstoječem stanju, osvetljava bo prilagojena novemu stanju. Za javno razsvetljava bodo uporabljene LED svetilke, katerih delež svetlobnega toka, ki seva navzgor, je enak 0 %, ki skoraj ne oddajajo svetlobe v UV spektru in ki imajo barvno temperaturo 2700 K. V obstoječem stanju so nameščene LED svetilke barvne temperature 4000 K. Zamenjava svetilk z 2700 K je z vidika vpliva na fototaktične živalske vrste ustrezna.

Med uporabo ceste se kontinuirano sproščajo onesnaževala, ki so vezana na odvijanje prometa, vzdrževanje cestne in obcestne infrastrukture. Onesnaževala, ki so prisotna v teh procesih, oziroma v njih nastajajo so: goriva, maziva, hidravlične in druge nevarne tekočine, težke kovine iz izpušnih plinov, snovi ki izvirajo iz obrabe delov vozil (zavorne obloge, ležaji, sklopke) in obraba cestne infrastrukture (vozišče, odbojne ograje), sredstva za preprečevanje zmrzali in škropiva za tretiranje obcestnih površin. Na celotnem poteku trase je predvidena kontrolirana odvodnja. Izvedeni so usedalniki z lovilniki olj, ki bodo preurejeni na način, da bodo ustrezali novim rešitvam ceste in priključkov. Večjih negativnih vplivov se zato ne pričakuje.

Varovana območja

Negativnih vplivov na zavarovano območje – Pot spominov in tovarištva (ID 4033) zaradi oddaljenosti ne bo.

POO Sava – Medvode – Kresnice (SI3000262): obratovanje avtoceste predstavlja nevarnost za onesnaženje vode reke Save ter vpliva na vodne kvalifikacijske vrste. Na celotnem poteku trase je predvidena kontrolirana odvodnja. Usedalniki z lovilniki olj so izvedeni že v obstoječem stanju, ob razširitvi ceste pa bodo rekonstruirani in dograjeni na način, da bodo ustrezali novim rešitvam ceste in priključkov. Večjih negativnih vplivov na kvalifikacijske vrste se zato ne pričakuje. Poseganje izven obstoječe konstrukcije mosta ni predvideno – negativnih vplivov na kvalifikacijske habitatne tipe ne bo.

POO Ihan (SI3000099): nameravani poseg je predviden na robu Natura območja. Posegi so predvideni znotraj obstoječe cestne ograje, z izjemo novega zadrževalnika, ki je predviden na travniški površini na robu gozda. Izguba prehranjevalnega habitata kvalifikacijske vrste bo minimalna. Z namenom preprečitve negativnega vpliva na kvalifikacijsko vrsto malega podkovnjaka zaradi atrakcije njegovega plena na umetno svetlobo ter posrednega vpliva na kvalifikacijsko vrsto, je v Dodatku in Poročilu predlagan dodaten omilitveni ukrep, ki ga je ministrstvo določilo tudi v točki III./E./b.)/druga alineja izreka tega okoljevarstvenega soglasja, in ki določa, da je pri morebitnih posodobitvah GJI (razsvetljava) na priključku Domžale (južni krak) treba, zaradi bližine gozda ter prisotnosti zavarovanih in kvalifikacijskih vrst netopirjev, osvetljevanje cestne infrastrukture omejiti na minimum, ki še zagotavlja prometno varnost; za osvetljevanje se morajo uporabiti le popolnoma zasenčena svetila, ki ne oddajajo svetlobe nad vodoravnico; svetila morajo biti nepredušno zaprta, da ne predstavljajo pasti za žuželke; za osvetljevanje se morajo uporabiti žarnice, ki oddajajo rumeno, oranžno oziroma rdečo svetlobo in ne oddajajo UV spektra; to so natrijeve plinske žarnice (nizkotlačne ali visokotlačne); neprimerne so nizkotlačne in visokotlačne živosrebrne žarnice.

Ekološko pomembna območja in naravne vrednote

NV Pšata pri Dragomlju (ID 4569): v strugo Pšate in Gobovška, ki skupaj oblikujeta naravno vrednoto Pšata pri Dragomlju, se ne bo posegalo – trajnih vplivov na lastnosti strug vodotokov ne bo. Zaradi izgradnje dodatnih pilotov in zadrževalnikov pri Pšati je predviden poseg v manjše površine obvodne vegetacije – večjih negativnih vplivov na lastnosti hidrološke naravne vrednote se ne pričakuje. Odvodnja površinskih odpadnih voda bo urejena kontrolirano preko zadrževalnikov in lovilnikov olj. Negativnih vplivov na lastnosti naravne vrednote zaradi onesnaževal med obratovanjem se ne pričakuje. Večjih negativnih vplivov na celovitost EPO ne bo. Vpliva na povezanost ne bo.

EPO Reka Sava od Mavčič do kraja Sava (ID 33500): obratovanje avtoceste predstavlja nevarnost za onesnaženje vode reke Save. Negativnih vplivov se ne pričakuje, saj je predvidena kontrolirana odvodnja, ki bo prilagojena na nove rešitve prometnice. Poseganje v Savo ali njene brežine ni predvideno. Na bližnjem priključku Sneberje bo izvedena nova javna razsvetljava, v okviru katere bodo obstoječe svetilke z barvno temperaturo 4000K zamenjane z 2700 K, kar je z vidika zmanjševanja vplivov na svetlobno občutljive vrste ustrezno. Celovitost in povezanost EPO ter biotska raznovrstnost bo ohranjena.

EPO Ihan (ID 27100): nameravani poseg je predviden na robu EPO. Posegi so predvideni znotraj obstoječe cestne ograje, z izjemo novega zadrževalnika, ki je predviden na travniški površini na robu gozda, ki pa ne predstavlja pomembnega habitata zavarovanim in ogroženim vrstam. Sprememba javne razsvetljave priključka Domžale ni predvidena, zato bo vpliv zaradi svetlobnega onesnaženja enak obstoječemu stanju. Urejena bo kontrolirana odvodnja, zato se onesnaženj EPO s strupenimi tekočinami ne pričakuje. Celovitost in povezanost EPO bo ohranjena. Vplivov na biotsko raznovrstnost se ne pričakuje.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv nameravanega posega in celotni vpliv na naravo v času obratovanja ocenjuje s (3) – nebitven vpliv, ob upoštevanju s projektom predvidenih ukrepov in dodatnih omilitvenih ukrepov, določenih v točki III./E./b) izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

H) Vplivi z vidika emisij toplogrednih plinov

H1) Obstoječe stanje okolja

Obravnavani odsek AC poteka po območju občine Domžale in MO Ljubljana. Prevladujoč vir emisij toplogrednih plinov (v nadaljevanju TGP) na širšem območju nameravanega posega so cestni promet, proizvodne dejavnosti ter v zimskem obdobju dodatno kurilne naprave.

V Poročilu so ocenjene emisije TGP v letu 2018 iz obstoječega AC omrežja in to ločeno z upoštevanjem:

- širšega AC omrežja, ki vključuje AC odseke A1/0045 Krtina-Domžale, A1/0046 Domžale-Šentjakob, A1/0047 Šentjakob-Lj(Zadobrova), A1/0048 Lj(Zadobrova-Zaloška), hitro cesti H3/0085 Lj(Zadobrova-Šmartinska), A1/0146 razcep Zadobrova ter AC priključke A1/0144 Domžale, A1/0145 Lj Šentjakob in A1/0189 Lj Sneberje,
- AC odsekov na območju posega (AC odseki A1/0046 in A1/0047 ter AC priključka A1/0145 Lj Šentjakob in A1/0189 Lj Sneberje).

Prometne obremenitve AC omrežja so povzete po strokovni podlagi Prometna študija vzdrževalnih del AC odseka Domžale-Zadobrova s priključkoma Šentjakob in Sneberje (Lineal d.o.o., 2022), ki vključuje oceno prometnih obremenitev AC in priključkov v letu 2018. V širši okolici nameravanega posega je bil v letu 2018 prometno najbolj obremenjen AC odsek A1/0048 Lj (Zadobrova-Zaloška), na katerem je bilo med 79.500 in 80.500 vozil/dan (med 5.975 in 6.280 vozil >3,5 t), sledijo AC odseki A1/0047 Sneberje-Zadobrova s 70.430 vozili/dan (7.360 vozil >3,5 t), AC odsek A1/0047 Šentjakob-Sneberje z 68.010 vozili/dan (7.445 vozil >3,5 t), AC odsek A1/0046 Domžale-Šentjakob s 56.205 vozili/dan (6.940 vozil >3,5 t), v smeri Krtine (A1/0045) pa je bilo 49.150 vozil/dan (6.870 vozil >3,5 t). Hitra cesta H3/0085 Lj(Zadobrova-Šmartinska) je bila v letu 2018 obremenjena med 53.035 in 70.250 vozili/dan (med 3.800 in 4.200 vozil >3,5 t).

Emisije toplogrednih plinov CO₂, N₂O in CH₄ in posredno ekvivalenta CO₂ so določene po metodi HBEFA 4.2 (Handbuch Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs, 2022). Emisije TGP so ocenjene na podlagi podatkov o administrativni omejitvi vožnje na posameznih AC odsekih ter razcepu in priključkih pri različnih režimih vožnje:

- tekoči režim vožnje: tekoči režim je na AC omrežju prisoten predvsem v nočnem obdobju in v obdobju zmanjšane prometne obremenitve (povprečna hitrost osebnih vozil 133 km/h, povprečna hitrost vozil >3,5 t 86 km/h),
- zgoščeni režim vožnje: zgoščeni režim je prisoten v pretežnem obdobju dneva izven prometnih konic (povprečna hitrost osebnih vozil 121 km/h, povprečna hitrost vozil >3,5 t 79 km/h),
- zasičeni režim vožnje: zasičeni režim vožnje je prisoten ob delovnikih v obdobju jutranjih konic brez zastojev prometa (povprečna hitrost osebnih vozil 79 km/h, povprečna hitrost vozil >3,5 t 54 km/h),

- zastoji (»stop+go« režim vožnje): zastoji so na obravnavanem AC odseku v zadnjem obdobju vedno pogostejši, pri tem režimu pa prihaja do povečanih emisij TGP (povprečna hitrost vožnje 18 km/h).

Emisije TGP so ocenjene na podlagi podatkov o prometu ter o administrativni omejitvi vožnje na posameznih AC odsekih ter razcepu in priključkih pri upoštevanju deležev različnih režimov vožnje, ki vplivajo na emisije TGP (tekoči, zgoščeni, zasičeni režim vožnje in zastoji). V širši okolici nameravanega posega je bil v letu 2018 prometno najbolj obremenjen AC odsek A1/0048 Lj (Zadobrova-Zaloška), na katerem je bilo med 79.500 in 80.500 vozil/dan (med 5.975 in 6.280 vozil >3,5 t), sledijo AC odseki A1/0047 Sneberje-Zadobrova s 70.430 vozili/dan (7.360 vozil >3,5 t), AC odsek A1/0047 Šentjakob-Sneberje z 68.010 vozili/dan (7.445 vozil >3,5 t), AC odsek A1/0046 Domžale-Šentjakob s 56.205 vozili/dan (6.940 vozil >3,5 t), v smeri Krtine (A1/0045) pa je bilo 49.150 vozil/dan (6.870 vozil >3,5 t).

Zastoji so na obravnavanem AC odseku v zadnjem obdobju vedno pogostejši, pri tem režimu pa prihaja do povečanih emisij TGP. Pri analizi zastojev so upoštevani podatki o prometu in hitrostih vožnje na števnih mestih Pšata AC in Domžale AC v letu 2022 (v povprečju 40 % vseh vozil v tekočem režimu vožnje, 39 % vozil v zgoščenem režimu, 19 % v zasičenem in 2,3 % v režimu zastojev). Skupna emisija TGP zaradi prometa dosega v obstoječem stanju glede na prometne obremenitve in emisijske faktorje za leto 2018 ter z upoštevanjem deleža emisij pri posameznih režimih vožnje na širšem prometnem omrežju: 69.758 ton ekvCO₂/leto na območju posega: 37.676 ton ekvCO₂/leto.

H2) Pričakovani vplivi v času gradnje nameravanega posega

V času obnove AC odseka Domžale-Zadobrova bodo na območju nameravanega posega prisotne emisije TGP zaradi obratovanja gradbene mehanizacije ter prevoza izkopnega ter gradbiščnega materiala na in iz območja gradbišča. Emisije toplogrednih plinov v času izvedbe nameravanega posega bodo kratkoročne narave in bodo po oceni v primerjavi s skupnimi emisijami toplogrednih plinov zaradi prometa majhne. Ocena spremembe emisij TGP v času v času obnove je ocenjena na AC odseku med Krtino na severu in razcepom Zadobrova na jugu ter na delu glavne ceste G2-108 v smeri Črnuč in Ribč. Pri I. Etapi so zaradi začasne zapore AC priključkov Šentjakob in Sneberje dodatno upoštevane emisije TGP zaradi prometa po regionalni cesti R3-644 med Sneberjami in Šentjakobom. Pri I. Etapi je pri oceni emisij TGP zaradi transporta v času obnove AC upoštevanih 20,7 km cestnega omrežja, pri II. Etapi pa 18,1 km cest. Ocena emisij TGP je izvedena za vse obravnavane faze gradnje v obeh etapah, pri oceni spremembe emisije na letnem povprečju pa je upoštevano trajanje posameznih faz obnove AC. Zaradi transporta izkopnega in gradbenega materiala v času obnove AC se bodo, glede na izhodiščne stanje, emisije toplogrednih plinov povečale med +2 % pri I. Etapi in +1 % pri II. Etapi. Povečanje emisij toplogrednih plinov na AC in državnem cestnem omrežju bo majhno in ne bo bistveno vplivalo na skupne emisije toplogrednih plinov na severovzhodnem območju Ljubljane. Vpliv na emisije toplogrednih plinov v času gradnje ministrstvo ocenjuje s (4) – nebistven vpliv.

H3) Pričakovani vplivi v času obratovanja nameravanega posega in pogoji

Po obnovi AC bo prevladujoči vir emisije toplogrednih plinov na ožjem območju promet po AC omrežju, na širšem območju dodatno promet po obstoječih državnih in lokalnih cestah. Vpliv AC omrežja po vzpostavitvi 3. voznega pasu na emisijo toplogrednih plinov na njenem ožjem in širšem območju je ocenjen na podlagi napovedi prometnih obremenitev za plansko obdobje v letu 2042. Z obnovo se bo občutno povečala kapaciteta avtoceste, posledično bo zastojev prometa v obdobju jutranje in popoldanske konice občutno manj oziroma bodo odpravljeni, zato bo imel spremenjen režim vožnje tudi pozitivne lastnosti na spremembo emisij TGP.

Pri oceni emisij TGP je upoštevan tudi pojav inducirane prometa, ki bo z izvedbo 3. voznega pasu promet na AC odseku Domžale-Šentjakob povečal za slaba 2 %. V letu 2042 bo pri načrtovanem cestnem omrežju prometna obremenitev AC odseka A1/0046 Domžale-Šentjakob dosegala 74.688 vozil/dan (9.758 vozil >3,5 t), odseka A1/0047 Šentjakob-Sneberje 90.126 vozil/dan (10.481 vozil >3,5 t), odsek A1/0047 Sneberje-Lj (Zadobrova) pa bo obremenjen s 93.244 vozili/dan, od teh 10.367 vozil >3,5 t. Pri scenariju z obstoječo 4 pasovno AC bi bilo na AC omrežju približno 1.250 vozil/dan manj.

V prihodnje se bodo emisijski faktorji za večino toplogrednih plinov zaradi posodobitve voznega parka zmanjšali. Zaradi predvidenih ukrepov za zmanjšanje emisij TGP iz prometa se bodo pri hitrosti vožnje 130 km/h in tekočem režimu vožnje emisije CO₂ zmanjšale za 46% pri osebnih vozilih in za 39 % pri tovornih vozilih, emisije N₂O za 42 % pri osebnih vozilih in za 6 % pri tovornih vozilih, emisije CH₄ pa se bodo pri osebnih vozilih zmanjšale (za 49 %), pri tovornih vozilih pa se bodo zaradi pričakovane uporabe alternativnih goriv občutno povečale, vendar je delež emisij metana zaradi cestnega prometa majhen.

Pri obstoječem cestnem omrežju bi bila AC zaradi splošnega naraščanja prometa kapacitetno še bolj zasičena kot v obstoječem stanju, kar bi posledično pomenilo povečevanje deleža zastojev v prometnem toku. Po vzpostavitvi 3. voznega pasu se bo kapaciteta AC povečala za dobrih 30 %, posledično se delno povečale tudi hitrosti vožnje, zastoji pa bodo praviloma odpravljeni. Na podlagi modelne ocene po metodi HCM je ocenjeno, da bi v letu 2042 pri obstoječem omrežju (4 pasovna AC) bilo 21 % vozil v tekočem režimu vožnje, 27 % vozil v zgoščenem, 35 % v zasičenem in 17 % v režimu zastojev, pri načrtovanem novem omrežju (6 pasovna AC) pa bi se prometne usluge AC občutno izboljšale (27 % vozil v tekočem režimu vožnje, 63 % vozil v zgoščenem in 10 % v zasičenem). Pri obstoječem omrežju je zaradi zasičenosti in kapacitete 4 pasovne AC pričakovano občutno povečanje deleža zastojev (od 2 % v obstoječem stanju leta 2022 na 17 % v letu 2042), medtem ko pri 6 pasovni AC v letu 2042 zastoji niso pričakovani. Izjema so izredni dogodki, ki pa jih modelni izračun ne upošteva.

Pri upoštevanju ocenjenih deležih režimov vožnje dosegajo emisije TGP zaradi prometa po AC na območju posega v planskem obdobju leta 2042 pri obstoječem omrežju 30.963 ton ekvCO₂, in pri načrtovanem omrežju 27.408 ton ekvCO₂. Na območju nameravanega posega se bodo emisije TGP po izvedbi nameravanega posega zaradi večje pretočnosti vožnje in zmanjšanja dogodkov z zastoji ne glede na pričakovano delno povečanje prometnih obremenitev (približno 2 %) po oceni zmanjšale. Ocenjeno zmanjšanje emisij TGP na območju nameravanega posega je 11 %. Še večje zmanjšanje emisij TGP glede na obstoječe stanje je pričakovano zaradi predvidene posodobitve voznega parka in prehodu na alternativna goriva. V primerjavi z obstoječim stanjem v letu 2018 se bodo emisije TGP do leta 2042 zaradi predvidenih tehnoloških izboljšav voznega parka ne glede na pričakovano rast prometa zmanjšale pri obeh prometnih scenarijih: na območju nameravanega posega pri obstoječem omrežju za 18 % in načrtovanem omrežju za 27 %.

S stališča blaženja podnebnih sprememb zaradi cestnega prometa v planskem obdobju je najslabši možni scenarij prisoten v obdobju zastojev prometa, ko se emisije TGP zaradi pogostega zaganjanja motorjev in slabšega izgorevanja glede na pretočno vožnjo občutno povečajo. Za zmanjšanje emisij TGP na obravnavanem AC odseku je ključnega pomena predvsem povečanje možne kapacitete AC, povečanje pretočnosti vožnje in posledično zmanjšanje pogostosti zastojev na AC omrežju.

Za omejevanje emisij toplogrednih plinov v povezavi z naraščanjem prometa bo nameravani poseg na obravnavanem območju gradbenotehnično izveden tako, da bo po končani gradnji in po vzpostavitvi ustrezne pravne podlage ter ob sodelovanju drugih pristojnih organov omogočal izvedbo dodatnih ukrepov za:

- vzpostavitev sistema digitalizacije in optimizacije prometa (sistem za nadzor in vodenje prometa, videonadzor prometa),
- dinamično vodenje prometa, ki bo v izbranih koničnih časih omogočalo dajanje prednosti vozilom, s katerimi se izvaja javni potniški promet in bolj zasedenim vozilom in prilagajanje omejitve hitrosti, diferencialno po posameznih voznih pasovih,
- uporabo najnovejših tehnologij za inteligentne transportne sisteme (integracija v nadzorni center in povezava z ostalimi sistemi na omrežju).

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv nameravanega posega in celotni vpliv na emisije toplogrednih plinov v času obratovanja ocenjuje s (3) – ne bistven vpliv, ob upoštevanju dodatnih omilitvenih ukrepov, določenih v točki III./F./a) izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

Spremljanje stanja dejavnikov in ukrepov za zmanjšanje vplivov

V okviru izvedbe in obratovanja nameravanega posega je predvideno naslednje spremljanje stanja oz. učinkov nameravanega posega in omilitvenih ukrepov, ki izhaja iz predpisov ali pogojev pristojnih mnenjedajalcev in ga je ministrstvo tudi vključilo v točko IV. Izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

Spremljanje stanja dejavnikov in ukrepov za zmanjšanje vplivov med gradnjo

Narava

Nosilec nameravanega posega mora organizaciji, pristojni za ohranjanje narave (ZRSVN) omogočiti spremljanje stanja v času izvajanja nameravanega posega ter preveritev upoštevanja pogojev po končanju del. Prav tako mora biti Ribiški družini Bistrica Domžale in Ribiški družini Straža - Sava ob predhodnem dogovoru omogočena prisotnost pri izvajanju načrtovanih posegov. V času izvajanja načrtovanih posegov je treba kontinuirano spremljati povečanje kalnosti oz. motnosti vode v vodotoku Stokalca. Priporočena vrednost za suspendirane snovi v salmonidnih in ciprinidnih vodah, ki je navedena v Uredbi o kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih vrst rib (Uradni list RS, št. 46/02, 41/04 – ZVO-1 in 44/22 – ZVO-2), je < 25 mg/l (projektne pogoji Zavoda za ribištvo št. 4202-3/2019/2, 21. 1. 2019). V kolikor se med izvajanjem posegov ugotovi, da je kalnost vodotokov zaradi posegov presegla priporočeno vrednost ali obstaja možnost pogina rib in drugih vodnih organizmov na obravnavanem območju, je treba izvajanje posegov nemudoma zaustaviti. Spremljanje izvajanja omilitvenih ukrepov mora, poleg strokovnih organizacij, zagotoviti tudi nosilec nameravanega posega. Za nadzor mora pooblastiti usposobljenega strokovnjaka. Nadzor se mora redno izvajati v času intenzivnih gradbenih del.

Zrak

Spremljanje vplivov na kakovost zraka med gradnjo je v prvi vrsti usmerjeno na zagotavljanje nadzora nad izvajanjem ukrepov za preprečevanje emisije trdnih delcev v zrak z območja gradbišča in transportnih poti. Dodatno je v Poročilu podan predlog meritev koncentracije delcev PM₁₀ na območju, kjer je pričakovana onesnaženost zaradi gradnje največja. Zavezanec za izvedbo monitoringa med gradnjo je izvajalec gradbenih del, ki je dolžan zagotoviti, da se meritve izvajajo v času največje intenzivnosti gradbenih del.

Program spremljanja vplivov mora biti časovno usklajen z načrtom gradbenih del in mora vključevati:

- nadzor nad emisijami gradbene mehanizacije in začasnih gradbiščnih naprav na celotnem območju gradbišča (tehnična brezhibnost uporabljene mehanizacije in transportnih sredstev),
- nadzor ukrepov za omejevanje prašenja na gradbišču, začasnih odlagališčih in na dovoznih cestah za potrebe gradnje (vlaženje odkritih površin, čiščenje prevoznih sredstev, prekrivanje sipkih tovorov med transportom...),
- meritve koncentracije delcev PM₁₀ v času trajanja enega meseca na dveh lokacijah na območju I. Etape in na dveh lokacijah na območju II. Etape.

Izvedbo ukrepov za zmanjševanje emisije delcev mora zagotavljati izvajalec z dnevnim zapisovanjem v gradbeni dnevnik, nadzornik mora spremljati skladnost ukrepov z načrtom ureditve gradbišča. V primeru neskladja mora nadzornik izdelati predlog za odpravo neskladja o tem obvesti nosilca nameravanega posega, v primeru ugotovljenega neupoštevanja predloga pa pristojno inšpekcijo.

Monitoring onesnaženosti zraka z delci PM₁₀ je potrebno izvajati na območju v neposredni bližini gradbišča. Podatki o lokacijah, merjenih parametrih in pogostosti meritev so v Tabeli 4:

Tabela 4: Program monitoringa kakovosti zraka med gradnjo, I. in II. Etapa obnove AC odseka Domžale-Zadobrova

oznaka	naslov	D96/tk _y	D96/tk _x	odsek	stac.	stran	merjeni parametri	pogostost in trajanje meritev
I. Etapa								
Gr-Zrl-1	Pečnik 18	467.940,7	105.376,5	0647	0+462	leva	koncentracija PM ₁₀ , meteorološki parametri	1 x v času gradnje (1 mesec)*
Gr-Zrl-1	Sneberska cesta 64A	467.421,1	103.919,1	0047	2+007	desna		
III. Etapa								
Gr-ZrII-1	Krumperška ulica 38	470.038	110.469	0046	0+222	desna	koncentracija PM ₁₀ , meteorološki parametri	1 x v času gradnje (1 mesec)*
Gr-ZrII-1	Ihanska cesta 40	469.953	110.317	0646	0+385	leva		

* meritve s primerljivo metodo, ki omogoča kontinuirane meritve v realnem času ter on-line prenos podatkov

V primeru nepredvidenih okoliščin, kot so pritožbe občanov, nepredvidene dejavnosti, posebno obremenjene transportne poti izven območja gradbišča ipd., je treba meritve izvajati tudi na dodatnih lokacijah.

Zavezanec za izvedbo monitoringa med gradnjo je izvajalec gradbenih del, ki je dolžan zagotoviti izvedbo meritev v času največje intenzivnosti gradbenih del. V primeru prekoračitev mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan izvesti dodatne omilitvene ukrepe (postavitev dodatnih gradbiščnih ograj in ponjav, rednejše vlaženje in čiščenje vozniških površin...) in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti.

Metoda meritev

Koncentracije delcev PM₁₀ v zunanjem zraku je potrebno določiti v skladu s standardom SIST EN 12341:2014 – Kakovost zunanjega zraka – Določitev frakcije suspendiranih delcev PM₁₀ – Referenčna metoda in terenski preskusni postopek za potrditev enakovrednih merilnih metod. Merilna metoda temelji na zbiranju frakcije delcev PM₁₀ v zunanjem zraku na filtru in na gravimetričnem določanju mase. Hkrati z meritvami koncentracij delcev PM₁₀ v zraku je potrebno kontinuirano spremljati tudi meteorološke razmere (temperatura in vlažnost zraka, hitrost in smer vetra).

Meritve delcev PM₁₀ se morajo izvajati s primerljivo (lasersko) metodo, ki omogoča kontinuirane meritve v realnem času ter on-line prenos podatkov o trenutnih koncentracijah delcev PM₁₀, pri čemer mora biti primerljiva metoda validirana z referenčno gravimetrično metodo po standardu SIST EN 12341:2014.

Pogostost meritev

Med gradnjo je v obdobju najbolj intenzivnih gradbenih del treba na vsaki lokaciji izvesti vsaj eno kontinuirano enomesečno meritev koncentracijo delcev PM₁₀. Predlagano je, da se meritve delcev PM₁₀ na območju I. Etape izvedejo v 3. fazi gradnje, v primeru ugotovljenih povečanih koncentracij delcev PM₁₀ pa tudi v 4. fazi gradnje, na območju II. Etape pa zaradi neposredne pozidave na območju Krumperške ulice v 3. fazi gradnje in na območju Ihanske ceste v 4. fazi gradnje.

V primeru nepredvidenih okoliščin, kot so pritožbe občanov, nepredvidene dejavnosti, posebno obremenjene transportne poti izven območja gradbišča ipd., je treba meritve izvajati tudi na dodatnih lokacijah.

Hrup

Gradbišče obnove AC bo v skladu z 11. členom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju vir hrupa, za katerega je potrebno zagotoviti prve meritve in obratovalni monitoring. 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, 59/19, 44/22 – ZVO-2 in 53/22), Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju in po Pravilniku o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS, št. 105/08 in 44/22 – ZVO-2).

Spremljanje hrupa med gradnjo obsega 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 izvedbo meritev hrupa v času intenzivnih gradbenih del pri gradbišču in transportnim putem najbližjih stavbah z varovanimi prostori. Zavezanec za izvedbo monitoringa hrupa med gradnjo je izvajalec gradbenih del, ki je dolžan zagotoviti, da se meritve izvajajo v času največje intenzivnosti gradnje.

Lokacije merilnih mest, merjeni parametri

Meritve obremenjenosti okolja s hrupom v času izvedbe I. Etape obnove AC odseka Domžale-Zadobrova so v Poročilu predlagane na skupno 4 lokacijah, od teh tri lokacije ob AC in ena lokacija ob regionalni cesti R3- 644, na kateri je pričakovana delna preusmeritev prometa v času zapore priključkov. Na vseh lokacijah je treba meritve izvajati v času intenzivnih gradbenih del v 3. oziroma 4. fazi obnove, ob regionalni cesti R3-644 obeh gradbenih sezonah v času zapore priključkov. Med II. Etapo obnove AC odseka so meritve hrupa predlagane na eni lokaciji v naselju Zaboršt ob Krumperški ulici desno od AC in na treh lokacijah ob lhanski cesti levo od AC. Ob Krumperški ulici je treba meritve izvajati v času intenzivnih gradbenih del v 3. fazi obnove, ob lhanski cesti v 4. fazi. Podatki o merilnih mestih so v Tabeli 5:

Tabela 5: Merilna mesta hrupa med gradnjo I. in II. Etape obnove AC odseka Domžale – Zadobrova

oznaka	naslov	D96/tk _γ	D96/tk _χ	odse k	stac.	stran	merjeni parametri	pogostost in trajanje meritev
I. Etapa								
Grl-Hr1	Colnarjeva ulica 1B	467.683,3	105.489,1	0047	0+430	desna	LAFeq, LAleq, LAF01, LAF99 poudarjeni toni	1 krat pred gradnjo 2 krat med gradnjo – 24 urna meritev
Grl-Hr2	Pečnik 18	467.946,3	105.388,6	0647	0+449	leva		1 krat pred gradnjo 4 krat med gradnjo – 24 urna meritev
Grl-Hr3	Sneberska cesta 64A	467.421,1	103.919,1	0047	2+007	desna		
Grl-Hr4	Sneberska cesta 70	467.483,9	103.888,7	0647	2+018	leva		
II. Etapa								
GrII-Hr1	Krumperška ulica 38	470.031,4	110.460,8	0046	0+232	desna	LAFeq, LAleq, LAF01, LAF99 poudarjeni toni	1 krat pred gradnjo 4 krat med gradnjo – 24 urna meritev
GrII-Hr2	Ihanska cesta 40	469.960,2	110.324,6	0646	0+375	leva		
GrII-Hr3	Ihanska cesta 38	469.942,8	110.305,0	0646	0+400	leva		
GrII-Hr4	Ihanska cesta 36	469.931,5	110.286,6	0646	0+422	leva		

Legenda: LAFeq – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko

A in časovno uteženo karakteristiko F
LA_{eq} – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko
A in časovno uteženo karakteristiko I
LAF01 – konična raven hrupa (01 percentil)
LAF99 – raven ozadja (99 percentil)

Metoda meritev

Monitoring obsega meritve hrupa, oceno obremenitve s hrupom in izdelavo poročila o meritvah. Splošni pogoji za izvedbo monitoringa hrupa so določeni v Pravilniku o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje. Izvajalec monitoringa hrupa mora v skladu s 14. členom citiranega pravilnika za to dejavnost imeti pooblastilo ministrstva.

Meritve hrupa je v skladu s citiranim pravilnikom potrebno izvajati po standardu SIST ISO 1996-2:2017. Čas meritev je potrebno izbrati tako, da meteorološke razmere zagotavljajo nespremenjeno širjenje hrupa ves čas meritev in takšno hitrost vetra, da je njena komponenta v smeri od vira hrupa proti kraju imisije pretežno pozitivna. Pri ocenjevanju rezultatov meritev je potrebno določiti in upoštevati tudi popravke zaradi impulznega hrupa in poudarjenih tonov.

Pogostost meritev

Pri gradbišču izpostavljeni pozidavi na območju I. Etape je predlagana izvedba štirih sklopov dnevnih meritev hrupa, od teh po dva sklopa v 3. in dva skopa v 4. gradbeni fazi. Pri stavbi Colnarjeva ulica 1B je predlagana izvedba 24 urnih meritev v obeh gradbenih sezonah v času začasne zapore AC priključkov Šentjakob oziroma Sneberje. Na območju II. Etape je na obeh merilnih mestih predlagana izvedba štirih sklopov dnevnih meritev hrupa.

Pred pričetkom gradnje je na istih lokacijah potrebno izmeriti obstoječo obremenjenost okolja s hrupom (celodnevne meritve). V primeru ugotovljenega povečanja obremenitve s hrupom je treba obdobje meritev ustrezno podaljšati.

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, ki niso predvidena za meritve, je meritve potrebno izvajati tudi na teh območjih in v teh obdobjih dneva. V primeru prekoračitev mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan izvesti začasne protihrupne ukrepe in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti. V takih primerih je potrebno tudi podaljšati čas izvajanja monitoringa hrupa.

Vibracije

Območje z možnim povečanim vplivom zaradi obremenjevanja okolja z vibracijami je ocenjeno na 10 m pas ob gradbišču in ob gradbiščnih poteh, na območju gradnje opornih in podpornih konstrukcij ter protihrupnih ograj je ta pas zaradi pilotiranja za temelje lahko širši (približno 15-20 m). Izvajalec gradbenih del je dolžan ob gradbišču in ob gradbiščnih poteh izvesti popis in dokumentiranje objektov v vplivnem območju gradbišča, katerega vsebina je naslednja:

- popis, vizualni pregled in foto dokumentiranje vseh vidnih poškodb nosilnih elementov kakor tudi nenosilnih elementov, zunanosti in notranosti objekta, z izvedbo meritev širine karakterističnih razpok na označenih mestih,
- pred začetkom del določiti osebo izvajalca gradbenih ali drugih del, ki lahko povzročajo obremenjevanje okolja z vibracijami, ki bo odgovorna za stike s prizadetimi prebivalci,
- popis objektov je potrebno izvajati najmanj v treh sklopih: pred pričetkom gradnje, med gradnjo, ter po končanih gradbenih delih.

Popis stavb

Za spremljanje vplivov so na območju izvedbe I. Etape obnove AC predvidene skupno 3 stanovanjske stavbe v Pečniku in ob Sneberski cesti, na območju II. Etape skupno 5 stanovanjskih stavb ob Krumperški ulici in Ihanski cesti v naselju Zaboršt, ki so območju nameravanega posega najbolj izpostavljene. Stavbe, predvidene za spremljanja vplivov z vibracijami, so prikazane v naslednji Tabeli 6:

Tabela 6: Stavbe, predvidene za spremljanje vplivov z vibracijami, I. in II. Etapa

oznaka	naslov	odsek	stac.	Stran	Oddaljenost (m)
I. Etapa					
Grl-Vib1	Pečnik 18	0647	0+453	leva	6
Grl-Vib2	Sneberska cesta 70	0647	2+012	leva	9
Grl-Vib3	Sneberska cesta 64A	0047	2+016	desna	15
II. Etapa					
GrII-Vib1	Krumperška ulica 38	0046	0+232	desna	2
GrII-Vib2	Krumperška ulica 38A	0046	0+245	desna	14
GrII-Vib3	Ihanska cesta 40	0646	0+375	leva	12
GrII-Vib4	Ihanska cesta 38	0646	0+401	leva	11
GrII-Vib5	Ihanska cesta 36	0646	0+422	leva	13

Popisi in fotodokumentacija stavb morajo biti izvedeni pred pričetkom gradbenih del. Obseg in pogostost nadaljnega opazovanja med gradnjo morata biti določena na podlagi ugotovitev prvega opazovanja in glede na ugotovljeno stanje stavbe, praviloma pa se popis izvede 2 x v času intenzivnih gradbenih del ter po zaključku del (skupaj 4 x na stavbo).

Zavezanec za izvedbo popisa in nadaljnega opazovanja je izvajalec gradbenih del, opazovanje izvaja za to usposobljeni izvajalec z ustreznimi referencami.

V primeru, da se zaradi spremenjenih razmer med gradnjo (sprememba transportnih poti, povečana intenzivnost gradnje) poveča obremenjenost z vibracijami pri stavbah, ki niso predvidene za opazovanje, je potrebno izvajati opazovanje tudi teh stavb. Terenske ogleda in meritve se foto dokumentira, evidentira in popiše. Izvajalec popisa objektov in ničelnih pregledov stanja objektov o terenskih opažanjih in predlogih izdela ničelna poročila in z njimi seznanjeni izvajalca gradbenih del, po končani gradnji izdela skupno poročilo.

Predlog ukrepov v primeru ugotovitve prekomernih vplivov

Za ugotovitev prekomernih vplivov je potrebno najprej ponoviti popis objektov in rezultate primerjati z ničelnimi meritvami. Meritve izvede strokovnjak z ustreznimi referencami, ki pripravi o svojih ugotovitvah poročilo in predlaga najbolj primerne. V kolikor pride med gradnjo do poškodb na objektih, je poškodbe potrebno sanirati. Morebitna dela se vpiše v gradbeni dnevnik.

Spremljanje stanja dejavnikov in ukrepov za zmanjšanje vplivov med obratovanjem

Vode

Upoštevajoč določila 11. člen Uredbe o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Uradni list RS, št. 47/05 in 44/22-ZVO-2) mora upravljavec javnih cest zagotavljati meritve onesnaženosti padavinske odpadne vode na iztoku zadrževalnika in čistilne naprave padavinske odpadne vode v obsegu iz Priloge 3 citirane uredbe.

Zrak

Na območju ob AC odseku A1 Domžale-Zadobrova je zaradi velike prometne obremenitve AC ocenjena povečana onesnaženost zraka z onesnaževali zraka, ki so značilne za cestni promet. Po vzpostavitvi 3. voznega pasu je v Poročilu predlagana izvedba meritev kakovosti zraka z dušikovim dioksidom, delci PM₁₀ in PM_{2,5}, benzenom in penzo(a)pirenom na lokaciji Krumperška ulica 38. Prve meritve po vzpostavitvi 3. voznega pasu je potrebno izvesti izven zimske sezone, meritve morajo trajati vsaj tri mesece. Podatki o lokaciji, merjenih parametrih in pogostosti meritev so v tabeli 7:

Tabela 7: Program monitoringa kakovosti zraka med obratovanjem AC odseka Domžale-Zadobrova po vzpostavitvi 3. voznega pasu

oznaka	Naslov	D96/TK _Y	D96/TK _X	Odsek	Stac.	Stran	Merjeni parametri	Pogostost in trajanje meritve
I. Etapa								
Obr-Zr1	Krumperška ulica 38	470.038	110.469	0046	0+222	desna	Koncentracije NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , benzena, benzo(a)pirena, meteorološki parametri	1 × v času po zaključeni obnovi (3 meseci)

Po končani obnovi je treba izvesti eno kontinuirano meritev v trajanju najmanj 3 mesecev, v primeru visokih koncentracij je potrebno pogostost in obseg meritev povečati. Hkrati z meritvami je potrebno spremljati tudi meteorološke razmere.

Merilne metode za določanje koncentracij onesnaževal v zunanjem zraku so naslednje:

- koncentracija delcev PM₁₀ in PM_{2,5} v skladu s standardom SIST EN 12341:2014 – Zunanji zrak – Standardna gravimetrijska metoda za določevanje masne koncentracije frakcije lebdečih delcev PM₁₀ ali PM_{2,5},
- koncentracija dušikovega dioksida NO₂ v skladu s standardom SIST EN 14211:2012 – Kakovost zunanjega zraka – Standardna metoda za določanje koncentracije dušikovega dioksida in dušikovega monoksida s kemoluminiscenco,
- koncentracija benzena v skladu s standardom SIST EN 14662-3:2015 – Kakovost zunanjega zraka – Standardna metoda za določanje koncentracije benzena – 3. del: Avtomatsko vzorčenje s prečrpavanjem in določanje s plinsko kromatografijo na kraju samem,
- koncentracija benzo(a)pirena v skladu s standardom SIST EN 15549:2008 ,Kakovost zraka – Standardna metoda za določevanje koncentracije benzo[a]pirena (B[a]P) v zunanjem zraku.

Hrup

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 na podlagi podatkov o gostoti prometa, hitrosti vožnje in obrabni prevleki vozišča ter izvedbo meritev celotne obremenitve s hrupom. Prvo ocenjevanje hrupa je potrebno izvesti najkasneje v obdobju 15 mesecev po vzpostavitvi 3. voznega pasu, zavezanec za izvedbo monitoringa pa je nosilec nameravanega posega. Naslednji obratovalni monitoring hrupa na AC se izvaja v okviru rednega obratovalnega monitoringa hrupa na AC omrežju, ki pa je treba zagotoviti vsakih pet let.

V okviru monitoringa je potrebno izdelati računsko oceno obremenitve s hrupom skladno s skupnimi računskimi metodami ocenjevanja hrupa iz Priloge II Direktive 2002/49/ES z določitvijo vseh potrebnih parametrov za določitev emisije hrupa, izdelavo akustičnega modela terena z upoštevanjem lege AC v prostoru, topologije terena in pozidave. Na podlagi akustičnega modela je potrebno v skladu z Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju in Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju izračunati prostorsko porazdelitev obremenjenosti okolja s hrupom zaradi prometa za kazalce hrupa L_{DAN} , $L_{VEČER}$, $L_{NOČ}$, in L_{DVN} . Vrsta in način spremljana stanja v času obratovanja je v Tabeli 8.

Tabela 8: Vrsta in način spremljana stanja v času obratovanja

vrsta	Spremljanje in način spremljanja
Prvo ocenjevanje hrupa in obratovalni monitoring hrupa vsakih 5 let	- splošni pogoji za izvajanje obratovalnega monitoringa hrupa so določeni v Pravilniku o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS št. 105/08 in 44/22 – ZVO-2), - obratovalni monitoring obsega modelni izračun obremenitve okolja s hrupom na podlagi podatkov o gostoti in strukturi cestnega prometa, hitrosti vožnje, lastnosti vozišča, - zavezanec za izvedbo monitoringa je upravljavec cestne infrastrukture, - oceno obremenitve s hrupom zaradi cestnega prometa skladno s skupnimi računskimi metodami ocenjevanja hrupa iz Priloge II Direktive 2002/49/ES, - izvedbo meritev hrupa v skladu s standardom SIST ISO 1996-2:2017, - oceno ravni ozadja, - vrednotenje popravkov zaradi impulznega hrupa in poudarjenih tonov, - oceno celotne obremenitve s hrupom

Pri prvem ocenjevanju hrupa mora zavezanec 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 med obratovanjem AC po vzpostavitvi 3. voznega pasu so v Poročilu predlagane na skupno 26 območjih, od teh na 17 lokacijah na območju II. Etape in 9 lokacijah na območju I. Etape. Predlog lokacij meritev hrupa v času obratovanja je v Tabeli 9.

Tabela 9: Predlog lokacij meritev hrupa v času obratovanja

oznaka	naslov	D96/tk _Y	D96/tk _X	odsek	stac.	stran	merjeni parametri	pogostost in trajanje meritev
I. Etapa								
Obr-Hr1	Krumperška ulica 38	470.032,1	110.462,2	0046	0+234	desna	L_{AFeq} , L_{Aeq} , L_{AF01} , L_{AF99} poudarjeni toni	24 urna meritev hrupa
Obr-Hr2	Ihanska cesta 40	469.960,6	110.323,3	0646	0+377	leva		
Obr-Hr3	Breznikova cesta 2	469.884,3	110.239,1	0646	0+494	leva		
Obr-Hr4	Ihanska cesta 22	469.731,2	110.329,6	0046	0+535	desna		
Obr-Hr5	Stara cesta 18A	469.855,5	109.985,8	0646	0+718	leva		
Obr-Hr6	Jesenova ulica 37	469.463,0	109.932,3	0046	0+990	desna		
Obr-Hr7	Hrastova ulica 28	469.409,5	109.820,4	0046	1+110	desna		
Obr-Hr8	Študljanska cesta 93	469.183,9	109.506,4	0046	1+460	desna		
Obr-Hr9	Šentpavel pri Domžalah 14	469.109,8	108.315,9	0046	2+623	desna		

Obr-Hr10	Šentpavel pri Domžalah 6A	469.032,3	108.147,8	0046	2+812	desna		
Obr-Hr11	Šentpavel pri Domžalah 7A	469.210,0	108.021,1	0646	2+886	leva		
Obr-Hr12	Dragomelj 60	468.881,5	107.877,0	0046	3+134	desna		
Obr-Hr13	Dragomelj 114	469.153,8	107.404,7	0646	3+463	leva		
Obr-Hr14	Dragomelj 108	468.787,5	107.520,5	0046	3+526	desna		
Obr-Hr15	Dragomelj 180	468.665,9	107.315,7	0046	3+779	desna		
Obr-Hr16	Podgorica 136	468.413,5	106.922,8	0046	4+255	desna		
Obr-Hr17	Podgorica 102A	468.192,6	106.624,8	0046	4+609	desna		
II. Etapa								
Obr-Hr18	K reaktorju 23	468.165,7	106.332,8	0046	4+870	desna	L_{AFeq} , L_{Aeq} , L_{AF01} , L_{AF99} poudarjeni toni	24 urna meritev hrupa
Obr-Hr19	Podgorica 56	467.985,5	106.136,3	0046	5+113	desna		
Obr-Hr20	Perkova ulica 11	467.863,5	105.596,2	0047	0+274	desna		
Obr-Hr21	Pečnik 31	468.075,3	105.529,1	0647	0+278	leva		
Obr-Hr22	Pečnik 18	467.943,0	105.383,5	0647	0+457	leva		
Obr-Hr23	Sneberska cesta 111A	467.681,6	104.162,7	0647	1+700	leva		
Obr-Hr24	Sneberska cesta 33A	467.380,9	104.127,4	0047	1+823	desna		
Obr-Hr25	Sneberska cesta 64A	467.414,4	103.912,4	0047	2+015	desna		
Obr-Hr26	Sneberska cesta 70	467.486,4	103.890,4	0647	2+018	leva		

Legenda: L_{AFeq} – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko A in časovno uteženo karakteristiko F
 L_{Aeq} – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko A in časovno uteženo karakteristiko I
 L_{AF01} – konična raven hrupa (01 percentil)
 L_{AF99} – raven ozadja (99 percentil)

Meritve hrupa je potrebno izvajati po standardu SIST ISO 1996-2:2017. Pri ocenjevanju rezultatov meritev je potrebno določiti in upoštevati tudi popravke zaradi impulznega hrupa in poudarjenih tonov.

Obrazložitev v zvezi s presojo sprejemljivosti posega na naravo

Prvi odstavek 39. člena Pravilnika o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja 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.

Za nameravani poseg je bila za potrebe II. stopnje presoje sprejemljivosti izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti vplivov izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja določa izdelan Dodatek za presojo sprejemljivosti vplivov na varovana območja za vzdrževalna dela v javno korist na odsekih AC A1/0046 in 0646 Domžale–Šentjakob, A1/0047 in 0547 Šentjakob–Lj (Zadobrova), 0145 Priključek Lj. Šentjakob in 0189 Priključek Lj. Sneberje, št. 1504-23 VO, junij 2023, Aquarius d.o.o. Ljubljana, Cesta Andreja Bitenca 68, 1000 Ljubljana. Izsledki iz Presoje sprejemljivosti vplivov posega na varovana območja za nameravani poseg so ustrezno vključeni v Poročilo in podani v predhodnih obrazložitvah tega okoljevarstvenega soglasja.

Veljavnost okoljevarstvenega soglasja

V skladu s šestim odstavkom 100. člena ZVO-2 okoljevarstveno soglasje preneha veljati, če nosilec nameravanega posega v petih letih od njegove pravnomočnosti ne začne izvajati posega v okolje. Zato je ministrstvo odločilo, kot izhaja iz V. 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 VI. točke izreka tega okoljevarstvenega soglasja.

Iz drugega odstavka 230. člena ZUP izhaja, da je zoper odločbo, ki jo izda na prvi stopnji ministrstvo, dovoljena pritožba samo takrat, kadar je to z zakonom določeno. Takšen zakon mora določiti tudi, kateri organ je pristojen za odločanje o pritožbi, sicer o pritožbi odloča vlada.

Ker ZVO-1 možnosti pritožbe zoper to odločbo ne določa, pritožba ni dovoljena, mogoče pa je začeti upravni spor.

Pouk o pravnem sredstvu:

Zoper to odločbo ni pritožbe, pač pa je dovoljen upravni spor z vložitvijo tožbe na Upravno sodišče Republike Slovenije v roku 30 dni od vročitve odločbe. Tožbo se vloži neposredno pri pristojnem sodišču ali pošlje po pošti.

Ta upravni akt je bil izdan kot fizična kopija dokumenta v elektronski obliki. V skladu z drugim odstavkom 65.b člena Uredbe o upravnem poslovanju (Uradni list RS, št. 9/18, 14/20, 167/20, 172/21, 68/22, 89/22, 135/22, 77/23 in 24/24) vas seznanjamo, da lahko zahtevate, da se vam pošlje izvirnik dokumenta na elektronski naslov ali potrdi skladnost kopije dokumenta z izvirnikom. Uveljavljanje te zahteve ne vpliva na vaš pravni položaj oziroma tek roka, ki je začel teči z vročitvijo kopije.

Pripravila:

Ana Kezele Abramović
sekretarka

dr. Tanja Pucelj Vidović
Vodja sektorja za okoljske presoje

Vročiti:

- nosilcu nameravanega posega: DARS d.d., Ulica XIV. Divizije 4, 3000 Celje – osebno;
- stranskemu udeležencu: Alojz Pungerčar, Ihanska cesta 40, 1230 Domžale – osebno.

Poslati po devetem odstavku 100. člena ZVO-2 tudi:

- Inšpektorat Republike Slovenije za okolje in energijo, Inšpekcija za okolje in energijo, Dunajska cesta 56, 1000 Ljubljana - po elektronski pošti (gp.irsoe@gov.si);
- Mestna občina Ljubljana, Mestni trg 1, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (glavna.pisarna@ljubljana.si);
- Občina Domžale, Ljubljanska cesta 69, 1230 Domžale – po elektronski pošti (vlozisce@domzale.si);
- Zavod za varstvo kulturne dediščine, Služba za kulturno dediščino, Območna enota Ljubljana, Tržaška cesta 4, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (tajnistvo.lj@zvkd.si);
- Agencija Republike Slovenije za okolje, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (gp.arso@gov.si);

- Nacionalni inštitut za javno zdravje, Center za zdravstveno ekologijo, Trubarjeva cesta 2, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (info@nijz.si);
- Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, Območna enota Kranj, Planina 3, 4000 Kranj – po elektronski pošti (zrsvn.oekr@zrsvn.si);
- Direkcija Republike Slovenije za vode, Mariborska cesta 88, 3000 Celje – po elektronski pošti (gp.drsv@gov.si);
- Zavod za ribištvo Slovenije, Sp. Gameljne 61a, 1211 Ljubljana – po elektronski pošti (info@zzrs.si);
- Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Direktorat za podnebne politike, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana – po elektronski pošti (gp.mope@gov.si);
- Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo, Sektor za urejanje kmetijskega prostora in zemljiške operacije, Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (gp.mkgp@gov.si).