

**POJASNILO K DOPOLNITVI PVO
IN OPREDELITEV DO PRIPOMB
IN MNENJ Z JAVNE RAZGRNITVE
ZA POROČILO O VPLIVIH NA
OKOLJE ZA BEŽIGRAJSKI
ŠPORTNI PARK**

(na osnovi Pozivov za dopolnitev vloge MOP, ARSO št.:

35402-50/2010-40 z dne 10.08.2011

35402-50/2010-31 z dne 27.07.2011,

35402-50/2010-46 z dne 30.08.2011

Št.: 100910-mz

Ljubljana, 12.09.2011

NASLOV NALOGE: **OPREDELITE DO PRIPOMB IN MNENJ Z JAVNE RAZGRNITVE ZA POROČILO O VPLIVIH NA OKOLJE ZA BEŽIGRAJSKI ŠPORTNI PARK**

DATUM IZDELAVE: **12.09.2011**

ŠTEVILKA NALOGE: **100910-mz**

NAROČNIK/INVESTITOR: **BEŽIGRAJSKI ŠPORTNI PARK športni marketing d.o.o., Dunajska cesta 119, 1000 Ljubljana**

IZDELOVALEC: **E-NET OKOLJE d.o.o. Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana**

Direktor: **mag. Jorg Hodalič, univ.dipl.biol.**

Odgovorna nosilka naloge: **Margita Žaberl, univ.dipl.biol.**

PODIZVAJALEC: **ZAVOD ZA ZDRAVSTVENO VARSTVO MARIBOR**
zrak in klimatske razmere,
hrup
Inštitut za varstvo okolja

Odgovorni nosilec podizvajalca: **mag. Benjamin Lukan, univ.dipl.fiz.**

Sodelavci: **Mihael Žiger, univ.dipl.fiz.**
Uroš Lešnik, univ.dipl.inž.prom.

PODIZVAJALEC: **ZAVOD ZA GRADBENIŠTVO SLOVENIJE**
vibracije
Oddelek za konstrukcije

Odgovorni nosilec podizvajalca: **mag. Igor Lavrič, univ.dipl.inž.str.**

PROMETNA ŠTUDIJA: **UNIVERZA V LJUBLJANI**
FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO IN GEODEZIJO
Prometnotehniški inštitut

Odgovorni vodja projekta: **doc.dr. Tomaž Maher**

IDEJNA ZASNOVA: **ELEA Ic d.o.o.**

Odgovorni vodja projekta: **Andrej Pogačnik, univ.dipl.inž.grad.**

KOMUNALNA OPREMA: **Projekt-gt d.o.o.**

Odgovorni vodja projekta: **Gašper Blejec, univ.dipl.inž.grad**

STROKOVNO MNENJE O MOREBITNIH NEGATIVNIH SOCIALNIH IMPLIKACIJAH BŠP NA OKOLICO **UNIVERZA V LJUBLJANI**
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE
prof. dr. Gregor Tomc

1. UVOD

MOP, Agencija RS za okolje je dne 10.08.2011 pod št. 35402-50/2010-40 izdala poziv za opredelitev do vseh pripomb in mnenj, ki so jim bile posredovane v času javne razgrnitve v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg izgradnje Bežigrajskega športnega parka.

Omenjeni poziv smo prejeli dne 11.08.2011.

V poglavju 2 podajamo pojasnila k pripombam iz poziva za dopolnitev; dopolnjeno Poročilo o vplivih na okolje (št. 100910-mz, 12.09.2011) je priloženo.

MOP, Agencija RS za okolje je dne 27.07.2011 pod št. 35402-50/2010-31 izdala peti poziv za izjasnitev in dopolnitev vloge v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg izgradnje Bežigrajskega športnega parka.

Omenjeni poziv smo prejeli dne 29.07.2011.

V poglavju 3 podajamo pojasnilo k pripombam iz petega poziva za dopolnitev; dopolnjeno Poročilo o vplivih na okolje (št. 100910-mz, 12.09.2011) je priloženo.

MOP, Agencija RS za okolje je dne 30.08.2011 pod št. 35402-50/2010-46 izdala šesti poziv za dopolnitev vloge v upravni zadevi izdaje okoljevarstvenega soglasja za poseg izgradnje Bežigrajskega športnega parka.

Omenjeni poziv smo prejeli dne 31.08.2011.

V poglavju 4 podajamo pojasnilo k pripombam iz šestega poziva za dopolnitev; dopolnjeno Poročilo o vplivih na okolje (št. 100910-mz, 12.09.2011) je priloženo.

2. POJASNILA K PRIPOMBAM

I. Pripombe OS dr. Vita Kraigherja, Trg 9. maja 1, Ljubljana

1. PRIPOMBA

V projektu ni ustrezno razdelan vpliv **dodatnega hrupa na okolico**, ne v času gradnje niti v času obratovanja BŠP, tu gre za močan vpliv na zdravje otrok, zaposlenih, vplive na razvoj otrok in učne procese.

ODGOVOR:

Pripomba je precej splošna. Iz nje ni možno razbrati, na podlagi česa avtor pripombe sklepa, da dodatni vpliv hrupa na okolico ni ustrezno obdelan. Hrup v času gradnje in obratovanja je v poročilu o vplivih na okolje precej podrobno obdelan.

Poročilo o vplivih na okolje je izdelano skladno z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09).

Zakonodaja, ki je bila upoštevana pri obdelavi vpliva na obremenjenost okolja s hrupom, je navedena v PVO v poglavju *2.5.12 Predpisi s področja varstva okolja*.

2. PRIPOMBA

Za zdravje so zelo vprašljivi tudi **prašni delci PM 10**, s katerimi je Ljubljana že tako preveč onesnažena. Kaj prisotnost nekaj 100 kamionov na dan v času gradnje in potem še dodaten

promet v in iz garaž (1800 garažnih mest v neposredni bližini šole), dodatni avtobusi, kamioni pomenijo za zdravje in razvoj otrok? Otroci del šolskega programa izvajajo tudi na prostem, v okolici šole se igrajo na zunanjih igriščih, pri igri tekajo, pospešeno dihajo. V projektu ta zelo problematična vsebina ni obdelana.

ODGOVOR:

Kakovost zraka z delci PM10 zaradi gradnje in obratovanja je v poročilu o vplivih na okolje precej podrobno obdelana, tako da čudi zgoraj navedena ugotovitev šole. Z omilitvenimi ukrepi bodo vpliv na kakovost zraka z delci PM10 med gradnjo zmanjšali na najmanjšo možno mero.

Vpliv med obratovanjem pa ne bo bistveno drugačen kot je v obstoječem stanju. Trenutno je ob Vodovodni precej parkirnih mest, izgradnja BŠP ne predvideva parkiranja na prostem, temveč le v podzemnih garažah. Država namerava sprejeti dodatne ukrepe za izboljšanje kakovosti zraka v državi in tudi Ljubljani, sprejemajo se ukrepi za vozila in goriva, tako da se bo z leti kakovost zraka zaradi vpliva drugih virov tudi izboljševala.

3. PRIPOMBA

V projektu sploh ni obravnavana problematika **vplivov zaradi vibracij**. Zabijanje predvidenih 20-m pilotov v zemljo bo zagotovo močno vplivalo na počutje otrok in zaposlenih v naši šoli.

ODGOVOR:

Poročilo o vplivih na okolje je izdelano skladno z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09).

Vibracije so obdelane v poglavjih 2.5.9, 4.4.4, 5.9, 6.1.5, 6.2.5.

Izbrana tehnologija uvertavanja pilotov z dvojno rotacijo je opisana v poglavju 2.3.11. V poglavju Alternative (3.2, točka 7) je opisana Benetto tehnologija pilotiranja, ki se v gradbeništvu največ uporablja, vendar zaradi večje glasnosti in tresenja tal za konkretni poseg ni bila izbrana.

Glej še odgovor na pripombi VI-16, VI-17.

4. PRIPOMBA

Problematična pa je tudi **prometna varnost**: med gradnjo in potem, med obratovanjem promet iz garaž, promet zaradi obiskovalcev? Ves ta dodaten promet se bo odvijal na glavni šolski poti.

ODGOVOR:

Za obdobje med gradnjo bo izdelan načrt ureditve gradbišča ter načrt prometnega režima oziroma cestnih zapor, ki bo poskrbel za prometno varnost v času gradnje.

Med obratovanjem bo promet deloval po izhodiščih iz veljavnega prostorskega akta. V času prireditve bo za varnost ter učinkovito polnjenje in praznjenje garaže poskrbljeno z dodatnimi ukrepi (dodatna signalizacija, usmerjanje prometa v najbližjih križiščih). Ves promet, ki bo nastal zaradi obratovanja Bežigrajskega športnega parka, se bo odvijal po prenovljenem prometnem sistemu, skladno z rešitvijo v OPPN.

Prireditve, ki bodo po pričakovanjih napolnile tribune stadiona, se bodo odvijale v popoldanskem oziroma večernem času in ne v dopoldanskem in zgodnjem popoldanskem času, ko so na svoji šolski poti otroci.

5. PRIPOMBA

Ob tem nas skrbijo tudi **sociološki vplivi novih aktivnosti na varnost otrok**: gostinski lokali, strelišče, veliko število tujih različnih odraslih ljudi v bližini šole. Kako bo zagotovljena varnost otrok?

ODGOVOR:

Strokovno mnenje o morebitnih negativnih socialnih implikacijah BŠP na okolico
(prof. dr. Gregor Tomc, Fakulteta za družbene vede)

Odgovorni v OŠ dr. Vita Kraigherja in Karmen Stariha imajo zelo podobne pomisleke glede možnih negativnih posledic novogradnje BŠP na življenje v soseski. Skrbi jih:

- varnost otrok glede na povečano število 'različnih tujih ljudi' v bližini šole, vrtca in nasploh v soseski ter
- vpliv gostinskih lokalov in strelišča na otroke in mladostnike (konkretno, ali je primerno, da so v bližini šole oboroženi ljudje in vinjene osebe).

Skrb za prostorsko spreminjanje soseske je povsem razumljiva in legitimna, saj je znano, da vsak poseg v urbani prostor pomeni tudi vnašanje novih oblik in vsebin socialnega življenja. Vprašati se torej moramo, kakšni prostorski interesi se uveljavljajo v konkretnem primeru BŠP in kakšen bo njihov vpliv na življenje v soseski.

Na eni strani imamo v trenutni situaciji opraviti z že vrsto let degradiranim urbanim okoljem, s stadionom, ki propada. Znano je, da degradirana urbana področja sama po sebi spodbujajo deviantno obnašanje, od nadaljnjega uničevanja javnih prostorov do oblik druženja, ki so v širši skupnosti nezaželene (od pijančevanja, narkomanije, klateštva, kriminala ipd.). Perpetuacija obstoječega stanja za sosesko in osnovno šolo torej vsekakor ni zaželena.

Drugo vprašanje je, kaj ponuja obstoječi projekt kot nadomestek za degradirano urbano okolje. Po obstoječem načrtu bo BŠP vpeljal v sosesko pet novosti:

- stolpnico (hotel, zdravstveni center, restavracijo, fitness center, plezalni center),
- stadion (prireditvena arena, plesna dvorana, prostori za izobraževanje in kongrese, otroško mesto),
- kletni prostor (garaže, trgovine, športno dvorano – strelišče, restavracija),
- poslovne vile (za športne zveze in za poslovne namene) ter
- zelene in tlakovane površine (odprte tudi za javno rabo).

Že na prvi pogled je očitno, da bo BŠP prinesel v sosesko številne nove urbane vsebine, ki lahko le prispevajo k višji kakovosti življenja. Vendar pa sta se, kot rečeno, pojavili dve kritiki možnih negativnih socialnih implikacij projekta, kot je bil zamišljen.

Prvi ugovor je, da se bo poslabšala varnost otrok v soseski, predvsem osnovnošolcev. Pustimo ob strani dejstvo, da varnost otrok najbolj ogroža prav trenutno degradirano stanje stadiona. Nedvomno je res, da bo BŠP povečal število ljudi, ki se bodo zadrževali na tem območju. Vprašati pa se moramo, ali bo povečano število 'tujih različnih ljudi' res ogrozilo varnost otrok v soseski? Kot prvo ni jasno, kaj se misli s sintagmo 'različni tuji ljudje'? Gre morda zgolj za anonimne prebivalce mesta, ki otrokom niso znani? V tem primeru je treba ugotoviti, da je koncept šolskega sistema pri nas (in v večini držav po svetu) tak, da se otrok ne izolira od širšega socialnega okolja, v katerem živijo. Eden od osnovnih namenov osnovnošolskega sistema izobraževanja je tudi vzgoja in osnovnošolce se vzgaja v spoznavanju širšega socialnega okolja, ki presega ozko družinsko okolje, ki ga šolar zapusti za več ur vsak dan. Zaradi tega so osnovne šole umeščene v urbano okolje, otrok pa se ne izolira v internatske ustanove, skrite za visokimi zidovi. Če pa se z 'različnimi tujimi ljudmi' misli Neslovence, potem je treba ugotoviti, da je multikulturalnost sestavni del sodobnega, vse bolj globaliziranega sveta. Ne nazadnje je Slovenija članica EU, skupnosti držav, ki združuje pod svojim okriljem ljudi različnih narodov, ver, ras ipd., torej 'različne tuje ljudi'. Tudi v tem primeru bo BŠP torej opravljal pozitivno vzgojno poslanstvo, saj bodo otroci iz soseske lahko spoznavali ljudi različnih kultur in se na ta način učili spoštovanja različnosti.

Drugo in tretje vprašanje o morebitnih negativnih socialnih implikacijah se nanaša na gostinske lokale in na strelišče. Strelišče bo v kletnih prostorih stadionskega kompleksa. Vsaka skrb, da se bodo zaradi strelišča ljudje po soseski sprehajali z orožjem v roki je torej povsem odveč. Tudi gostinski lokali bodo v zaprtih prostorih. Številne slovenske šole so danes v bližini gostinskih lokalov, pa se to ne problematizira. Res je sicer, da imamo Slovenci preveč toleranten odnos do pitja alkohola, toda otroci se tega odnosa najprej in najbolj učijo v ožjem družinskem okolju, pri svojih starših in drugih sorodnikih ter šele veliko kasneje tudi sami v gostinskih lokalih.

Če sklenemo: projekt BŠP predstavlja zgleden primer reapropriacije degradiranega urbanega objekta v mestno življenje. Objekt se ne bo le obnovil s staro vsebino ampak tudi nadgradil s številnimi novimi vsebinami. Te vsebine bodo imele po našem mišljenju lahko le pozitivne učinke na ustvarjalno preživljanje prostega časa in na bolj raznoliko družabno življenje v soseski. Nove

vsebine (omenili bi predvsem športno dejavnost, otroško mesto in nove zelene površine) bodo po našem mišljenju pozitivno vplivale tudi na večjo socialno vključenost otrok in mladostnikov v življenje soseske.

II. Pripombe Karmen Stariha, Koroška ul. 2A, Ljubljana

Podpisana, kot stanujoča v vplivnem območju gradnje in kasneje obratovanja novega projekta ocenjujem, da je slednji pripravljen izredno omalovažujoče do okolja in do prebivalcev ter da okoljevarstvenega soglasja nikakor ne more dobiti.

V projektu osrednji dejavniki, ki UNIČUJOČE vplivajo na zdravje in kakovost življenja stanovalcev sploh niso **niti resno predstavljeni niti obravnavani**. Citirano mnenje Ministrstva za zdravje očitno temelji na napačnem projektu (povsem napačna predpostavka časa gradnje-1 LETO????). Zato kot davkopllačevalka in oseba, ki bo zaradi gradnje in obratovanja TRAJNO OŠKODOVANA, zahtevam, da ARSO, kot ustanova, ki je bila ustanovljena izključno zato, da varuje okolje in stanovalce, ZAŠČITI INTERESE BLIŽNJIH STANOVALCEV IN PREBIVALCEV LJUBLJANE NASPLOH.

1. PRIPOMBA

V projektu ni ustrezno razdelan vpliv **dodatnega hrupa na okolico**, ne v času gradnje niti v času obratovanja BŠP. Hrup izredno škodljivo vpliva na zdravje ljudi, še posebej otrok, ki se v tej okolici zadržujejo zaradi bližine osnovne šole dr. Vita Kraigherja, športnega parka ŽAK, zaradi bližine vrtca Jelka in precej obiskanega otroškega igrišča. Posebej pozivam tudi, da se realno predstavi vpliv hrupa pri razbijanju zaklonišča.

ODGOVOR:

Poročilo o vplivih na okolje je izdelano skladno z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09). Hrup v času gradnje in obratovanja je v poročilu o vplivih na okolje precej podrobno obdelan. Rušitev zaklonišča resda ni bila posebej obravnavana, vendar bo predvidoma trajala 7 dni in tako na vrednosti kazalcev hrupa, ki se nanašajo na letno povprečje, ne bo bistveno vplivala. PVO je v poglavju 2.3.7. dopolnjeno s trajanjem rušitve zaklonišča .

2. PRIPOMBA

Za zdravje so zelo vprašljivi tudi **prašni delci PM 10**, s katerimi je Ljubljana že tako preveč onesnažena. Kaj prisotnost nekaj sto kamionov na dan v času gradnje in potem še dodaten promet v in iz garaž (1800 garažnih mest v neposredni bližini šole), dodatni avtobusi za na prireditve itd. pomenijo za zdravje in razvoj otrok? V projektu ta zelo problematična vsebina ni obdelana.

ODGOVOR:

Kakovost zraka z delci PM10 zaradi gradnje in obratovanja je v poročilu o vplivih na okolje precej podrobno obdelana, tako da čudi zgoraj navedena ugotovitev šole. Z izvajanjem omilitvenih ukrepov se bodo vplivi na kakovost zraka z delci PM10 med gradnjo zmanjšali na najmanjšo možno mero. Vpliv med obratovanjem pa ne bo bistveno drugačen kot je v obstoječem stanju. Trenutno je ob Vodovodni precej parkirnih mest, izgradnja BŠP ne predvideva parkiranja na prostem za potrebe športnega parka, temveč le v podzemnih garažah. Država namerava sprejeti dodatne ukrepe za izboljšanje kakovosti zraka v državi in tudi Ljubljani, sprejemajo se ukrepi za vozila in goriva, tako da se bo z leti kakovost zraka zaradi vpliva drugih virov tudi izboljševala.

3. PRIPOMBA

V projektu tudi ni sploh ni obravnavana problematika vplivov zaradi **vibracij**. Zabijanje predvidenih 20-m pilotov v zemljo bo zagotovo močno vplivalo na počutje vseh, ki tu živimo. Kakšne so predvidene rešitve, če pride do trajnih poškodb naših stavb? Ali bomo zaradi malomarnosti strokovnih ustanov potem ostali brez stanovanj in v dolgih postopkih kot brezdomci dokazovali, kakšno škodo je povzročili GROZLJIV projekt, ki je soglasje dobil brez opravljenih ustreznih študij oz. kljub dokazanim škodljivim posledicam?

ODGOVOR:

Poročilo o vplivih na okolje je izdelano skladno z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09).

Vibracije so obdelane v poglavjih 2.5.9, 4.4.4, 5.9, 6.1.5, 6.2.5.

Izbrana tehnologija uvrstavanja pilotov z dvojno rotacijo je opisana v poglavju 2.3.11. V poglavju Alternative (3.2, točka 7) je opisana Benetto tehnologija pilotiranja, ki se v gradbeništvu običajno največ uporablja, vendar zaradi večje glasnosti in tresenja tal za konkretni poseg ni bila izbrana.

V PVO je vpliv na obremenjenost območja z vibracijami v času gradnje ocenjen kot zmeren; ob tem, da se dosledno izvajajo v PVO predvideni omilitveni ukrepi in monitoring (geotehnični nadzor in redni nadzor stanja obstoječih objektov v okolici gradbišča). Pred začetkom gradnje se izdelata kataster poškodb objektov na Koroški ulici, kot je zapisano v prvi alineji poglavja 6.1.5.1. Pri oceni je upoštevan obseg gradbenih del in bližina obstoječih objektov.

Pri izvedbi gradbene jame je za varovanje predvidena izvedba pilotne stene. Pri izvajanju pilotne stene naj ne bi prihajalo do prekomernih vibracij. Tehnologija gradnje in izbira gradbene mehanizacije je v PVO predpisana z namenom, da se vplivi gradnje na okolico kot so npr. vibracije in hrup zmanjšajo na najmanjšo možno vrednost, ki jo tehnologija danes omogoča. Pri izvajanju pilotov po izbrani tehnologiji vrtnanja z dvojno rotacijo (double rotary drilling method) po zagotovilih izdelovalcev gradbene mehanizacije prihaja do minimalnih vibracij. Predviden je monitoring zgradb ob gradbišču in predlagane testne meritve za oceno jakosti vibracij pri izvedbi pilotne stene (druga alineja poglavja 6.1.5.1), s katerim se spremlja celoten vpliv gradnje na sosednje objekte. Pred pričetkom gradnje se izvede komisijski pregled vseh okoliških objektov s katerim se ugotovi dejansko stanje objektov, izdelata se kataster poškodb in po potrebi vgradijo merske točke, kot je opisano v tehničnem poročilu načrta varovanje gradbene jame 311100081-VGJ.

4. PRIPOMBA

Izjemno problematična je tudi prometna varnost: med gradnjo in potem, med obratovanjem promet iz garaž, promet zaradi obiskovalcev? Kot sem že v točki 1 omenila, gre za okoliš, kjer se ves čas zadržuje veliko število otrok. Skupno na dan v naši okolici (šola, vrtec, športni center Sokol, Buba, NK Olimpija, srednješolci, telovadnice na Stanicevi) migrira cca. 2000 otrok in mladostnikov? Kje bodo oni zdaj naslednjih 6- 8 let, ko bodo v okolici šole in športnih centrov vsako minuto vozili kamioni? **Ali je res možno, da se zaradi nekih zasebnih interesov povsem zanemari varnost in zdravje naših najmlajših?**

ODGOVOR:

Obdobje gradnje, ko se bodo izvajali izkopi in z njimi povezani prevozi kamionov ne bodo trajali 6-8 let, temveč 13 mesecev. Gradbiščna uvoza izvoza sta locirana: glavni ob Samovi cesti ter sekundarni ob Vodovodni cesti. Na gradbišču bodo izvajani vsi predpisani ukrepi za zmanjševanje vplivov na okolje, ki so navedeni v poglavju 6.1 Poročila o vplivih na okolje.

Za obdobje med gradnjo bo izdelan načrt ureditve gradbišča ter načrt prometnega režima oziroma cestnih zapor, ki bo poskrbel za prometno varnost v času gradnje. Oba bosta izdelana pred pričetkom del, po pridobitvi gradbenega dovoljenja za komunalno opremljanje in po pridobitvi gradbenega dovoljenja za izgradnjo Bežigrajskega športnega parka.

5. PRIPOMBA

Poleg tehtne presoje navedenih škodljivih vplivov na zdravje prebivalcev pa izrecno zahtevam tudi, da se v skladu z Evropskimi standardi pripravi **resna, strokovna presoja socioloških vplivov na okolico:**

- kaj za varnost otrok pomeni veliko število tujih različnih ljudi v bližini šole, vrtca, naselja?
- kaj za otroke in mladostnike pomeni bližina gostinskih lokalov in strelišče?
- ali je res primerno, da nasproti šolskega vhoda v objekte vstopajo ljudje z orožjem, vinjene osebe itd.?

ODGOVOR:

Strokovno mnenje o morebitnih negativnih socialnih implikacijah BŠP na okolico

(prof. dr. Gregor Tomc, Fakulteta za družbene vede)

Odgovorni v OŠ dr. Vita Kraigherja in Karmen Stariha imajo zelo podobne pomisleke glede možnih negativnih posledic novogradnje BŠP na življenje v soseski. Skrbi jih:

- varnost otrok glede na povečano število 'različnih tujih ljudi' v bližini šole, vrtca in nasploh v soseski ter
- vpliv gostinskih lokalov in strelišča na otroke in mladostnike (konkretno, ali je primerno, da so v bližini šole oboroženi ljudje in vinjene osebe).

Skrb za prostorsko spreminjanje soseske je povsem razumljiva in legitimna, saj je znano, da vsak poseg v urbani prostor pomeni tudi vnašanje novih oblik in vsebin socialnega življenja. Vprašati se torej moramo, kakšni prostorski interesi se uveljavljajo v konkretnem primeru BŠP in kakšen bo njihov vpliv na življenje v soseski.

Na eni strani imamo v trenutni situaciji opraviti z že vrsto let degradiranim urbanim okoljem, s stadionom, ki propada. Znano je, da degradirana urbana področja sama po sebi spodbujajo deviantno obnašanje, od nadaljnjega uničevanja javnih prostorov do oblik druženja, ki so v širši skupnosti nezaželene (od pijančevanja, narkomanije, klateštva, kriminala ipd.). Perpetuacija obstoječega stanja za sosesko in osnovno šolo torej vsekakor ni zaželena.

Drugo vprašanje je, kaj ponuja obstoječi projekt kot nadomestek za degradirano urbano okolje. Po obstoječem načrtu bo BŠP vpeljal v sosesko pet novosti:

- stolpnico (hotel, zdravstveni center, restavracijo, fitness center, plezalni center),
- stadion (prireditvena arena, plesna dvorana, prostori za izobraževanje in kongrese, otroško mesto),
- kletni prostor (garaže, trgovine, športno dvorano – strelišče, restavracija),
- poslovne vile (za športne zveze in za poslovne namene) ter
- zelene in tlakovane površine (odprte tudi za javno rabo).

Že na prvi pogled je očitno, da bo BŠP prinesel v sosesko številne nove urbane vsebine, ki lahko le prispevajo k višji kakovosti življenja. Vendar pa sta se, kot rečeno, pojavili dve kritiki možnih negativnih socialnih implikacij projekta, kot je bil zamišljen.

Prvi ugovor je, da se bo poslabšala varnost otrok v soseski, predvsem osnovnošolcev. Pustimo ob strani dejstvo, da varnost otrok najbolj ogroža prav trenutno degradirano stanje stadiona. Nedvomno je res, da bo BŠP povečal število ljudi, ki se bodo zadrževali na tem območju. Vprašati pa se moramo, ali bo povečano število 'tujih različnih ljudi' res ogrozilo varnost otrok v soseski? Kot prvo ni jasno, kaj se misli s sintagmo 'različni tuji ljudje'? Gre morda zgolj za anonimne prebivalce mesta, ki otrokom niso znani? V tem primeru je treba ugotoviti, da je koncept šolskega sistema pri nas (in v večini držav po svetu) tak, da se otrok ne izolira od širšega socialnega okolja, v katerem živijo. Eden od osnovnih namenov osnovnošolskega sistema izobraževanja je tudi vzgoja in osnovnošolce se vzgaja v spoznavanju širšega socialnega okolja, ki presega ozko družinsko okolje, ki ga šolar zapusti za več ur vsak dan. Zaradi tega so osnovne šole umeščene v urbano okolje, otrok pa se ne izolira v internatske ustanove, skrite za visokimi zidovi. Če pa se z 'različnimi tujimi ljudmi' misli Neslovence, potem je treba ugotoviti, da je multikulturalnost sestavni del sodobnega, vse bolj globaliziranega sveta. Ne nazadnje je Slovenija članica EU, skupnosti držav, ki združuje pod svojim okriljem ljudi različnih narodov, ver, ras ipd., torej 'različne tuje ljudi'. Tudi v tem primeru bo BŠP torej opravljal pozitivno vzgojno poslanstvo, saj bodo otroci iz soseske lahko spoznavali ljudi različnih kultur in se na ta način učili spoštovanja različnosti.

Drugo in tretje vprašanje o morebitnih negativnih socialnih implikacijah se nanaša na gostinske lokale in na strelišče. Strelišče bo v kletnih prostorih stadionskega kompleksa. Vsaka skrb, da se bodo zaradi strelišča ljudje po soseski sprehajali z orožjem v roki je torej povsem odveč. Tudi gostinski lokali bodo v zaprtih prostorih. Številne slovenske šole so danes v bližini gostinskih lokalov, pa se to ne problematizira. Res je sicer, da imamo Slovenci preveč toleranten odnos do pitja alkohola, toda otroci se tega odnosa najprej in najbolj učijo v ožjem družinskem okolju, pri svojih starših in drugih sorodnikih ter šele veliko kasneje tudi sami v gostinskih lokalih.

Če sklenemo: projekt BŠP predstavlja zgleden primer reapropriacije degradiranega urbanega objekta v mestno življenje. Objekt se ne bo le obnovil s staro vsebino ampak tudi nadgradil s številnimi novimi vsebinami. Te vsebine bodo imele po našem mišljenju lahko le pozitivne učinke na ustvarjalno preživljanje prostega časa in na bolj raznoliko družabno življenje v soseski. Nove vsebine (omenili bi predvsem športno dejavnost, otroško mesto in nove zelene površine) bodo po našem mišljenju pozitivno vplivale tudi na večjo socialno vključenost otrok in mladostnikov v življenje soseske.

Ob zaključku ARSO ponovno pozivam, da v skladu s svojimi cilji upraviči razloge za svoj obstoj in po trezni ter celoviti presoji ugotovi, **da obravnavan projekt Bežigranski športni park zaradi škodljivih vplivov ne more dobiti okoljevarstvenega soglasja**. Le tako lahko zaščiti zdravje in kakovost življenja prebivalcev, tako odraslih kot tudi otrok, ki so za škodljive vplive iz okolja še posebej dovzetni in nanje ti lahko tudi uničujoče vplivajo. Prosim, da me o nadaljnjih korakih obvestite.

III. Pripombe Matjaž Sivec, Koroška ul. 8, Ljubljana

1. PRIPOMBA

V novelaciji prometne študije ni upoštevan vpliv spremembe prometnega režima na varnost otrok na poti v Osnovno šolo dr. Vita Kraigherja in domov v času gradnje Bežigranskega športnega parka. V novelaciji prometne študije ni obravnavana varnost šolskih poti v času gradnje niti ni predvidena rešitev za nadomestne šolske poti.

Obrazložitev:

Osnovna šola dr. Vita Kraigherja stoji ob Vodovodni cesti nasproti obstoječega stadiona in tako v neposredni bližini bodočega gradbišča.

V novelaciji prometne študije je v točki 5.1 navedeno, da je v območju križišča Samove in Vodovodne ceste semaforiziran prehod za pešce s ciklom C=116 s in tipko za najavo (predstavlja šolsko pot). Gre za šolsko pot Osnovne šole dr. Vita Kraigherja, ki poteka po Vodovodni cesti. V času gradnje je predvideno rušenje objekta na Vodovodni cesti št. 15 in urejanje desnega zavijalca, katerega izvedba je v novelaciji prometne študije v točki 6.1.1.1 predvidena s trikotnim otokom, kjer je možno zavijanje neodvisno od delovanja semaforja (prosto zavijanje desno), zaradi česar bo prekinjena šolska pot, ki poteka po Vodovodni cesti.

Druga šolska pot poteka po Koroški ulici. V projektu je predvidena prestavitev kanalizacijske cevi, ki poteka ob severnem zidu obstoječega stadiona pod Koroško ulico, zaradi česar bosta Koroška ulica in Vodovodna cesta v času tega posega zaprti. Na križišču Vodovodne ceste in Koroške ulice je tudi predvidena gradnja severne izvozne-uvozne rampe.

Oba posega bosta v času gradnje prekinila šolski poti. Novelacija prometne študije vpliva posegov na varnost šolskih poti oz. nadomestnih šolskih poti ne predvideva.

ODGOVOR:

Šolske poti bodo urejene tudi v času gradnje po poteh, kjer potekajo tudi danes. Morebitne nadomestne šolske poti –časne prestavitve poti, bodo oblikovane v načrtu ureditve gradbišča ter načrtu cestne zapore. Oba dokumenta bosta izdelana pred pričetkom del, po pridobitvi gradbenega dovoljenja za komunalno opremljanje in po pridobitvi gradbenega dovoljenja za izgradnjo Bežigranskega športnega parka. Podrobneje so šolske poti opisane v nadaljevanju besedila.

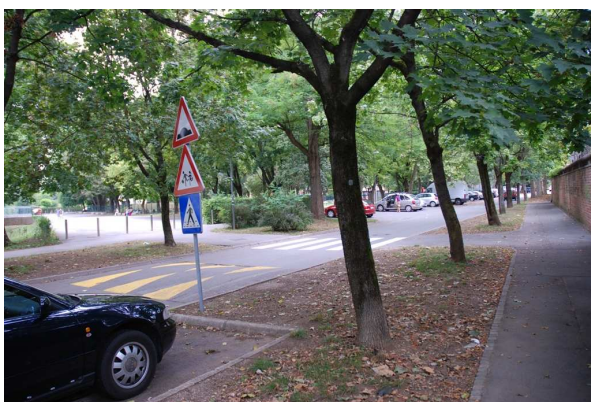
Obstoječa prometna ureditev na Vodovodni cesti omogoča dve šolski poti s Koroške ulice do OŠ dr. Vita Kraigherja.



Šolska pot od Koroške ul. do prehoda čez Vodovodno c. pri Žlogarjevi ul.

Prva šolska pot poteka s Koroške ulice desno po vzhodnem pločniku Vodovodne ceste do prehoda za pešce (ca. 30 m), kjer se združi s šolsko potjo z Žlogarjeve ulice. Prečka Vodovodno cesto in se nadaljuje levo po zahodnem pločniku Vodovodne ceste do osnovne šole.

Navedena šolska pot ostane nespremenjena tako med gradnjo, kot tudi med obratovanjem Bežigrajskega športnega parka.



Šolska pot od Koroške ul. do prehoda čez Vodovodno c. pri OŠ dr. Vita Kraigherja

Druga šolska pot poteka s Koroške ulice levo po vzhodnem pločniku Vodovodne ceste do prehoda za pešce pri osnovni šoli, kjer prečka Vodovodno cesto in se nadaljuje do platoja pred osnovno šolo.

Druga šolska pot večji del gradnje ostaja nespremenjena. Gradbišče ob pločniku bo zavarovano z gradbiščno ograjo. V načrtu ureditve gradbišča bodo predvideni vsi potrebni varnostni ukrepi skladno s področno zakonodajo in dobro prakso.

V času izvedbe priključka SZ uvozno/izvozne rampe bo ta pot delno prekinjena, v tem času (največ en teden) bo promet za pešce s signalizacijo usmerjen s Koroške ceste desno. V tem kratkem času bo šolska pot potekala le po prej opisani prvi šolski poti. Izvajalec bo izvedbo tega priključka načrtoval v času šolskih počitnic.

Na SZ uvozno/izvozni rampi bo narisan prehod za pešce ter s signalizacijo označena šolska pot. SZ uvozno/izvozna rampa je predvidena le za uporabnike parkirnih prostorov v kleti 1 in 2A, kjer je 217 parkirnih prostorov, od katerih jih je 25 namenjenih zaposlenim v OŠ dr. Vita Kraigherja.

Na Vodovodni cesti je v tem delu omejena hitrost vozil na 30 km/h. Z novo ureditvijo se promet na tem območju še dodatno umirja z uvedbo cone za mešani promet (med JZ in SZ uvozno/izvožno rampo), kjer bo promet dodatno umirjen s spremembo tlaka vozišča in z vizualno zožitvijo vozišča. Prav tako se s širitvijo prometnega profila Vodovodne ceste v območju JZ uvozno/izvozne rampe ter z zožanjem profila glede na obstoječe stanje, v nadaljevanju Vodovodne ceste v smeri proti osnovni šoli usmerja promet iz JZ rampe, stran od šole proti križišču Vodovodne ceste in Samove ceste.

Iz navedenega je razvidno, da se z novo ureditvijo Vodovodne ceste varnost obstoječih šolskih poti ne slabša, le te bodo še dodatno urejene in označene. Območje Vodovodne ceste ob osnovni šoli bo, s predvideno cono umirjenega mešanega prometa, urejeno pešcem in kolesarjem urejeno bolj prijazno.

Prestavitev kanalizacijskega zbiralnika bo potekala po metodi brez izkopa, z narivanjem cevi, območje gradbišča bo zavarovano z ograjo, pot po Koroški cesti tako ne bo prekinjena. Gradnja severne izvozne - uvozne rampe je predvidena tik ob severnem zidu in ne ob Koroški cesti.

Zaradi gradnje te rampe šolska pot ne bo prekinjena. Na mestu priključkov novega zbiralnika na obstoječe bodo izvedena lokalno omejena gradbišča velikosti do 100 m². Urejene bodo ustrezne deviacije na način, da pot vzdolž Koroške ulice ne bo prekinjena.

Trditev, da bo zaradi posebnega pasu za t.i. prosto zavijanje desno, ki je opremljen tudi svetlobno signalizacijo (rumeni utripalec) prekinjena šolska pot, strokovno ni utemeljena, oziroma je zavajajoča. Tako urejen prehod za pešce ni v ničemer bolj nevaren od drugih peš prehodov za pešce. Nasprotno, prehod poteka samo preko enega voznega pasu, pešci (tudi šolarji) morajo biti pozorni samo na eno smer, hitrosti vozil, ki zavijajo desno, so majhne. Ne obstajajo nobeni podatki, ki bi takšne prehode za pešce obravnavali kot nevarne, kot tudi ne obstajajo nobeni podatki o morebitnem večjem številu konfliktov in/ali nevarnih situacij, kjer bi bili posebej ogroženi pešci. Trditev je nestrokovna. Situacija je podobna kot na krožnih križiščih, kjer je v preteklosti prav tako prihajalo do zmotnih trditev, da je v teh križiščih problematično prečkanje pešcev. Praksa in strokovne analize prometne varnosti so te trditve povsem ovrgle. Trdimo, da so peš prehodi preko posebnih desnih pasov mnogo bolj varni, kot semaforizirani peš prehodi. Obstajajo podatki o prometnih nesrečah s težkimi posledicami (tudi smrtnimi) na semaforiziranih peš prehodih, kjer je prišlo zaradi vožnje v rdečo, do povoženja pešcev in šolarjev (v letošnjem letu dve hudi prometni nesreči z udeleženi šolarji na semaforiziranem peš prehodu preko Dolenjske ceste, kjer poteka šolska pot (!).

2. PRIPOMBA

V novelaciji prometne študije ni upoštevan vpliv spremembe prometnega režima na varnost otrok na poti v Osnovno šolo dr. Vita Kraigherja in domov v času po zaključku gradnje Bežigrajskega športnega parka. Novelacija prometne študije tudi ne obravnava varnosti kolesarjev.

Obrazložitev:

Osnovna šola dr. Vita Kraigherja stoji ob Vodovodni cesti nasproti obstoječega stadiona in tako v neposredni bližini bodočih objektov in garaž.

1) V novelaciji prometne študije je v točki 5.1 navedeno, da je v območju križišča Samove in Vodovodne ceste semaforiziran prehod za pešce s ciklom $C=116$ s in tipko za najavo (predstavlja šolsko pot). Gre za šolsko pot Osnovne šole dr. Vita Kraigherja, ki poteka po Vodovodni ulici. V novelaciji prometne študije je v točki 6.1.1.1 predvideno urejanje desnega zavijalca, katerega izvedba je predvidena s trikotnim otokom, kjer je možno zavijanje neodvisno od delovanja semaforja (prosto zavijanje desno). Ta sprememba režima predstavlja poslabšanje varnosti šolske poti po Vodovodni ulici glede na sedanji režim, ko otroci v celoti prečkajo križišče v semaforiziranem režimu. To poslabšanje varnosti šolske poti v novelaciji prometne študije ni ovrednoteno.

V projektu je na križišču Vodovodne ceste in Koroške ulice je predvidena severna izvozno-uvozna rampa, ki bo prekinila šolsko pot, ki poteka po Koroški ulici in se nadaljuje po Vodovodni cesti do urejenega prehoda za pešce na Vodovodni cesti pred Osnovno šolo dr. Vita Kraigherja. V novelaciji prometne študije ni ovrednotena posledica uvožno-izvozne rampe na varnost otrok na poti v šolo niti ni predvidena nadomestna šolska pot.

2) Zaradi povečanega prometa na Vodovodni cesti (uvozi v garaže, dostava za hotel in gostinske objekte v Bežigravskem športnem parku) se bo varnost kolesarjev poslabšala. Upoštevati je potrebno, da se del otrok v šolo vozi s kolesi. Novelacija prometne študije ne obravnava prometa s kolesi in ne ovrednoti poslabšanja varnosti kolesarjev.

ODGOVOR:

Trditev, da bo zaradi posebnega pasu za t.i. prosto zavijanje desno, ki je opremljen tudi s svetlobno signalizacijo (rumeni utripalec) prekinjena šolska pot, strokovno ni utemeljena, oziroma je zavajajoča. Tako urejen prehod za pešce ni v ničemer bolj nevaren od drugih peš prehodov za pešce. Nasprotno, prehod poteka samo preko enega voznega pasu, pešci (tudi šolarji) morajo biti pozorni samo na eno smer, hitrosti vozil, ki zavijajo desno, so majhne. Ne obstajajo nobeni

podatki, ki bi takšne prehode za pešce obravnavali kot nevarne, kot tudi ne obstajajo nebeni podatki o morebitnem večjem številu konfliktov in/ali nevarnih situacij, kjer bi bili posebej ogroženi pešci. Trditve je nestrokovna. Situacija je podobna kot na krožnih križiščih, kjer je v preteklosti prav tako prihajalo do zmotnih trditvev, da je v teh križiščih problematično prečkanje pešcev. Praksa in strokovne analize prometne varnosti so te trditve povsem ovrgle. Trdimo, da so pešci prehodi preko posebnih desnih pasov mnogo bolj varni, kot semaforizirani pešci prehodi. Obstajajo podatki o prometnih nesrečah s težkimi posledicami (tudi smrtnimi) na semaforiziranih pešcih prehodih, kjer je prišlo zaradi vožnje v rdečo do povišanja pešcev in šolarjev (v letošnjem letu dve hudi prometni nesreči z udeleženi šolarji na semaforiziranem pešcih prehodu preko Dolenjske ceste, kjer poteka šolska pot (!).

Gradnja severne rampe je predvidena v oddaljenosti 24 metrov oziroma 28 m (merjeno osno) od južnega roba Koroške ceste, tik ob severnem zidu Stadiona in ne ob Koroški cesti. Prometni režim slepega izteka Koroške ceste v Vodovodno cesto se ohranja tudi po izgradnji Bežigrskega športnega parka.

Preko severne izvozne - uvozne rampe se polni 217 parkirnih prostorov (od tega 25 namenjenih Osnovni šoli dr. Vita Kraigherja). Preko severne izvozne - uvozne rampe se polnijo le parkirni prostori v kleti 1 in 2A, pod poslovnimi vilami.

Preko južne rampe se polni 1.593 parkirnih prostorov. Preko južne rampe se polnijo parkirni prostori v kleti 2, 3, 4 in 5.

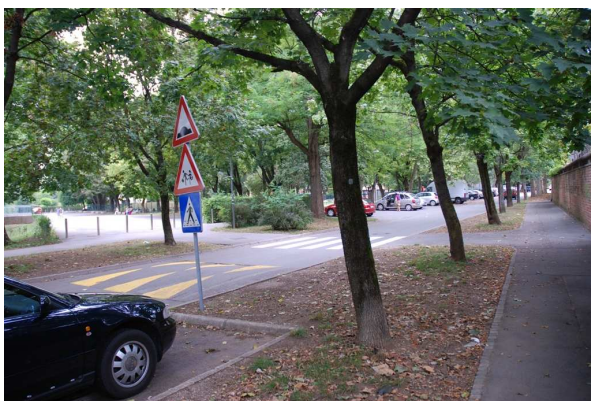
Obstoječa prometna ureditev na Vodovodni cesti omogoča dve šolski poti s Koroške ulice do OŠ dr. Vita Kraigherja.



Šolska pot od Koroške ul. do prehoda čez Vodovodno c. pri Žlogarjevi ul.

Prva šolska pot poteka s Koroške ulice desno po vzhodnem pločniku Vodovodne ceste do prehoda za pešce (ca. 30 m), kjer se združi s šolsko potjo z Žlogarjeve ulice. Prečka Vodovodno cesto in se nadaljuje levo po zahodnem pločniku Vodovodne ceste do osnovne šole.

Navedena šolska pot ostane nespremenjena tako med gradnjo, kot tudi med obratovanjem Bežigrskega športnega parka.



Šolska pot od Koroške ul. do prehoda čez Vodovodno c. pri OŠ dr. Vita Kraigherja

Druga šolska pot poteka s Koroške ulice levo po vzhodnem pločniku Vodovodne ceste do prehoda za pešce pri osnovni šoli, kjer prečka Vodovodno cesto in se nadaljuje do platoja pred osnovno šolo.

Druga šolska pot večji del gradnje ostaja nespremenjena. Gradbišče ob pločniku bo zavarovano z gradbiščno ograjo. V načrtu ureditve gradbišča bodo predvideni vsi potrebni varnostni ukrepi skladno s področno zakonodajo in dobro prakso.

V času izvedbe priključka SZ uvozne/izvozne rampe bo ta pot delno prekinjena, v tem času (največ en teden) bo promet za pešce s signalizacijo usmerjen s Koroške ceste desno. V tem kratkem času

bo šolska pot potekala le po prej opisani prvi šolski poti. Izvajalec bo izvedbo tega priključka načrtoval v času šolskih počitnic.

Na SZ uvozno/izvozni rampi bo narisan prehod za pešce, ter s signalizacijo označena šolska pot. SZ uvozno/izvozna rampa je predvidena le za uporabnike parkirnih prostorov v kleti 1 in 2A, kjer je 217 parkirnih prostorov, od katerih jih je 25 namenjenih zaposlenim v OŠ dr. Vita Kraigherja.

Na Vodovodni cesti je v tem delu omejena hitrost vozil na 30 km/h. Z novo ureditvijo se promet na tem območju še dodatno umirja z uvedbo cone za mešani promet (med JZ in SZ uvozno/izvozno rampo), kjer bo promet dodatno umirjen s spremembo tlaka vozišča in z vizualno zožitvijo vozišča. Prav tako se s širitvijo prometnega profila Vodovodne ceste v območju JZ uvozno/izvozne rampe ter z zožanjem profila glede na obstoječe stanje, v nadaljevanju Vodovodne ceste v smeri proti osnovni šoli usmerja promet iz JZ rampe, stran od šole proti križišču Vodovodne ceste in Samove ceste.

Iz navedenega je razvidno, da se z novo ureditvijo Vodovodne ceste varnost obstoječih šolskih poti ne slabša, le te bodo še dodatno urejene in označene. Območje Vodovodne ceste ob osnovni šoli bo, s predvideno cono umirjenega mešanega prometa, urejeno pešcem in kolesarjem urejeno bolj prijazno.

Priloga 1, 2: grafiki s ponazoritvijo severnega in južnega dela ureditve Vodovodne ceste s cono mirnega prometa.

3. PRIPOMBA

V Poročilu o vplivih na okolje 100910 ni zavezujoče zahteve za spremljanje emisij delcev PM10 in ozon. Omenjanje možnosti za meritve kakovosti zraka z delci PM10 in ocena, da se koncentracija teh delcev med gradnjo in po njej ne bo povečala ob upoštevanju ukrepov za preprečitev zmanjšanja negativnih vplivov ne zadostujeta.

Obrazložitev:

V Poročilu o vplivih na okolje 100910 je v točki 4.4.1 navedeno, do so bile v preteklih letih večkrat presežene dnevne mejne vrednosti za delce PM10 in ozona, v nekaterih letih je bila presežena tudi mejna letna vrednost (več kot 35 dni presežena mejna dnevna vrednost z delci PM10 kar je 50ng/m³ oziroma več kot 25 dni presežena mejna vrednost za ozon). Eden najpomembnejših virov delcev PM10 in ozona je promet oziroma motorji z notranjim izgorevanjem, ki jih uporabljajo vozila in delovni stroji. Posebej problematični so dizelski motorji, ki jih uporabljajo tudi delovni stroji na gradbiščih in kamioni.

PVO 100910 je v točki 6.1.1.4 Spremljanje stanja okolja navedeno: "Številski določitev ocene povečanja emisij delcev oziroma kakovosti oziroma kakovosti zraka z delci PM10 z modelnim izračunom ni bila narejena. Da bi prišli do ocene vpliva emisij delcev z gradbišča na bližnjo okolico se lahko poslužimo tudi meritev. Potrebno je izvesti meritve kakovosti zunanega zraka z delci PM10."

Te navedbe so za investitorja in izvajalca povsem neobvezujoče, sankcioniranje prekomernega onesnaženja ali neupoštevanja ukrepov za preprečitev zmanjšanja negativnih vplivov na okolje s tem ni predvideno.

Po končanju gradnje je predvidena prisilna ventilacija garažne hiše z izpustom ob Koroški ulici, ob kateri poteka šolska pot in stojijo stanovanjski objekti.

Zaradi neposredne bližine stanovanjskih objektov in Osnovne šole dr. Vita Kraigherja je nujno neodvisno izvajanje meritev onesnaženja zraka z delci PM10, ozonom in drugimi onesnaževali, ki se generirajo na gradbiščih in kasneje v garažni hiši. Meritve je potrebno začeti izvajati pred posegom, jih izvajati ves čas gradnje in tudi po končani gradnji. Pričakujem, da bo PVO predvidelo ustrezno neodvisno institucijo za izvajanje meritev in ukrepe v primeru preseženih mejnih vrednosti onesnaženja.

ODGOVOR:

Navedbe, ki jo navaja avtor pripombe (da modelni izračun za PM10 ni bi narejen), v razgrnjenem PVO ni moč najti. Predmetna navedba je bila vključena v prvotni PVO, ki je bil decembra 2010 oddan ARSO v presojanje. Na dodatno zahtevo ARSO je bilo izvedeno modeliranje za delce PM10, ki je tudi sestavni del razgrnjenega PVO.

Gradbišče, ki je predmet tega poročila o vplivih na okolje, skladno s 6. točko 1. odstavka 4. člena Uredbe o emisiji snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja ni predmet navedene uredbe (zato modeliranja v prvotnem PVO ni bilo), vendar je po mnenju¹ ARSO metodologija določanja prispevka emisij k onesnaženosti zraka v tem primeru metodološko primerna.

Naša zakonodaja zahteva meritve emisije snovi v zrak iz nepremičnih virov onesnaževanja zraka, med katerimi pa ni gradbišč (med gradnjo) kot tudi ne garaž in klimatskih naprav (med obratovanjem). Zato emisijski monitoring ni predpisan. Ne glede na navedbe zakonodaje, po našem strokovnem mnenju tovrsten monitoring niti ni potreben. Če je bil mišljen monitoring emisij oziroma, kot se to strokovno imenuje, kakovosti zunanjega zraka, z delci PM10 in ozonom, tudi ta monitoring za gradbišča (med gradnjo) in dejavnosti na BŠP (v času obratovanja) ni predpisan. Zato v poročilu tudi ni zavezujoče zahteve za izvedbo monitoringa; podali smo predlog za njegovo izvedbo v času gradnje. V kolikor organ, ki izdaja ustrezna dovoljenja oziroma soglasja smatra, da ga je potrebno tudi dejansko izvajati, ga bo v svoji odločbi tudi zahteval.

Na območju poslovnih vil, v prostorski enoti P3, ne bo izpustov iz garaž, ker so vsi izpusti vodeni v območje znotraj historičnega obzidja stadiona.

Izpusti imajo dvojno funkcijo:

Odvod prekomernega CO iz in odvod dima v primeru požara v garaži. Izpustov iz garaže je 6. Vseh šest izpustov je lociranih znotraj oboda stadionskega zidu. Dva sta locirana na strani obrnjeni proti severu, dva proti vzhodu in dva proti jugu. Izpustov iz garaže proti zahodni strani ni.

Severna izpusta sta od Koroške ceste odmaknjena približno 40 m. V prostoru med lokacijo izpustov in Koroško cesto se nahajajo še historični zid, poslovne vile s parkovno ureditvijo ter drevored ob Koroški cesti. Izpusta sta locirana na nivoju prvega nadstropja, kar pomeni, da se bo zrak odvajal v okolico na višini večji od 4,2 m.

IV. Pripombe Jordan Stevanovič, dipl.ing., Vodovodna cesta 39, Miran Bizjak, Vodovodna cesta 28, Boris Leskovec, univ.dipl.inž.arh., Vodovodna cesta 36

Stanovalci Vodovodne ceste dobro poznamo prometne razmere in zmogljivost ulic v okolici Plečnikovega stadiona oziroma v območju med Dunajsko, Samovo, Podmilščakovo in Posavskega ulico. Ob pregledu razpoložljive dokumentacije o prometu med gradnjo in nato obratovanjem megalomanskega BŠP ugotavljamo, da je le ta zelo pomanjkljiva, medtem ko je vsak detajl trgovskega centra in spremljajočih hotelsko komercialno športnih dejavnosti obdelan izjemno podrobno, kljub njegovi enormni velikosti.

Nismo ravno prepričani, da je prav tak projekt želja Ljubljančanov, čeprav je prenova stadiona ena izmed točk volilnega programa sedanjega župana. Poudarjamo, da prenova in ne gradnja multi-centra z drugo največjo garažno hišo v državi za nedograjenim centrom Stožice. A očitno je pod krinko zaščite kulturne dediščine akterjem uspelo javnost prepričati, da ni druge rešitve, kot gradnja mega centra BŠP, čeprav stadion prav nič ne propada sam od sebe, ampak mu k temu akterji pridno pomagajo. V vsej svoji vnemi po re(u)šitvi kulturne dediščine pa družbeniki očitno namerno pozabljajo odkriti, kaj bo BŠP pomenil za promet in vpliv na okolje. Kaj bo v prometnem smislu prinesel vsem uporabnikom cest okoli BŠP in v okoljskem smislu (PM10, CO, hrup) vsem bližnjim stanovalcem in šolarjem ter nenazadnje vsem Ljubljančanom. Kolikšni bodo eksterni stroški zaradi prometnih zastojev vseh uporabnikov cest in kolikšno bo nepotrebno dodatno

¹ Poziv za izjasnitev in dopolnitev vloge z dne 01.03.2011

onesnaževanje na dolgi rok zaradi vsiljenega projekta BŠP, ki niti slučajno ni v skladu s trajnostnim razvojem mesta. Kdo bo odgovoren za slabšanje kakovosti zraka, za kar je evropska komisija že sprožila tožbo proti Sloveniji na sodišču EU, ki je razsodilo, da Slovenija krši pravo EU. Kdo bo plačeval kazni - morda davkoplačevalci...

Poskušali bomo kar se da kratko predstaviti bodočo prometno situacijo glede na razgrnjeno dokumentacijo. Po novelaciji prometne študije nobena od variant prometne ureditve ne zadošča prometnim kriterijem, saj je križišče Dunajska-Samova-Topniška po vseh merilih prenasičeno že danes. Po dopisu Mestne občine Ljubljana še ne bo rekonstrukcije Dunajske v 6-pasovnico, Topniške v 4-pasovnico ter rekonstrukcije križišča Dunajska-Samova-Topniška, kar je po študiji edina možnost za reševanje prometnih problemov. Ne bi komentirali smiselnosti širitve teh cest z vidika trajnostnega razvoja, ker bi s tem apriori negirali tudi gradnjo BŠP, ampak se bom osredotočil na prometno situacijo. BŠP bo center, ki bo obratoval 24 ur, torej bo zaradi obilice raznovrstnih dejavnosti vključno s hotelom imel permanentno dokaj gost promet, konice vstopa/izstopa pa bodo ob večjih prireditvah, ki naj bi jih bilo po napovedih in glede na umetno travo veliko, recimo vsaj 2 x tedensko, in ob siceršnjih prometnih konicah v mestu, ko bo BŠP koriščen tudi kot parkirna hiša za dnevne migrante. Torej lahko pričakujemo večje zastoje za vse udeležence v prometu zaradi povečanja prometa v/iz BŠP, večje onesnaževanje Ljubljane in nenazadnje tudi dostop BŠP zaradi tega postaja vprašljiv. Ker bo vstop/izstop trajal predolgo, lahko postane center nepriljubljen, kar je sicer riziko družbenikov, ali pa se lahko zgodi nekaj drugega, saj bodo družbeniki prisiljeni sprejemati ad hoc ukrepe za boljšo dostopnost. Velika verjetnost je, da se promet prične preusmerjati z južne uvozne/izvozne rampe na severno. To je povsem mogoče znotraj samega BŠP, saj sta enoti P1/2 in P3 pod zemljo povezani, prav tako zunaj. In to ne le iz severne smeri (Posavskega), temveč tudi iz južne (Samova), saj ni nikjer garancije o trajno zaprti Vodovodni cesti v območju šole. Tudi sicer je garažni del P3 večji kot P1/P2, kar pomeni, da se bo v praksi polnil več, in že zaradi tega bo več prometa na severni rampi, kot je predvideno v študiji. In sedaj škandal: kje je ta severna rampa!? Kljub temu, da ima ARSO sedež za Bežigradom in da verjetno poznate okolico stadiona vas vabimo, da pridete na ogled, kje naj bi bila umeščena severna rampa - nasproti šole in otroškega igrišča, sekajoč šolske poti, praktično v naselju ob hišah. Nato pa si predstavljajte, kje se bo odvijal ves promet - oglejte si vse ulice v območju do Podmilščakove in Posavskega ulice. To je prometno okoljska katastrofa. Pomembnejše simulacije prometa ob različnih predpostavkah, napačno ocenjen hrup na severni rampi in cestah v severno zahodnem območju do 1 km od stadiona, izogibanje vplivom izpušnih plinov in hrupa na prebivalce. To je tipičen primer, kako se ne sme načrtovati promet. Kako se ne sme prepuščati projekta le arhitektom, ki ustvarjajo trgovski center znotraj meja OPPN, in kako se ne sme dopuščati mačehovskega odnosa občine, ki se izogiba ureditvi situacije zunaj območja OPPN. Tako se ne ustvarjajo celovite rešitve. Seveda bi kapital rad na hitro dosegel velike donose glede na vložena sredstva, a za okolje nikomur od družbenikov ni mar. To je škandal, na katerega želimo opozoriti. Območje okoli stadiona je preveč občutljivo za takšne brezglave posege.

Dejstvo je, da 1800 razpoložljivih parkirnih mest generira promet. Tudi povečanje kapacitet cestne infrastrukture generira promet. Eno in drugo ali eno ali drugo. V primeru BŠP po štiriletnih zastojih Ljubljančanov in migrantov na Dunajski, Topniški in Samovi bomo po koncu gradnje dobili objekt, ki bo povzročal celo trajne zastoje. Torej ni niti najmanjše vizije, kako bi prišli do tekočega prometa, ampak se bo po mnenju MOL preusmerjal na novozgrajene ceste in povezave na drugih območjih, ki jih še ni. Morda nekoč in morda delno, a ponudba 1800 parkirnih mest pomeni tudi centru mesta najbližji P&R v Ljubljani. Namesto umeščanja parkirišč za sistem P&R v povezavi z javnim prometom v regiji, bomo v Ljubljani omogočili P&R praktično sredi mesta. To je v nasprotju s sodobnim trajnostnim urejanjem prometa v mestih in zmanjševanjem onesnaževanja zraka, ki temelji na zmanjšanju motoriziranega individualnega prometa. Plenilce zemljišč in kulturnih spomenikov seveda to ne zanima. Če bi jih, ne bi prihajalo do okoljsko tako obremenjujočih projektov, zato morajo svojo vlogo odigrati nepristranske institucije, kar se pričakuje predvsem od ARSO, katerega za razliko od drugih sodelujočih v dosedanjem kreiranju projekta ne plačuje investitor.

ODGOVOR:

Vsaka nova dejavnost v mestu, oziroma sprememba izrabe zemljišča (land use) povzroči tudi spremembo prometnih teženj oziroma ustrezno število potovanj različnih namenov, ki se bodo izvršila v skladu z izbiro ustreznega prometnega sredstva oziroma v skladu s prometno politiko mesta. Večina dejavnosti, za katere so namenjena nova parkirna mesta bodo generirala potovanja izven prometnih konic mesta Ljubljana, ki so v mestih prometno najbolj problematične. Tako dejavnosti znotraj obravnavanega območja zaradi generiranih potovanj prometnih problemov na obstoječem in/ali novem prometnem omrežju ne bodo bistveno vplivale. Vse naštetje je bilo upoštevano v prometni in kapacitetni študiji PTI FGG za obravnavano območje. Predlagane rešitve optimalno rešujejo tako obstoječe kot tudi predvidene prometne zahteve.

Gradnja severne rampe je predvidena v oddaljenosti 24 metrov oziroma 28 m (merjeno osno) od južnega roba Koroške ceste, tik ob severnem zidu Stadiona in ne ob Koroški cesti. Prometni režim slepega izteka Koroške ceste v Vodovodno cesto se ohranja tudi po izgradnji Bežigrskega športnega parka.

Preko severne izvozne - uvozne rampe se polni 217 parkirnih prostorov (od tega 25 namenjenih Osnovni šoli dr. Vita Kraigherja). Preko severne izvozne - uvozne rampe se polnijo le parkirni prostori v kleti 1 in 2A, pod poslovnimi vilami.

Preko južne rampe se polni 1.593 parkirnih prostorov. Preko južne rampe se polnijo parkirni prostori v kleti 2, 3, 4 in 5.



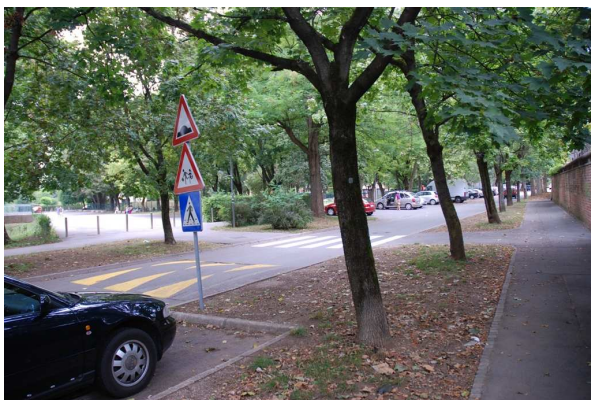
Obstoječa prometna ureditev na Vodovodni cesti omogoča dve šolski poti s Koroške ulice do OŠ dr. Vita Kraigherja.

Prva šolska pot poteka s Koroške ulice desno po vzhodnem pločniku Vodovodne ceste do prehoda za pešce (ca. 30 m), kjer se združi s šolsko potjo z Žlogarjeve ulice. Prečka Vodovodno cesto in se nadaljuje levo po zahodnem pločniku Vodovodne ceste do osnovne šole.

Navedena šolska pot ostane nespremenjena tako med gradnjo, kot tudi med obratovanjem Bežigrskega športnega

parka.

Šolska pot od Koroške ul. do prehoda čez Vodovodno c. pri Žlogarjevi ul.



Druga šolska pot poteka s Koroške ulice levo po vzhodnem pločniku Vodovodne ceste do prehoda za pešce pri osnovni šoli, kjer prečka Vodovodno cesto in se nadaljuje do platoja pred osnovno šolo.

Druga šolska pot večji del gradnje ostaja nespremenjena. Gradbišče ob pločniku bo zavarovano z gradbiščno ograjo. V načrtu ureditve gradbišča bodo predvideni vsi potrebni varnostni ukrepi skladno s področno zakonodajo in dobro prakso.

Šolska pot od Koroške ul. do prehoda čez Vodovodno c. pri OŠ dr. Vita Kraigherja

V času izvedbe priključka SZ uvozno/izvozne rampe bo ta pot delno prekinjena, v tem času (največ en teden) bo promet za pešce s signalizacijo usmerjen s Koroške ceste desno. V tem kratkem času bo šolska pot potekala le po prej opisani prvi šolski poti. Izvajalec bo izvedbo tega priključka načrtoval v času šolskih počitnic.

Na SZ uvozno/izvozni rampi bo narisani prehod za pešce, ter s signalizacijo označena šolska pot. SZ uvozno/izvozna rampa je predvidena le za uporabnike parkirnih prostorov v kleti 1 in 2A, kjer je 217 parkirnih prostorov, od katerih jih je 25 namenjenih zaposlenim v OŠ dr. Vita Kraigherja.

Na Vodovodni cesti je v tem delu omejena hitrost vozil na 30 km/h. Z novo ureditvijo se promet na tem območju še dodatno umirja z uvedbo cone za mešani promet (med JZ in SZ uvozno/izvozna rampo), kjer bo promet dodatno umirjen s spremembo tlaka vozišča in z vizualno zožitvijo vozišča. Prav tako se s širitvijo prometnega profila Vodovodne ceste v območju JZ uvozno/izvozne rampe ter z zožanjem profila glede na obstoječe stanje, v nadaljevanju Vodovodne ceste v smeri proti osnovni šoli usmerja promet iz JZ rampe, stran od šole proti križišču Vodovodne ceste in Samove ceste.

Iz navedenega je razvidno, da se z novo ureditvijo Vodovodne ceste varnost obstoječih šolskih poti ne slabša, le te bodo še dodatno urejene in označene. Območje Vodovodne ceste ob osnovni šoli bo, s predvideno cono umirjenega mešanega prometa, urejeno pešcem in kolesarjem urejeno bolj prijazno.

Priloga 1, 2: grafiki s ponazoritvijo severnega in južnega dela ureditve Vodovodne ceste s cono mirnega prometa.

Poleg pripombe na vas naslavljamo še vprašanje, za katerega prosimo, da ga obravnavate in nanj jasno in javno odgovorite. V kolikor boste izdali soglasje projektu, za katerega obseg prometa in okoljske posledice niso zadovoljivo proučene, kdo bo v primeru prometnih zastojev in naknadno izmerjenih okoljskih škodljivih vplivov odgovoren:

- investitor, ki v javnosti poskuša ustvarjati vtis dobrotnika, že v prvem južnoafriškem projektu pa je pokazal prave namere (sklepamo, da ne bo, saj bo formalno pridobil vsa soglasja in po potrebi kupil pozitivna strokovna mnenja)
- župan, ki »rešuje« kulturno dediščino tako, da prepušča investitorju njeno uničevanje, ki brez sodelovanja javnosti vztraja pri okoljsko spornem OPPN, ki je pod pretvezo javno zasebnega partnerstva sklenil partnerstvo v navadnem d.o.o. brez garancij, ki ne zasleduje širšegajavnega interesa (sklepamo, da ne bo, saj bo večno trdil, da vse kar dela, dela s podporo volivcev, pa čeprav je protizakonito)
- podžupan, ki je kot edini mestni urbanist izdelal smernice za drugi projekt (sklepamo, da ne bo, saj bo vedno trdil, da je postavil le maksimalne in ne minimalne gabarite, in da bi morali projekt omejiti drugi)
- mestni svet, ki je kljub opozorilom sprejel sporni OPPN (sklepamo, da ne bo, saj se bodo izgovarjali na delovanje v dobri veri in da so bili zavedeni)
- izdelovalec prometne študije, ki ni predvidel vseh navedenih scenarijev in ni onemogočil izbiro škodljivih variant (sklepamo, da ne bo, saj se je v zaključku zavaroval z besednimi umotvori)
- izdelovalec okoljskega poročila, ki je izdelal prvo skrupcalo in ga nato dopolnjeval po zahtevah ostalih deležnikov (sklepamo, da ne bo, ker vedno obstajajo »neznane in nepredvidljive okoliščine«)
- MOL oziroma oddelek za urejanje prostora, ki strokovno ni pariral županovim kapitalskim

povezavam in ni pravočasno usmerjal projekt v javnem interesu, s čimer je žrtvoval prebivalce Ljubljane za uresničitev parcialnih interesov (sklepamo, da ne bo, saj bodo kot vedno trdili, da zadeva ni v njihovi pristojnosti, in da so le želeli obnoviti kulturno dediščino, čeprav so jo mimogrede občanom vzeli, tudi kot športno-rekreativni objekt)

- ARSO, če bo izdal okoljevarstveno soglasje kljub temu opozorilu.

Ta vaš odgovor je izjemno pomemben, saj je vezan na morebitno tožbo. Menimo namreč, da dokler ne bo jasne institucionalne in osebne odgovornosti, se bo v naši državi dogajalo to, kar se v primeru projekta BŠP. Glede na trenutne odzive za Bežigradom napovedujemo, da se bo formirala skupina strokovnjakov iz naše in iz bližnjih ulic, ki bodo odgovornega tožili. Vztrajali bodo do najvišjih sodišč EU. Zato vas vljudno prosimo za odgovor kdo konkretno bo odgovoren za okoljske posledice. Če bo po vašem mnenju za posledice v praksi institucionalno odgovoren ARSO prosimo, da že sedaj v javni obrazložitvi te pripombe in ne le v osebni odgovoru navedete, kdo konkretno iz ARSO bo odgovoren za prometne zastoje in posledično eksterne stroške, ogroženo varnost otrok, prekomeren hrup in prekomerno onesnaževanje zraka (funkcija, ime in priimek).

ODGOVOR:

Avtorji vprašanja k odgovoru pozivajo ARSO.

V. Pripombe Ljubica in Matija Gabrovšek, Kolarjeva ulica 46, Ljubljana

Glede na to, da se Bežigranski športni park nahaja v neposredni bližini osnovne šole dr. Vita Kraigherja in Britanske šole, bi bilo potrebno izvesti presojo vpliva dolgotrajnejše izpostavljenosti otrok emisijam prašnih delcev PM10. Ministrstvo za zdravje v pozitivnem mnenju ocenjuje vpliv povišanih emisij prašnih delcev PM10 na prebivalce v okolici gradbišča. Pri tem posebej izpostavi, da bi ob izvajanju določenih del lahko prišlo do povišanj emisij prašnih delcev do tolikšne mere, ki bi pri ogroženih skupinah prebivalcev lahko povzročila poslabšanje osnovne bolezni. Zaradi tega bi bilo potrebno narediti tudi študijo vpliva emisij prašnih delcev PM10 na zdravje otrok, ki zagotovo sodijo med ogrožene skupine, tako zaradi večje občutljivosti otrok na vplive okolja (naraščajoče število alergij, bronhitis), kot tudi zaradi večje izpostavljenosti, denimo pri športnih aktivnostih ali pri igri v sosednjem parku, ki prav tako leži v neposredni bližini gradbišča. Še posebej problematično je s stališča bližine šole in igrišča priporočilo v mnenju Ministrstva za zdravje, da naj se zahtevna gradbena dela, pri katerih prihaja do največje obremenitve okolja s prašnimi delci, izvajajo v obdobju april - september, torej v času, ko se otroci največ zadržujejo na prostem, bodisi pri telesni vzgoji, med odmori ali v prostem času. Za nameček pozitivno mnenje Ministrstva za zdravje temelji na predpostavki, da bo gradnja trajala eno leto, medtem, ko je v Poročilu o vplivih na okolje (2.3.10) navedeno, da bo gradnja trajala 4 leta oz. 48 mesecev. Zaradi tega je potrebno izvesti tudi oceno vpliva povečanih emisij prašnih delcev na zdravje otrok iz obeh sosednjih šol in pri tem upoštevati tudi, da je ob šoli park z otroškim igriščem, kjer se veliko otrok zadržuje tudi v popoldanskih urah.

Vplivno območje v času gradnje pa je potrebno razširiti tudi na območje Osnovne šole dr. Vita Kraigherja (Trg 9.maja 1) in parka z otroškim igriščem na Trgu 9.maja. V Poročilu o vplivih na okolje je v točki 7.2. navedeno, da se zaradi emisij delcev, ki bodo vplivale na kakovost zraka in zaradi hrupnih obremenitev, vplivno območje razširi še na sosednje parcele oz. objekte na njih. Pri tem so posebej navedeni objekti na Vodovodni cesti 15, 17 in 19, ni pa v vplivno območje zajeta OŠ dr. Vita Kraigherja, ki prav tako, kot tri hiše, leži ob Vodovodni cesti nasproti stadiona.

ODGOVOR:

Agencija RS za okolje je zaprosila Ministrstvo za zdravje (MZ) za pojasnilo k strokovnemu mnenju (št. 354-88/2011-3, z dne 04.07.2011). Pojasnilo MZ (št.354-88/2011-7, z dne 25.08.2011) nam je

bilo posredovano s šestim pozivom ARSO za dopolnitev vloge (št. 35402-50/2010-46, z dne 30.08.2011). Poročilo o vplivih na okolje je dopolnjeno v skladu s predlogi v pojasnilu MZ; dopolnjena so poglavja 2.5.12, 4.4.1, 5.2.1, 6.1.1 in dodana Priloga 12.

Naša zakonodaja in tudi strokovna praksa ne zahtevata izdelave presoje vpliva dolgotrajnejše izpostavljenosti otrok prašnim delcem. Glede na relativno kratkotrajnost gradnje dolgotrajna študija tudi ne bi bila ustrezna rešitev. Ocena vpliva gradnje na kakovost zraka z delci je bila narejena za najneugodnejšo situacijo, to je, ko se gradnja izvaja na nivoju terena okoliških objektov. Vemo pa, da se bodo izkop gradbene jame in prevozi materiala, ki so po našem mnenju največji možni viri prašenja, na nivoju okoliškega terena izvajali le krajši čas, izkopi na območju nogomentnega igrišča pa se pričnejo na koti -7 m.

Vplivi med obratovanjem ne bodo drugačni od vplivov običajnega obratovanja klimatizacijskih in drugih naprav, ki jih je v mestu že sedaj ogromno. Tudi vpliv prometa med obratovanjem ne bo drugačen kot je sedaj. Izračuni pa so pokazali, da bo njegov prispevek minimalen.

Predlog glede prekinitve gradbenih del v primeru največje obremenitve je lahko sicer primeren, vendar pa je potrebno vedeti naslednje. Dosedanji rezultati meritev kakovosti zraka z delci PM10 v Ljubljani kažejo, da se največje koncentracije pojavljajo v zimskih mesecih, ko otroci preživijo precej manj časa na prostem, najnižje vrednosti pa so v poletnih mesecih, ko se bo sicer pojavila dodatna obremenitev z delci zaradi gradbišča, vendar bo minimalna, tako da skupna obremenitev ne bo presežala normativnih vrednosti.

Objekti na Vodovodni cesti 15 (objekt v OPPN predviden za rušenje), 17 in 19 so v vplivnem območju v času gradnje zaradi lokacije gradbiščnega uvoza/izvoza (PVO Priloga 5). Ob uporabi tega uvoza/izvoza bodo tovornjaki prihajali s smeri Dunajske, desno na Samovo, desno na Vodovodno in desno na gradbišče. Ob zapuščanju gradbišča bodo vozili levo na Vodovodno in desno na Samovo. Tako bodo glede hrupa prevozov tovornjakov najbolj izpostavljene stanovanjske stavbe Vodovodna 17 in 19 (če se prej en ruši, tudi h.št. 15).

VI. Pripombe Siniša Laban, univ.dipl.inž., MBA, Koroška 2a, Ljubljana

1. PRIPOMBA

Obravnavani projekt je preveč ambiciozen glede na fizični prostor, v katerega se umešča, da bi ga bilo mogoče zgraditi in uporabljati v okviru obstoječih predpisov in brez prekomernih obremenitev okolja in prebivalcev.

Namesto, da bi prostoru, okolišu in predpisom prilagodil projekt, pa investitor ob asistenci mestnih oblasti, državnih organov in strokovnjakov, ki pripravljajo projekt, trmasto vztraja pri zastavljenem in v svoji vlogi prilagaja, zamegljuje in izpušča pomembna dejstva, ki bi pokazala, da projekt ne zdrži celovite okoljske presoje.

Predložena PVO je v večini poglavij pomanjkljiva in nepregledna, kar v celoti pa sta izpuščeni presoja vplivov na zdravje ljudi in vpliv ene glavnih obremenitev, to je vibracij! Menim, da gre pri tem ali za načrtno zavajanje ali pa za pomanjkanje strokovnosti oz. neznanje, zato je nujno, da se celotna presoja podvrže recenziji (reviziji) s strani kvalificiranega izvajalca, obvezno iz tujine, saj v naši majhni državi najbrž ni strokovnjaka, ki bi se bil z objektivno oceno pripravljen zameriti vsem, ki so v pripravi sodelovali.

ODGOVOR:

V PVO obravnavan proseg je povzet po Idejni zasnovi - Bežigrasjski športni park; št. 311100081, ELEA iC d.o.o., september 2010, april 2011, ki je skladna z Odlokom o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za dele območij urejanja BR 1/1 Stadion, BS 1/2 Bežigrad in BS 1/4 Koroška (Uradni list RS, št. 40/10).

V skladu s 40. členom Zakona o varstvu okolja /ZVO-1-UPB1/ (UL RS, št. 39/06, 66/06, 33/07, 70/08), v skladu z Odločbo Ministrstva za okolje in prostor št. 35409-44/2009, z dne 30.03.2009 ter na podlagi Okoljskega poročila (E-NET OKOLJE d.o.o., št. 100609-mz, 08.06.2009, dopolnjeno

15.09.2009, 09.11.2009) je bil v postopku priprave in sprejemanja Občinskega podrobnega prostorskega načrta za dele območij BR 1/1 Bežigrad, BS ¼ Koroška in BS ½ Bežigrad izveden postopek celovite presoje vplivov na okolje.

Poročilo o vplivih na okolje je izdelano skladno z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09).

Vpliv na zdravje ljudi je v razgrnjenem PVO obravnavan v poglavjih 5.10, 6.1.9, 6.2.9. Vibracije so v razgrnjenem PVO obravnavan v poglavjih 2.5.9, 4.4.4, 5.9, 6.1.5, 6.2.5.

Revizija PVO je bila z novelo Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 70/2008) ukinjena.

ZDRAVJE

2. PRIPOMBA

PVO ne vsebuje presoje vplivov na zdravje ljudi, kar je glede na velikost in zahtevnost projekta, ki je umeščen na majhnem prostoru ob stanovanjskem naselju, šoli, otroškem igrišču, parku in rekreacijskih površinah, povsem nesprejemljivo.

Predlagam dopolnitev PVO s presojo vplivov povišanega hrupa, vibracij in emisij delcev PM10 ter ozona na zdravje stanovalcev, zaposlenih, šolajočih se otrok, uporabnikov parkovnih in rekreacijskih površin in otroškega igrišča v času gradnje in v času obratovanja. Analizira naj se tudi kombinirani vpliv naštetih dejavnikov, saj je znano, da lahko kombinacija visokih obremenitev, tudi če je posamična obremenitev v mejah dovoljenega, škodljivo vpliva na zdravje ljudi.

ODGOVOR:

Poročilo o vplivih na okolje je izdelano skladno z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09).

Vpliv na hrupno obremenjenost je v razgrnjenem PVO obravnavan v poglavjih 2.5.6, 4.4.3, 5.5, 6.1.4, 6.2.5.

Vpliv na kakovost zraka je v razgrnjenem PVO obravnavan v poglavjih 2.5.4, 4.4.1, 5.2, 6.1.1, 6.2.1.

Vibracije so v razgrnjenem PVO obravnavane v poglavjih 2.5.9, 4.4.4, 5.9, 6.1.5, 6.2.5.

Vpliv na zdravje ljudi je v razgrnjenem PVO obravnavan v poglavjih 5.10, 6.1.9, 6.2.9.

Celotna in skupna obremenitev sta v razgrnjenem PVO obravnavani v poglavju 5.14.

3. PRIPOMBA

MZ v svojem pozitivnem mnenju nepravilno ugotavlja, da bo gradnja trajala 1 leto, to svojo napačno ugotovitev pa uporabi tudi kot edini argument, zakaj poseg naj ne bi vplival na zdravje ljudi.

Že investitor sam predvideva, da bo gradnja trajala 4 leta, glede na izkušnje pa pri vseh večjih gradbenih projektih v Sloveniji (brez izjeme, tudi pri veliko bolj izkušenih investitorjih!) prihaja do velikih prekoračitev rokov in je zato zelo verjetno, da bo gradnja trajala še precej dlje, npr. 5-6 let ali še več.

Ključni argument za pozitivno mnenje ministrstva torej sloni na napačnem dejstvu! Predlagam, da se MZ pozove, naj ponovno pretehta svoje mnenje, pred tem pa počaka na dopolnitev študije s presojo vplivov na zdravje ljudi, kot je predlagana v tč. 2, saj v nasprotnem primeru ni jasno na podlagi česa bi ministrstvo za zdravje sploh lahko imelo mnenje, ko pa presoja vplivov na zdravje ni bila izvedena! Škandalozno je, da take dopolnitve ministrstvo že samo ni zahtevalo!

ODGOVOR:

Agencija RS za okolje je zaprosila Ministrstvo za zdravje (MZ) za pojasnilo k strokovnemu mnenju (št. 354-88/2011-3, z dne 04.07.2011). Pojasnilo MZ (št.354-88/2011-7, z dne 25.08.2011) nam je bilo posredovano s šestim pozivom ARSO za dopolnitev vloge (št. 35402-50/2010-46, z dne 30.08.2011). Poročilo o vplivih na okolje je dopolnjeno v skladu s predlogi v pojasnilu MZ; dopolnjena so poglavja 2.5.12, 4.4.1, 5.2.1, 6.1.1 in dodana Priloga 12.

ALTERNATIVE**4. PRIPOMBA**

V študiji obdelane »alternative« seveda niso nobene alternative, saj sta dejansko predstavljeni le dve možnosti in sicer prva, kjer se vse pusti pri miru in stadion z okolico še naprej propada in druga, kjer se izvede projekt z večjim ali manjšim številom stolpnic na vrtovih Fondovih blokov. Nato se prelije veliko črnila, da bi se »strokovno ugotovilo«, daje manj poslovnih stolpnic bolj sprejemljivo kot več stolpnic, in daje vse bolje, kot, da se ne stori nič in stadion naprej propada.

S tem, ko se kar privzame, daje edina alternativa predlaganemu projektu, da se ne naredi nič, se lahko kot boljše rešitev predstavi skoraj karkoli. Podobna logika se uporabi pri presoji kulturno-zgodovinskega vidika, češ, res ni to več avtentično Plečnikovo delo, ampak kaj, ko bo drugače pa še slabše, saj bo spomenik propadel!!!

Predlagam, da se ovrednotita še vsaj naslednji dve, povsem realni in izvedljivi alternativni, ki sta že na prvi pogled bolj razumni in bistveno manj obremenjujoči za ljudi, prostor in kulturno - zgodovinske spomenike:

- a. Projekt kot je predlagan, a brez posegov na parceli št. 312 (vrtovi Fondovih blokov)
- b. Projekt, katerega osnova bi bila dejanska (avtentična) obnova (restavracija) Plečnikovega stadiona brez dodatnih gradenj razen morda manjše parkirne hiše in nizkih zgradb ob Samovi.
Stadion bi služil npr. manjšim prireditvam in atletskim tekmam ipd., morda tudi rekreativnim namenom.

ODGOVOR:

V PVO obravnavani proseg je povzet po Idejni zasnovi - Bežigrajski športni park; št. 311100081, ELEA iC d.o.o., ki je skladna z Odlokom o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za dele območij urejanja BR 1/1 Stadion, BS 1/2 Bežigrad in BS 1/4 Koroška (Uradni list RS, št. 40/10) in v prostorski enoti P3 predvideva tri prostostoječe poslovne objekte, pravokotne tlorisne oblike dimenzij 31,00 m x 18,50 m, z etažnostjo P+4. Prav tako je z odlokom usklajena gradnja stadiona v P1, stolpnice v P2 in garažne hiše pod vsemi objekti.

Variante, ki obravnavajo različno število poslovnih vil v prostorski enoti P3 so bile obravnavane v okviru OPPN in Okoljskega poročila ter presojane s strani Ministrstva za okolje presojane v postopku celovite presoje vplivov na okolje. V fazi usklajevanj (na nivoju OPPN) je bilo število poslovnih vil v prostorski enoti P3 zmanjšalo s prvotnih osem vil na šest in nato na tri vile (najprej kot dvojni objekti, v končni verziji kot enojni objekti).

V 1. odstavku 6. člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09) je navedeno: »Poročilo mora v poglavju, ki se nanaša na alternativne rešitve v zvezi s posegom predstaviti glavne alternative, ki so bile pred izbiro glavnih rešitev proučene, zlasti glede umestitve posega v okolje in glede izbranih gradbenih, tehničnih in tehnoloških rešitev s poudarkom na okoljskih značilnostih posega.«

Zaradi zahteve iz Uredbe po predstavitvi alternativ, ki so bile proučene pred izbiro glavne rešitve, ki je obdelana v IDZ, v 1. delu poglavja 3. ALTERNATIVNE REŠITVE V ZVEZI S POSEGOM, poročilo o

vplivih na okolje povzema variante, ki so bile proučene v fazi celovite presoje vplivov na okolje za predmetni prostorski akt (glej 1. odstavek odgovora).

V 2. delu poglavja 3. ALTERNATIVNE REŠITVE V ZVEZI S POSEGOM so v PVO predstavljene v fazi načrtovanja posega in pripravi PVO proučene gradbene, tehnične in tehnološke rešitve:

- hrup suhih glikolskih hladilcev, prezračevalnih naprav in zajemov/izpustov iz kleti,
- gradbiščni uvoz/izvoz,
- transportne poti,
- protihrupna ograja,
- lokacija ponikovalnega polja in vpliv na posedke,
- prestavitev kanalizacijskega zbiralnika,
- pilotiranje,
- zmanjšanje št. sedežev/gledalcev.

V poglavju obdelane rešitve ocenjujemo z vidika okoljskih značilnosti kot ustrezne.

PROMET

Promet v obravnavanem območju je že sedaj občasno otežen, kar priznava tudi MOL v svojem mnenju k projektu. MOL tudi priznava, da rešitev še nima in da tudi dodatni pasovi na Dunajski, ko in če bodo zgrajeni, ne bodo nujno prinesli rešitve. Tudi s tega vidika je v tem prostoru nesmotrna gradnja novih objektov, ki privlačijo velik dodaten promet v mesto in še otežujejo prometno problematiko, kije mesto že tako ne zna rešiti.

5. PRIPOMBA

Študija prometa v času prireditev je nepopolna (polovična) saj analizira le promet s približno 1500 osebnimi avtomobili, ki bodo parkirali v garaži športnega parka. Če optimistično ocenimo, da se z vsakim avtomobilom pripeljejo 3 osebe, ugotovimo, da so pri izdelavi študije »spregledali« skoraj polovico ($8400 - 3 \cdot 1500 = 3900$) obiskovalcev. Ti naj bi se najbrž pripeljali z LPP? To bi pomenilo med 50 in 60 dodatnih avtobusov v 2 urah, ko se objekt polni (en avtobus vsaki 2 minuti!) in enako po koncu prireditve. Predlagam, da se dopolni prometna študija v času prireditev!

ODGOVOR:

Režim prihodov in odhodov, uro, dve in več pred in po dogodku, bo investitor vzpodbujal z namenom, da v največji možni meri omeji dodatno obremenjevanje obstoječega prometnega omrežja.

Večina dejavnosti, za katere so namenjena nova parkirna mesta bodo generirale potovanja izven prometnih konic mesta Ljubljana, ki so prometno najbolj problematične. Tako dejavnosti znotraj obravnavanega območja zaradi generiranih potovanj prometnih problemov na obstoječem in/ali novem prometnem omrežju ne bodo bistveno vplivale. Vse naštetu je bilo upoštevano v prometni in kapacitetni študiji PTI FGG za obravnavano območje. Predlagane rešitve so bile preverjene tudi za čas t.i. prireditvene konice in optimalno rešujejo tako obstoječe kot tudi predvidene prometne zahteve.

6. PRIPOMBA

Iz študije prometa v času prireditev ni povsem jasno, kakšna distribucija prihodov osebnih vozil v garažno hišo je bila predpostavljena, je pa mogoče razumeti, da se predpostavlja kar enakomeren pritek vozil v vsem času polnitve. Taka predpostavka je seveda napačna in bi močno odstopala od dejanskega stanja in močno podcenila prometno problematiko v času polnjenja (18.00 -20.00) in praznjenja objekta (22.00 -24.00). Predlagam, da se avtorje študije pozove k pojasnilu, oz. k popravku študije s simulacijo z bolj realistično distribucijo prihodov in odhodov vozil.

ODGOVOR:

Večina dejavnosti, za katere so namenjena nova parkirna mesta bodo generirale potovanja izvenj prometnih konic mesta Ljubljana, ki so prometno najbolj problematične. Tako dejavnosti znotraj obravnavanega območja zaradi generiranih potovanj prometnih problemov na obstoječem in/ali novem prometnem omrežju ne bodo bistveno vplivale. Vse naštetu je bilo upoštevano v prometni in kapacitetni študiji PTI FGK za obravnavano območje. Prometna študija je bila izdelana po metodologiji, ki je običajna in predpisana za podobne naloge. Izdelana je s programskimi orodji, ki so na tem področju standard. Predlagane rešitve optimalno rešujejo tako obstoječe kot tudi predvidene prometne zahteve.

Režim prihodov in odhodov, uro, dve in več pred in po dogodku, bo investitor vzpodbujal z namenom, da v največji možni meri omeji dodatno obremenjevanje obstoječega prometnega omrežja.

7. PRIPOMBA

Pomanjkljivo je obdelana tudi problematika prometa v času gradnje. Predlagam, da se prometna študija dopolni s simulacijo razmer predvsem na Dunajski in Samovi, tako da se upošteva, da v času gradnje med 6.00 zjutraj in 18.00 popoldne vsakih 1,5 minute po Dunajski na gradbišče pripelje en prazen tovorni kamion, en napolnjen kamion pa se vključi z gradbišča na Samovo. Vsakemu polnemu kamionu sledi tudi vozilo, ki pere ceste (tako je predvideno v študiji - oz. naj avtorji pojasnijo, kako?). Pojasniti je treba še kako daleč vozijo ta vozila, ki čistijo ceste, in kako (po kateri poti) se vrnejo pred izvoz iz gradbišča in kje se polnijo z vodo. Posebej natančno naj se obdelajo razmere v času jutranjih in popoldanskih prometnih konic, ko se bodo sedanji neprijetni prometni zastoji v času gradnje spremenili v popolne prometne infarkte na širšem območju okrog gradbišča.

ODGOVOR:

Za obdobje med gradnjo bo izdelan načrt ureditve gradbišča ter načrt prometnega režima oziroma cestnih zapor, ki bo poskrbel za prometno varnost v času gradnje.

Zaradi omejitve odvozov izkopanega materiala na 176 tovornjakov dnevno (pogojeno z lokacijo vnosa izkopa - peskokopi v Moravčah), se je število tovornjakov v PVO spremenilo na eden dovoz/odvoz na 3 do 4 minute in ne eden na 1,5 minut.

Ukrepi za čiščenje tovornih vozil so predvideni že na uvozih/izvozih z gradbišča (PVO poglavje 6.1.1.2). Poleg pranja koles na izvozu iz gradbišča, bo v času gradnje poskrbljeno za čiščenje cest s frekvenco in na območju, kjer bo čiščenje zaradi delovanja gradbišča potrebno, kar pa je vnaprej zelo težko predvideti.

HRUP

PVO ugotavlja, da so obremenitve s hrupom že sedaj v določenih okoliščinah na določenih krajih večje od dovoljenih. Nikakor ne morem pristati na logiko, da ker je stanje že tako ali tako slabo, je pa torej vseeno, če ga še malo poslabšamo! Nasprotno, od pristojnih organov (državnih in mestnih) pričakujem, da bodo nemudoma predlagali ukrepe, ki bodo stanje v kratkem izboljšali, saj je zdravo okolje tudi ustavno zajamčena pravica in spada med osnovne človekove pravice!!! Nikakor pa ne smejo državni organi soglašati s posegi, ki bodo stanje še dodatno poslabšali!

ODGOVOR (čeprav tekst ni oblikovan kot pripomba):

Pravilna je ugotovitev, da so obremenitve s hrupom ponekod večje od dovoljenih, in sicer zaradi cestnega prometa. Vendar pa se bo v času obratovanja BŠP, zaradi omilitvenih ukrepov na cestah, ki so zaveza BŠP, število čezmerno obremenjenih prebivalcev zmanjšalo, kar je zapisano v PVO in podrobneje obdelano v okoljskem poročilu za OPPN.

8. PRIPOMBA

V projektu je predvideno rušenje obstoječega podzemnega zaklonišča, ki se nahaja v neposredni bližini stanovanjskih objektov na Koroški ulici. Po mojih grobih ocenah je praktično nemogoče ta objekt porušiti brez preseganja sprejemljivih ravni hrupa.

Ker gre za velik, posebej utrjen objekt, v bližini stanovanjskih zgradb, predlagam, da se projekt dopolni tako, da se predvidi podroben načrt in način rušenja zaklonišča ter oceni obremenitve s hrupom, ki bodo pri tem nastale.

ODGOVOR:

Rušitev zaklonišča bo predvidoma trajala okvirno 7 dni in tako na vrednosti kazalcev hrupa, ki se nanašajo na letno povprečje, ne bo bistveno vplivala.

Podroben načrt in način rušenja kot tudi Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki bo sestavni del projekta za gradbeno dovoljenje, kot to predvideva zakonodaja.

9. PRIPOMBA

Na več mestih avtorji presoje že sami predvidevajo, da bodo prekoračene celo kritične vrednosti hrupa (npr. ob zabijanju pilotov), kot rešitev pa predlagajo, da jim bo nekdo (verjetno nek organ) dovolil te prekoračitve. Aja, potem je pa vse v redu? To me spominja na nekdanjo JLA, ko so nas učili, daje smrtna doza radiacije v mirnem času toliko in toliko, v vojni pa 3 krat več. Samo zato, ker bo nek organ prekoračitve dovolil, te še niso manj škodljive zdravju!!! V primeru, da brez prekoračitev kljub raznim ukrepom ne greje pač potrebno spremeniti projekt ali pa ga opustiti!!

Tudi je nesprejemljivo, da si investitor skuša izboriti kar »bianco« menico za prekoračitve, saj te niso nikjer ne kvantificirane ne časovno zamejene, jasno pa je, da bo pristojni organ med gradnjo pritisnjen ob zid in bo prekoračitve odobril (kaj pa naj, pa še v PVO so bile že napovedane)!!!

Predlagam, da se dopolni presojo tako, da se predvidene prekoračitve kvantificirajo in časovno opredelijo in / ali projekt spremeni tako, da jih pač ne bo. Predlagam tudi, da se predstavi alternative za primer, da pristojni organ prekoračitev sredi gradnje ne bo odobril.

ODGOVOR:

Kritične vrednosti hrupa ne bodo prekoračene, predvideni so ustrezni omilitveni ukrepi, ki bodo to preprečili. Dovoljenje za začasno čezmerno obremenitev se nanaša na preseganje mejnih vrednosti, ne na preseganje kritičnih vrednosti.

10. PRIPOMBA

Študija obremenitev s hrupom je pomanjkljiva v istem delu kot prometna študija (glej tč. 5) saj so bile kar »pozabljene« dodatne obremenitve zaradi dodatnega velikega števila avtobusov (en avtobus vsaki 2min ob predpostavki enakomernega polnjenja / praznjenja) pred in po prireditvah.

Predlagam, da se presoja dopolni tako, da se upošteva dodatne obremenitve z avtobusi predvsem na območju ob Dunajski cesti, posebej podrobno v nočnem času ob praznitvi objekta in da se ugotovi ali bodo presežene dovoljene vrednosti.

ODGOVOR:

Znotraj kompleksa Bežigrajski športni park je v območju kletne etaže (-2) predviden prostor le za dovoz avtobusa z nastopajočimi na prireditvi. V tej etaži je urejen tudi prostor za dostavo ter za odvoz komunalnih odpadkov.

Avtobusno postajališče vzdolž Dunajske ceste bo, skladno z OPPN, urejeno na vozišču. Postanek avtobusa bo možen le za čas izstopa/vstopa potnikov. Enako kot za turistične avtobuse, ki obiščejo mesto Ljubljana, je za obiskovalce prireditev predvideno postajališče ob Vilharjevi cesti, ob glavni železniški postaji.

11. PRIPOMBA

Študija obremenitev s hrupom je pomanjkljiva tudi v delu, ki se nanaša na čas gradnje (kot prometna študija, glej tč. 7), saj zanemari dodaten hrup, ki ga bodo povzročali tovornjaki, ki bodo vozili na gradbišče po Dunajski cesti. V sestavi obstoječega prometa po Dunajski so skoraj izključno osebna vozila ter avtobusi LPP. Iz izkušenj dolgoletnega bivanja ob tej cesti lahko zatrdim, da bo celodnevna povorka gradbenih tovornjakov, ki bodo peljali mimo vsake 1,5 minute predstavljala bistveno povečanje hrupa.

Zato predlagam, da se študija dopolni in preveri ali ne gre pri tem za preseganje dovoljenih obremenitev. Obenem tudi predlagam, da se vplivno območje posega razširi na vse stanovanjske zgradbe, ki se nahajajo neposredno ob desni strani Dunajske ceste v smeri proti centru (do križišča s Topniško), najmanj pa na stavbe Koroška 2b in 2c.

ODGOVOR:

Hrup tovornjakov v času gradnje je upoštevan v PVO, tako pri obdelavi hrupa v času gradnje kot tudi pri določitvi vplivnega območja v času gradnje. Zaradi omejitve odvozov izkopanega materiala na 176 tovornjakov dnevno (pogojeno z lokacijo vnosa izkopa - peskokopi v Moravčah), se je število tovornjakov v PVO spremenilo na eden dovoz/odvoz na 3 do 4 minute in ne eden na 1,5 minut. Že ob Samovi se bo zaradi gradbiščnih tovornjakov v času izkopov hrup cestnega prometa glede na obstoječe stanje povečal za manj kot 0,5 dBA, tako da o bistvenem povečanju hrupa ni mogoče govoriti; v skladu s tem se vplivno območje ne širi.

PVO je dopolnjeno v poglavjih 5.5.1 in 6.1.4.

12. PRIPOMBA

Že po ocenah avtorjev presoje hrup predstavlja težavo, posebej v nočnem času v fazi obratovanja, ocenjene vrednosti pa so le za las nižje od maksimalno dovoljenih, zato je nujno, da se izdela prikaz občutljivosti ocene glede na vhodne parametre in ostale predpostavke, ki so bile uporabljene.

ODGOVOR:

V nočnem času v fazi obratovanja so že upoštevane maksimalne možne obremenitve. Pri hladilnih in prezračevalnih napravah je upoštevan čas obratovanja 24 ur na dan, kar zagotovo presega realen režim obratovanja. Pri rampah v podzemna parkirišča je upoštevano, da so v celoti na prostem, čeprav so delno v objektu in pokrite. Glede na navedeno večjih obremenitev od izračunanih v času obratovanja ne pričakujemo.

PM10

Za obremenitev s prašnimi delci velja, da so dopustne obremenitve na območju Lj.- Bežigrad že tako presežene in da pristojni zamujajo s pripravo ukrepov. Povsem nedopustno bi bilo, da bi se sploh dovolila kakršna koli večja dejavnost, ki dodatno obremenjuje s prašnimi delci, preden se sanira obstoječe stanje! Žalitev inteligence bralca pa je poskus avtorjev presoje, da bi prepričali, da izkop in odvoz več kot 0,7 milijona m³ materiala s 400 tovornjaki dnevno v obdobju 1 leta na vplivnem območju ne bo povzročil prevelike koncentracije PM10, ki je že brez tega previsoka ?!!!!

ODGOVOR (čeprav tekst ni oblikovan kot pripomba):

Vaše ugotovitve glede obstoječega stanja in zamujanja ukrepov so pravilne. Le delno pa se strinjamo z vašo željo, da je nedopustno dovoljevanje kakršnekoli večje dejavnosti, ki dodatno obremenjuje s prašnimi delci, preden se sanira obstoječe stanje. Zagotovo ne bi bilo dopustno dodatno obremenjevanje, ki bi čezmerno onesnaževalo okolje, vendar pa naša zakonodaja jasno določa, do kakšne mere lahko določeni viri dodatno obremenjujejo okolje. V poročilu smo tudi dokazali, da dodatno obremenjevanje, tako v času gradnje kot obratovanja, ne bo tolikšno, da bi bil vpliv pomemben. Po našem mnenju sta tudi odkop in odvoz večje količine materiala iz

okoljskega vidika lahko manj sporna; seveda smo pri tem imeli v mislih strogo upoštevanje omilitvenih ukrepov, katerih način spremljanja izvajanja je tudi predpisan in v primeru neupoštevanja sankcioniran.

Zaradi omejitve odvozov izkopanega materiala (pogojeno z lokacijo vnosa izkopa - peskokopi v Moravčah) se je število tovornjakov v PVO spremenilo na 176 tovornjakov dnevno.

13. PRIPOMBA

Predlagam, naj avtorji utemeljijo svojo oceno učinkovitosti omilitvenih ukrepov, ko naj bi se prašenje z gradbišča zmanjšalo kar na 20% (ne za 20%, temveč na 20%, torej 5-krat!!!!). Od kod ta ocena, doprinos posameznih ukrepov, na čem temelji ocena, kako zanesljiva je, na čem temelji ocena njene zanesljivosti, občutljivost te ocene (mogoče pa bo zmanjšanje le na 24%, ali smo v tem primeru še znotraj dovoljenega ????)

ODGOVOR:

Ocena učinkovitosti omilitvenih ukrepov temelji tako na strokovni presoji, izkušnjah kot tudi literarnih navedbah, ki so v v PVO poglavju *8.1.1 Seznam virov*.

14. PRIPOMBA

Omilitveni ukrepi, kot je na primer močenje izkopa v času gradnje, morajo biti tudi praktično izvedljivi in nadzorljivi, zato naj se predstavi točno izvedbo teh ukrepov (kar za stalno pranje cest iz drugih razlogov predlagam že v tč. 7), ter poda pojasnilo kdo in kako bo v državi, kjer dokazano noben organ ne zmore zagotoviti, da bi gradbena podjetja npr. plačala delo podizvajalcem ali plače in socialne prispevke lastnim zaposlenim, zagotovil, da bodo gradbinci oprali vsa 4 kolesa vsakega tovornjaka, ki bo vsakih 1,5 minut zapustil gradbišče, da se bo vse delo na celotnem gradbišču (6ha) v trenutku ustavilo, ko bo zapihal veter, kdo in kako bo odločal ali še vedno preveč piha ali ne več,...

ODGOVOR:

Seveda smo pri navedbi omilitvenih ukrepov navedli, da se pripravi elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišč, kot to zahteva Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč, Ur.l. RS št. 21/2011. To pa je zakonska osnova za izvajanje omilitvenih ukrepov. Ta uredba določa tudi obveznosti izvajalca, nadzornika in investitorja, nadzor in inšpekcijske ukrepe kot tudi kazni, tako da je lahko vsako neizvajanje ukrepov tudi sankcionirano.

15. PRIPOMBA

Enako kot je bil zanemarjen vpliv na promet in hrup v času gradnje (tč. 7 in 11) je zanemarjen tudi vpliv tovornih vozil na emisije PM10, zato predlagam, da se avtorje pozove k dopolnitvi, s posebnim poudarkom na povečanju ob Dunajski in Samovi cesti. Emisije naj bodo tudi številčno ovrednotene!

ODGOVOR:

Po našem mnenju je v PVO obravnavana tudi ta problematika, ne sicer preko emisij, ampak preko kakovosti zraka (Tabela 33 v razgrnjenem PVO, oz. Tabeli 29 in 30 v dopolnjenem PVO), kar je po našem mnenju ustrežnejše, saj imamo za to na voljo normativne vrednosti.

VIBRACIJE

Vibracije bodo po moji oceni predstavljale enega največjih vplivov na zdravje in počutje ljudi, ki na prizadetem območju stanujejo, delajo ali se šolajo. Pred hrupom in prahom se lahko delno in vsaj začasno zavarujemo tako, da zapremo okna, pred vibracijami pa take zaščite ni. Prav tako bodo vibracije po moji oceni povzročile največ škode na nepremičnem premoženju in na kulturnih spomenikih.

Zato je naravnost neverjetno, da se vpliv vibracij odpravi z nekaj besedami, češ da ni predpisov in da naj se malo pogleda DIN standarde. Že vsako malo podjetje z dvema zaposlenima in mirno pisarniško dejavnostjo mora po predpisih imeti narejen elaborat za varstvo pri delu, ki vključuje tudi vpliv vibracij !!! Čisto po naključju tudi dobro vem, da so že pred 20 leti v vsakem Zavodu za varstvo pri delu in v vsakem podjetju, kije imelo svojega referenta za varnost pri delu bili opremljeni z instrumenti za merjenje vibracij. Tudi dobro vem, da jih niso merili za zabavo, ampak zaradi predpisov in zaradi možnih vplivov na zdravje in delo!

16. PRIPOMBA

Zahtevani, da se celovito analizira in oceni predvideni obseg vibracij in njihov vpliv na zdravje in delo oz. šolanje ljudi v vplivnem območju! Če resnično ni slovenskih predpisov naj se ti poiščejo v kakšni bolj razviti članici EU ali OECD in naj se utemelji njihov izbor. Alternativno se lahko uporabijo npr. DIN ali ISO standardi. Naj spomnim, da so tudi direktive EU del naše notranje zakonodaje! Prav tako se lahko smiselno uporabijo tudi predpisi iz varstva pri delu glede vibracij (ki pa zagotovo obstajajo tudi v Sloveniji)!

ODGOVOR:

Za področje vpliva vibracij v gradbeništvu v Sloveniji nimamo predpisov. Zato se za meritve in analizo običajno uporabljajo nemški predpisi (DIN 4150), kakor smo zapisali v poglavju 6.1.5.1, ali pa avstrijski predpisi OENORM S 9020 , kot je omenjeno v poglavju 3.2, točka 6..

Kot ugotavljate, v Sloveniji obstajajo predpisi o vibracijah na delovnem mestu, (Pravilnik o varovanju delavcev pred tveganji zaradi izpostavljenosti vibracijam pri delu (UL RS, št. 94/05), ki temeljijo na evropski direktivi 2002/44/ES, vendar žal niso uporabni v konkretnem primeru.

17. PRIPOMBA

Zahtevam tudi, da se celovito oceni velikost in vpliv vibracij na zgradbe, ter predvideni obseg poškodb, ki pri tem, predvsem v času gradnje lahko nastane. Če tudi na področju gradbeništvu v zvezi z vibracijami ni predpisov v Sloveniji (kar sicer močno dvomim) se naj tudi te poišče pač drugje!

ODGOVOR:

Poročilo o vplivih na okolje je izdelano skladno z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09). Vibracije so obdelane v poglavjih 2.5.9, 4.4.4, 5.9, 6.1.5, 6.2.5.

Pojasnilo v zvezi s predpisi na področju vibracij je zapisano pri odgovoru na prejšnje vprašanje.

V PVO je vpliv na obremenjenost območja z vibracijami v času gradnje ocenjen kot zmeren; ob tem, da se dosledno izvajajo v PVO predvideni omilitveni ukrepi in monitoring (geotehnični nadzor in redni nadzor stanja obstoječih objektov v okolici gradbišča). Pred začetkom gradnje se izdelata kataster poškodb objektov na Koroški ulici, kot je zapisano v prvi alineji poglavja 6.1.5.1. Pri oceni je upoštevan obseg gradbenih del in bližina obstoječih objektov.

Pri izvedbi gradbene jame je za varovanje predvidena izvedba pilotne stene. Pri izvajanju pilotne stene naj ne bi prihajalo do prekomernih vibracij. Tehnologija gradnje in izbira gradbene mehanizacije je v PVO predpisana z namenom, da se vplivi gradnje na okolico kot so npr. vibracije in hrup zmanjšajo na najmanjšo možno vrednost, ki jo tehnologija danes omogoča. Pri izvajanju pilotov po izbrani tehnologiji vrtnanja z dvojno rotacijo (double rotary drilling method) po zagotovilih izdelovalcev gradbene mehanizacije prihaja do minimalnih vibracij. Predviden je monitoring zgradb ob gradbišču in predlagane testne meritve za oceno jakosti vibracij pri izvedbi pilotne stene (druga alineja poglavja 6.1.5.1), s katerim se spremlja celoten vpliv gradnje na sosednje objekte. Pred pričetkom gradnje se izvede komisijski pregled vseh okoliških objektov s katerim se ugotovi dejansko stanje objektov, izdelata se kataster poškodb in po potrebi vgradijo merske točke, kot je opisano v tehničnem poročilu načrta varovanje gradbene jame 311100081-VGJ.

MONITORING

Ker gre za zelo problematičen projekt, pri katerem je več vplivov na meji ali kljub ukrepom tik pod mejo dovoljenega, je nujno, daje monitoring vseh problematičnih vplivov stalen (24 ur/ 7dni) tako v času gradnje, kot ves čas obratovanja, da so merilna mesta locirana na vseh kritičnih točkah, ter da so rezultati na voljo v realnem času in dostopni tudi najbolj prizadetim ali njihovim predstavnikom. Ni pa sam monitoring že omilitveni ukrep, kot se to nestrokovno in napačno navaja v PVO! Za otroka, kije na igrišču vdihal preveč prašnih delcev, to zaradi dejstva, daje bila prekoračitev tudi izmerjena, ni nič manj zdravju škodljivo! Zato je pomembno, da so vnaprej predpisani jasni ukrepi in odgovorni zanje ob morebitnih prekoračitvah, ki se jih z monitoringom zazna.

ODGOVOR:

Poročilo o vplivih na okolje je izdelano skladno z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09). Uredba določa podrobnejšo vsebino poročila o vplivih na okolje nameravanega posega na okolje in načina njegove priprave v skladu z evropskimi direktivami. V Uredbi ni zahteve po obravnavi oz. predpisovanju monitoringa, kot je bilo to za PVO običajno prej, ko se je za pripravo PVO uporabljalo Navodilo o metodologiji za izdelavo poročila o vplivih na okolje (Uradni list RS, št. 70/96).

Izdelovalcem PVO se nam zdi monitoring pri obravnavi vplivov posega na okolje vplivov zelo pomemben, zato ga v naša poročila vseeno vključujemo. V konkretnem PVO je to razvidno že iz naslova 6.1 UKREPI IN MONITORING V ČASU GRADNJE. Se pa strinjamo, da monitoring ni omilitveni ukrep. Menimo tudi, da je v PVO predviden monitoring hrupa ustrezen.

18. PRIPOMBA

V projektu je potrebno jasno in podrobno razdelati in utemeljiti katere veličine (hrup, vibracije, PM10, ozon, posedanje, ...) bodo predmet monitoringa, na katerih mestih bodo te količine merjene, na kakšen način, kako bodo prikazane, kako se bodo shranjevali zgodovinski podatki in kako dolgo, kdo ima dostop do podatkov in kako, kakšni so ukrepi ob prekoračitvah, katere vrednosti predstavljajo prekoračitev, odgovorne osebe za izvedbo ukrepov in za vzdrževanje sistema v celotnem obdobju gradnje in obratovanja!

ODGOVOR:

V PVO navedene monitoringe (hrup, zrak, vibracije, EMS) morajo izvajati za to pooblašene institucije. Monitoringi se morajo izvajati v skladu z zahtevami zakonodaje (ustrezna merilna metoda, izbira merilnih mest, način poročanja ...).

Ker monitoring kakovosti zraka zakonsko ni predpisan, smo podali le predlog za njegovo izvedbo v času gradnje. V kolikor organ, ki izdaja ustrezna dovoljenja oziroma soglasja smatra, da ga je potrebno tudi dejansko izvajati, ga bo v svoji odločbi tudi zahteval.

Menimo, da so v PVO navedeni monitoringi ustrezni.

TVEGANJE NEDOKONČANJA GRADNJE

PVO pri vsaki temi obravnava tudi vplive po koncu obratovanja. To je sicer hvalevredno in verjetno tako zahteva zakonodaja, čeprav je absurdno domnevati, da lahko nekdo oceni vplive čez npr. 50 let!

Bistveno bolj pomembno in tudi možno pa bi bilo oceniti vplive v primeru zaustavitve / prekinitve gradnje. Verjetnost, da se na neki točki gradnja ustavi ali za daljši čas prekine sploh ni zanemarljiva, sam celo ocenjujem, daje to glede na okoliščine, kot jih pojasnujem v nadaljevanju, vsaj enako verjeten izid projekta kot njegovo dokončanje. Primerov za tak razplet sploh ni treba navajati, saj so blizu in vsem dobro poznani.

Investitor na področju takih gradbenih projektov nima izkušenj, kar pomeni, daje verjetnost za že sicer običajne prekoračitve časovnih rokov in velike podražitve v času gradnje še večja kot sicer.

Lastni kapital investitorja (BŠP d.o.o.) po zadnjih javno dostopnih podatkih predstavlja pribl. 10% vrednosti investicije, kar pomeni, da bo projekt najbrž financiran pretežno z bančnimi krediti. Kot vsi vemo, obstaja tudi realno tveganje, da cene nepremičnin v naslednjih letih padejo oz. pride do drugih neugodnih sprememb na področju ekonomije in posebej na trgu nepremičnin.

Gre torej za projekt, kjer ima investitor ravno dovolj lastnega kapitala, da z gradnjo začne še preden ima zaprto celotno finančno konstrukcijo, je pa zaradi visokega finančnega vzvoda skrajno občutljiv že na relativno majhne (npr. 15%) prekoračitve stroškov (ki so zelo verjetne) ali padce cen nepremičnin oz. druge neugodne spremembe na trgu (ki so tudi zelo verjetne). Možna posledica je ustavitev ali daljša prekinitev gradnje in celo stečaj investitorja, etc...

19. PRIPOMBA

Predlagam, da se PVO dopolni s presojo vplivov trajne ali začasne ustavitve gradnje, v kateri se med drugim definira faza, ko bi bilo to najbolj neugodno in predvidijo omilitveni ukrepi, če do tega pride, oz. ukrepi, ki možnost takega razpleta zmanjšajo!

20. PRIPOMBA

Ob presoji vplivov trajne ali začasne ustavitve gradnje je posebno pozornost potrebno nameniti tveganju, da postane investitor sredi gradnje plačilno nesposoben (ali gre v stečaj ipd.) in predvideti ukrepe (zavarovanja, garancije, poseben sklad?), ki bi kljub plačilni nesposobnosti investitorja zagotovili finančna sredstva za npr. sanacijo morebitnih poškodb, ki so bile do tedaj povzročene na nepremičnem premoženju in kulturnih spomenikih!

ODGOVOR (združen za pripombo 19 in 20):

Presoja investicijske sposobnosti družbenikov BŠP d.o.o. (s strukturo lastništva: MOL 28 %. Olimpijski komite Slovenije 13 % in GSA d.o.o. 59 %), ki bi ugotavljala ekonomsko upravičenost izgradnje in obratovanja Bežigradskega športnega parka, ni predmet Poročila o vplivih na okolje za nameravani poseg.

Vsekakor pa je primernost investicijske sposobnosti in usklajenost z ekonomsko upravičenostjo izgradnje BŠP, predmet preverjanja na osnovi drugih izredno zahtevnih metodoloških osnov za vrednotenje zadostnosti in struktuiranosti virov financiranja, kot tudi primerne dinamike njihovega zagotavljanja, pri podobno kompleksnih projektih.

Kljub navedenemu pa poudarjamo, da je zmotno razmišljanje o možnostih delne ali etapne izgradnje, na kar neutemeljeno navajata pripombi na PVO, označeni s št. 19 in št. 20.

Investitor namreč nima nikakršnih možnosti, da bi uresničeval etapno gradnjo, temveč ima samo dve alternativni: ali poseg opravi v celoti, skladno z dinamiko iz projekta izvedbe izgradnje ali pa nameravane investicije sploh ne začne, oziroma jo začne šele, ko so za izvedbo zagotovljeni vsi potrebni finančni, tehnično-projektni, proceduralni in drugi pogoji.

Razlogi za takšno opredelitev se nahajajo že v samem Odloku o OPPN, ki predvideva obveznost investitorja, da že v »prvi fazi izgradi vse objekte in pripadajoče ureditve v prostorskih enotah P1, C1, C2, C3 in C4«, hkrati pa mora »odstraniti objekta, zgrajena na zemljiščih parcelna številka 588/1 in 589/1, k.o. Bežigrad ter zgraditi vse kleti v prostorskih enotah P1, P2 in P3«. Navedena obveznost računsko predstavlja več kot 86% celotne planirane pozidave, tako da v celotnem projektu ostaneta le še stolpnica v P2 in poslovne vile na terenu v P3.

S tem je zaščiten tudi javni interes po obnovi Plečnikovega stadiona.

Tako je popolnoma nerealna zahteva iz Pripombe št. 19, da se vnaprej opredeli v kateri fazi se bo gradnja zaustavila in, da se na taki oceni izvede presoja vplivov na okolje ter predvidijo omilitveni ukrepi.

Enako nerealna je tudi zahteva iz Pripombe št. 20, kjer naj bi se vnaprej opredelil čas plačilne nesposobnosti investitorja (ali , da gre v stečaj), ki bi povzročila ustavitev gradnje oz. dokončanja projekta. V realnem gospodarskem življenju se vnaprejšnje terminiranje odhoda podjetja v stečaj ne dogaja.

Pri tem je potrebno posebej izpostaviti odgovornost investitorja za uspešno in časovno ustrezno izvedbo projekta, saj mora investitor pred začetkom gradnje bankam oz. potencialnim so-investitorjem predložiti prvovrstna zavarovanja za pridobitev virov, hkrati pa mednarodnim institucijam (FIFA, UEFA, hotelska veriga,) zagotoviti, da bodo objekti športne in komercialne

infrastrukture izgrajeni popolnoma v skladu s standardi za izgradnjo in uporabo objektov, saj sicer objekti ne morejo pridobiti ustreznih tehničnih, varnostnih in drugih licenc.

V skladu s projektno zasnovo se bo v BŠP odvijalo večje število športno-rekreacijskih programov in komercialnih vsebin, kjer bodo pogodbeni odnosi za uporabo objektov v obratovanju opredeljeni z medsebojno zavezujočimi pogodbenimi dokumenti, dogovorjenimi in podpisanimi pred začetkom gradnje, ki jih bodo morali spoštovati vsi udeleženci.

Kot je poznano, so za nespoštovanje navedenih vidikov predvidene tudi zelo neugodne odškodninske zahteve, ki investitorja in ostale udeležence vsekakor navajajo na ustrezno preišljene odločitve, pred pričetkom izvajanja kakršnih koli posegov.

Iz vsega navedenega izhajajo sklepi, da se bo izgradnja projekta začela in dokončala na osnovi vsestranske proučitve vplivnih dejavnikov, hkrati pa bo zagotovljeno tudi spremljanje njihovega uresničevanja, kar bo predmet delovanja investicijskega konzorcija, ki bo ustanovljen po pridobitvi gradbenega dovoljenja.

VARSTVO KULTURNE DEDIŠČINE

Priznam, da se težko sprijaznim s tem, da državni organ, čigar glavni smisel obstoja je varstvo kulturne dediščine, odobrava predstavljeno prezidavo Plečnikovega stadiona. Da, prezidavo, saj o obnovi po mojem mnenju tu ne moremo govoriti. Še težje se sprijaznim s tem, da taisti organ to odobrava kljub, spet po mojem mnenju, očitnemu kršenju Odloka o razglasitvi Plečnikovega stadiona za državni spomenik.

Odlok je za razliko od večine predpisov kratek, jasen in nedvoumen. Vsakomur je po branju omenjenega odloka jasno, da takega projekta na zavarovanem Plečnikovem stadionu in v vplivnem območju spomenika ne more biti, saj bi to grobo kršilo odlok v več točkah. Vsakomur, razen pristojnim na ZVKD, ki pa so drugačnega mnenja. To svoje mnenje utemeljijo s svojim mnenjem (!), ki so ga podali v nekem drugem postopku. V katerega pa kot državljan nisem imel možnosti vstopiti kot udeleženec in so moje pritožbe zlahka ignorirali. Če to ne spominja na »Catch 22«! Državni organ je tako zase izumil način, kako njegovo mnenje postane brezprizivno, kar je popolnoma nedopustno izigravanje pravnega reda RS!

21. PRIPOMBA

Predlagam, da ZVKD pozovete, da svoje mnenje v postopku, ki ga vodite, utemelji, ne pa da se namesto utemeljitve sklicuje na nek drug postopek! Prosim tudi, da ZKVD pozovete, naj pojasni, kdaj kako in komu se lahko državljan pritožimo, če smo prepričani, daje njihovo mnenje o predvidenem posegu na Plečnikovem stadionu očitno napačno in je poseg v očitnem neskladju s predpisi te države!

ODGOVOR:

Avtor pripombe k odgovoru poziva ARSO.

22. PRIPOMBA

Prosim tudi, da me kot pristojni državni organ, ki vodi postopek, tudi sami podučite, komu, kdaj in kako se lahko pritožim, če menim, daje projekt, kije predmet postopka, v nasprotju z že omenjenim Odlokom o zaščiti Plečnikovega stadiona.

ODGOVOR:

Avtor pripombe k odgovoru poziva ARSO.

23. PRIPOMBA

Predlagam tudi, da se, za lažjo presojo, pripravijo grafični prikazi z omenjenim Odlokom zaščitenih vedut pred in po posegu!

ODGOVOR:

Odlok o razglasitvi del arhitekta Jožeta Plečnika v Ljubljani za kulturne spomenike državnega pomena (UL RS, št. 51/09), 10. člen, 6. točka, 10. alineja:

Varovani elementi spomenika so:

- ohranjanje vedute stadiona med vhodnim stebriščem in glorieta, zlasti iz smeri Dunajske ceste, vključno s križiščem s Samovo cesto

PVO je v Prilogi 11 dopolnjeno s prikazom vedut pred in po posegu.

Pričakujem, da boste vse pripombe pozorno preučili in vse zahteve, predloge in mnenja v celoti posredovali investitorju oz. pristojnim organom. Moje mnenje je, da kljub velikemu trudu pripravljavcev, da bi dokazali nasprotno, že obstoječa PVO jasno kaže, da projekt ne bi smel dobiti soglasja naslovnega organa, trdno prepričan pa sem, da bodo dopolnitve, ki sem jih predlagal, to še bolj nedvoumno pokazale.

24. PRIPOMBA

Zaradi nepopolnosti objavljene presoje in zaradi povsem neprimerne terminu javne objave v času dopustov in šolskih počitnic, kar je seveda v prid investitorju in s čimer ste po nepotrebnem zasejali dvom v nepristranskost agencije, predlagam, da se po dopolnitvah PVO še enkrat javno objavi in ponovi postopek.

ODGOVOR:

Avtor pripombe predlog naslavlja na ARSO.

Slabo in pomanjkljivo načrtovanje je tudi pri velikih projektih redna praksa v Sloveniji, zato tudi ogromne zamude in prekoračitve stroškov in druge negativne posledice, tako za okolje, kot za zdravje ljudi, o katerih vsak dan slišimo. Žal ugotavljam, da gre zaenkrat tudi obravnavani projekt po tej poti. ARSO ima možnost in dolžnost, da to prepreči!

VII.Pripombe Irena Tušar, Koroška 20, Ljubljana

V postopku pridobivanja okoljskevarstvenega soglasja investitorja v projektu prenove Plečnikovega stadiona za Bežigradom želim izraziti naslednje pomisleke glede ustreznosti javnosti predložene dokumentacije oziroma sprejemljivosti celotnega projekta:

1. PRIPOMBA

Prah: Ukrepi za zmanjšanje vpliva prašnih delcev so neprepričljivi. Dokumentacija kot "alternativno rešitev glede drugih možnih ukrepov" za zmanjšanje zapraševanja okolice navaja uporabo 4m protihrupne ograje. Protihrupna ograja predstavlja fizično oviro le določenim delcem, ne verjamem pa, da pomeni strokovno optimalno rešitev. Znano je, da se stanovalci ob gradbišču pritožujejo nad vstopom prašnih delcev v stanovanje in posledičnim poslabševanjem stanja ljudi z občutljivostjo dihal. Izpostavljenost prašnim delcem za tako veliko predvideno gradbišče za dobo 4 leta je nesprejemljiva.

ODGOVOR:

Protihrupna ograja je le eden od omilitvenih ukrepov (vsi so predstavljeni na treh straneh poročila v poglavju 6.1.1). Zagotovo predstavlja učinkovito oviro za delce in druga onesnaževala, res pa je, da je pri finejših delcih manj učinkovita. Seveda pa je tudi res, da so za gradbišča značilne večje frakcije delcev, ki jim tako ograja učinkovito prepreči širjenje do stanovanjskih objektov.

2. PRIPOMBA

Meritve: Tako za zrak kot za hrup je kot omilitveni ukrep predvideno opravljanje meritev. Najprej

se mi zdi sporna uvrstitev opravljanja meritev v kategorijo omilitvenih ukrepov; gre namreč za jasen ukrep monitoringa. Na vsebinski ravni pa menim, da so meritve enkrat mesečno preredke, in zato predlagam bistveno pogostejše meritve, hkrati pa razjasnitev kriterijev za izbor dneva in časa izvajanja meritev (v določanju teh bi morali biti vključeni tudi stanovalci) in predlagam, da so podatki iz meritev javni ter objavljeni še isti dan po opravljenih meritvah oz. pridobljenih rezultatih.

ODGOVOR:

Poročilo o vplivih na okolje je izdelano skladno z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09). Uredba določa podrobnejšo vsebino poročila o vplivih na okolje nameravanega posega na okolje in načina njegove priprave v skladu z evropskimi direktivami. V Uredbi ni zahteve po obravnavi oz. predpisovanju monitoringa, kot je bilo to za PVO običajno prej, ko se je za pripravo PVO uporabljalo Navodilo o metodologiji za izdelavo poročila o vplivih na okolje (Uradni list RS, št. 70/96).

Kot izdelovalcem PVO se nam zdi monitoring pri obravnavi vplivov posega na okolje vplivov zelo pomemben, zato ga v naša poročila vseeno vključujemo. V konkretnem PVO je to razvidno že iz naslova 6.1 UKREPI IN MONITORING V ČASU GRADNJE. Se pa strinjamo, da monitoring ni omilitveni ukrep. Menimo tudi, da so v PVO predvideni monitoringi (hrup, zrak, vibracije, EMS) ustrezni. Izvajati jih morajo za to pooblaščen institucije. Monitoringi se morajo izvajati v skladu z zahtevami zakonodaje (ustrezna merilna metoda, izbira merilnih mest, način poročanja ...). Strinjamo se, da bi moral izvajalec gradnje rezultate monitoringa objavljati javno in ažurno.

Za kakovost zunanjega zraka zakonodaja ne predpisuje obveznega monitoringa za gradbišča in dejavnosti, kot so v predvidene v kompleksu Bežigraskega športnega parka. Kljub temu smo izvedbo monitoringa predlagali. V kolikor organ, ki izdaja ustrezna dovoljenja oziroma soglasja smatra, da ga je potrebno tudi dejansko izvajati, ga bo v svoji odločbi tudi zahteval.

3. PRIPOMBA

Drevesa in klima: V dokumentaciji je neustrezno ovrednotena vloga obstoječih dreves na uravnavanje temperature in vlage na mikrolokaciji. Na zelenici med Fondovimi hišami in historičnim zidom stadiona, ter vzdolž Vodovodne ceste trenutno raste večje število zdravih dreves. Njihov vpliv na klimo (temperaturo in vlago) v naših stanovanjih in njihovi neposredni okolici je neprecenljiv, v študiji pa sploh ni ovrednoten. Projekt sicer predvideva posaditev dreves v okolici poslovnih vil, vendar šele po zaključku gradnje (48 mesecev), predvsem pa je potrebno upoštevati, da je učinek mladih dreves v omenjenih kriterijih slabši od učinka, ki ga dajejo velika in košata drevesa. Obdobje, v katerem bodo mlada drevesa zrasla na primerljivo velikost obstoječih dreves, je pričakovano zelo dolgo (verjetno cela človeška generacija). V tem obdobju stanovalci in etažni lastniki ne želimo biti priseljini v to, da se moramo zatekati h klimatskih napravam (tako kot jih ne potrebujemo sedaj), navsezadnje tudi zaradi zmanjševanja vpliva na podnebne spremembe.

ODGOVOR:

IDZ je pripravljena v skladu z določili OPPN, ki v 12. členu govori o pogojih za oblikovanje zunanjih površin. Na drevesa se nanašajo spodnje alineje:

- zelene površine, razen ozelenjenih streh, morajo biti zasajene z drevjem in grmovnicami;
- ob Vodovodni cesti, ob Koroški ulici in ob severnem robu prostorske enote P2 je treba zasaditi drevored visokoraslega drevja;
- visokoraslo drevje mora imeti ob sajenju debelni obseg najmanj 18 cm, merjeno na višini 1,0 m od tal, in višino debla več kot 2,2 m; končna višina dreves mora biti vsaj 10 m;
- vsa obstoječa drevesa v območju prostorskih enot P1, P2 in P3 ter del drevoreda v C2 so lahko odstranjena. Vsa odstranjena drevesa je treba nadomestiti v območju OPPN.

S povzetkom teh določil so dopolnjeni tudi predvideni ukrepi v času gradnje v PVO – poglavje 6.11.1.

Dodan je ukrep, da se drevesa nadomestijo, takoj ko bo to možno, ko se bodo zaključila glavna dela na tem območju. Uporabiti pa je potrebno visokoraslo drevje (dimenzije predpisane v OPPN, IDZ in PVO).

Za obstoječa drevesa je bilo za celotno območje OPPN izdelano strokovno mnenje (Strokovno mnenje - Stadion Bežigrad, št. 24/2008, Tisa d.o.o), ki vsebuje:

- popis dreves na območju,
- ocena zdravstvenega stanja dreves ter njihove strukture krošnje,
- ocena smotrnosti ohranitve posameznih dreves in predlog za prilagoditev gradnje posameznim drevesom.

Strokovno mnenje bo upoštevano v fazi načrtovanja zunanje ureditve v okviru priprave projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja in izvedbo.

4. PRIPOMBA

Zelene površine: Predvidene zelene površine so bistveno manjše od tistih, ki so trenutno na voljo v neposredni okolici Fondovih blokov in so trenutno polno izkoriščene. Na vrtovih ob Fondovih hišah se vsak dan (predvsem popoldne) iz zdravstvenih in rekreacijskih in družabnih razlogov zadržuje veliko stanovalcev iz Fondovih hiš. Ti vrtovi imajo tudi izjemen družaben vpliv na stanovalce, saj so preko njih stanovalci povezani v skupnost. V projektu predvidene zelene površine teh neprecenljivih funkcij Fondovih vrtov ne morejo nadomestiti, saj so zasnovane kot park med poslovnimi stavbami. Še pomembneje je, da so predvidene zelene površine premajhne glede na obstoječe, dokazane potrebe. Res je, da se nedaleč stran, pred osnovno šolo Vita Kraigherja nahaja park, vendar je ta že po zasnovi (opremljen je z igrali) pretežno namenjen otrokom. Ta park privablja veliko otrok in njihovih staršev iz širše okolice, ni pa to park za ostale generacije, ki si park v neposredni bližini stanovanja prav tako zaslužijo.

ODGOVOR:

OPPN V 12. členu govori o pogojih za oblikovanje **zunanjih površin**.

Deli jih na:

- ploščadi (kamor prišteva še pešpoti in trge),
- **nogometno igrišče**,
- zelene površine in
- drevnino.

V alineji št. 4, ki se nanaša na nogometno igrišče, določa, da mora biti le-to prekrito s travo, ne določa pa ali mora biti trava naravna ali umetna, saj gre za športno površino in ne za zelene površine, ki so predeljene v alineji 5.

Prostorski akti praviloma ne določajo materialov tako podrobno kot je npr. tlakovanje z umetnim ali naravnim kamnom in podobno.

Smatramo, da idejna zasnova upošteva vse, z OPPN določene, pogoje za ureditev zunanjih površin.

5. PRIPOMBA

Svetlobno onesnaževanje: Vplivi svetlobnega onesnaženja so neustrezno obravnavani in ukrepi za minimalizacijo svetlobnega onesnaženja so nezadostni. Nesmiselno je, da so logotipi prižgani tudi v nočnem času, saj bi ti svetili neposredno v okna varovanih prostorov. Še pomembneje pa je, da dokumentacija obravnava povečanje svetlobne onesnaženosti (deloma zelo nespretno, saj je npr. na strani 184 relevantna uredba prepisana dobesedno, brez smisla) le iz vidika pravilne uporabe virov svetlobe, ne preučuje pa skupne osvetljenosti varovanih prostorov v Fondovih hišah tik ob Koroški cesti. Mejne vrednosti teh so določene v 17. členu Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaženja okolja. Dokumentacija ne vključuje študije osvetljenosti na oknih varovanih prostorov po nastanku novih virov svetlobnega onesnaženja (reflektorji iz stadiona in osvetljeni logotipi iz poslovnih vil) in ob hkratnem delovanju že obstoječih virov, zato je nepopolna.

ODGOVOR:

V PVO so v točki 6.2.8.2 povzeti ukrepi oz. določila Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, ki so relevantna za posege znotraj območja BŠP.

Prepoved nočnega osvetljevanja je zakonsko predpisana za objekte, ki so osvetljeni z zunanjimi svetilkami in je oglasna površina objekta za oglaševanje večja od 20 m². Na območju Bežigrskega

športnega parka so predvideni objekti za oglaševanje, ki imajo svetilke nameščene v notranjosti in osvetljujejo logotip iz njegove notranjosti, tako da zanje določilo o prepovedi nočnega osvetljevanja ne velja.

Poslovne vile, ki so najbližje stanovanjskim objektom ob Koroški ulici, nimajo predvidene osvetlitve fasad, predvideni pa so logotipi nad vhodi v objekte. Glede na to, da bodo logotipi od fasad stanovanjskih objektov ob Koroški ulici oddaljeni 16,30 m, ni pričakovati, da bi zaradi njihove osvetljenosti (z notranjimi svetilkami) na oknih stanovanj na Koroški ulici bila presežena mejna vrednost za osvetljenost 1 lx, ki jo za objekte, ki so od osvetljene površine oddaljeni med 10 in 20 m, določa Uredba.

Površina igrišča stadiona bo osvetljena z lučmi oziroma reflektorji, ki bodo nameščeni po obodu strehe stadiona in bodo osvetljevali izključno igrišče.

VIII. Pripombe Sonja Pogačnik, Koroška 22, Ljubljana

S tem dopisom podajam nekaj pripomb na dokumentacijo v projektu BŠP z namenom vplivanja na izdajo okoljevarstvenega soglasja o nameravanem posegu.

1. PRIPOMBA

Prvič, mnenje Ministrstva za zdravje (MZ) (mnenje Inštituta za varovanje zdravja, IVZ) temelji na napačnih podatkih.

Mnenje IVZ, ki je del mnenja MZ, ki ga dokumentacija za pridobitev okoljevarstvenega soglasja obravnava kot strokovno mnenje, je osnovano na napačnih podatkih. Navaja, da **bo** »gradnja trajala leto«, kar ni res in je razvidno celo iz dokumentacije, predloženo **s** strani investitorja. Čas gradnje je tu predviden na 48 mesecev. Utemeljevanje sprejemljivosti ali nesprejemljivosti na podlagi napačnih podatkov ne predstavlja ustrezne podlage za presojo vplivov. To mnenje mora biti podano ponovno, njegova vsebina pa temeljiti na pravih podatkih in poglobljenih študijah.

ODGOVOR:

Agencija RS za okolje je zaprosila Ministrstvo za zdravje (MZ) za pojasnilo k strokovnemu mnenju (št. 354-88/2011-3, z dne 04.07.2011). Pojasnilo MZ (št.354-88/2011-7, z dne 25.08.2011) nam je bilo posredovano s šestim pozivom ARSO za dopolnitev vloge (št. 35402-50/2010-46, z dne 30.08.2011). Poročilo o vplivih na okolje je dopolnjeno v skladu s predlogi v pojasnilu MZ; dopolnjena so poglavja 2.5.12, 4.4.1, 5.2.1, 6.1.1 in dodana Priloga 12.

2. PRIPOMBA

Drugič, mnenje MZ (mnenje IVZ) je nenatančno. IVZ navaja, da s stališča »ostalnih predpisanih elementov fizičnega in socialnega okolja« nima zadržkov glede nameravanega posega. Menim, da bi moralo strokovno mnenje specificirati vse dejavnike, ki jih je preučilo in glede vseh podati natančne izsledke. V nasprotnem primeru tako strokovno mnenje daje vtis, da se institucija, ki jo zapiše, vsebini nameravanega projekta sploh ni posvetila. Kot stanovalka nimam občutka, daje MZ storilo vse, kar je v njegovi moči, da zaščiti interese državljanov. Prav tako ni jasno, na podlagi katerih podatkov je IVZ podajalo svoje strokovno mnenje o sprejemljivosti nivoja hrupa v času obratovanja športnega parka.

ODGOVOR:

Pripomba se nanaša na mnenje MZ/IVZ in ne na PVO, zato komentarja ne podajamo.

3. PRIPOMBA

Tretjič, obratovalni čas gradbišča je nedefiniran. Dokumentacija omenja le zaključek v večernih urah, ne vsebuje pa podatka o pričetku del v jutranjih urah, niti o tem, ali bo gradbišče dejavno ob sobotah, nedeljah in praznikih. Menim, da je to bistven podatek za presojo vpliva na zdravje in dobrobit okoliških stanovalcev. O sprejemljivosti obratovalnega časa moramo presojati predvsem okoliški stanovalci, ki spimo v prostorih z okni, obrnjenimi neposredno na gradbišče. Opozarjam na dejstvo, da je potrebno upoštevati različne spalne navade, ki jih deloma narekujejo različna življenska obdobja, različni delovni časi služb, ali različni bioritmi.

ODGOVOR:

V PVO je v poglavju 6.1.4 Varstvo pred čezmernim hrupom je zapisan ukrep: »*Gradnja se omeji na dnevni čas v trajanju maksimalno 10 ur na dan. Gradnja v večernem (18.-22.) in nočnem (22.-6.) času oz. po preteku 10 ur ne sme potekati. V teh časih lahko potekajo le dela, ki ne vplivajo na hrup v okolju, npr. dela v notranjosti objektov, manjša nehrupna dela. V večernem in nočnem času prav tako ne smejo potekati prevozi s tovornjaki za potrebe gradnje.*«

Po Uredbi o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (121/04) dan taraja 12 ur in se začne ob 6.00. Iz v PVO navedenega ukrepa sledi, da bo gradnja omejena na 10 ur znotraj dnevnega obdobja (npr. od 7.00 do 17.00). Omejitev 10 ur je upoštevana tudi pri obravnavi dovozov/odvozov tovornih vozil in obravnavi vpliva na kakovost zraka (izračun PM10 za gradbišče). Hrupnejša gradbena dela kot so pilotiranje, izkopi, odvozi izkopanega materiala se bodo izvajali 5 delovnih dni na teden.

4. PRIPOMBA

Četrtrič, skupne ure dela na gradbišču so nesprejemljive. Izpostavljenost hrupu 10 ur na dan 48 mesecev je prekomerno, predvsem za stanovalce Fondovih hiš, ki opravljajo delo od doma, in tiste starejše, ki večino časa preživijo doma in v njegovi neposredni okolici.

ODGOVOR:

Čas trajanja obremenitve direktno vpliva na vrednosti hrupa, kar je v PVO ustrezno upoštevano. O prekomernosti hrupa lahko govorimo le, če so presežene mejne ali kritične vrednosti hrupa, ne pa tudi samo glede na trajanje obremenitve, kakor navaja pripombodajalka.

Glede na predvideno dinamiko del, bodo najhrupnejša dela, ki so vezana na izkop gredbene jame, trajala 13 mesecev in ne 48, kot se navaja v pripombi.

5. PRIPOMBA

Nazadnje, dokumentacija je pomanjkljiva, ker ni priložena študija osončenja. Za nekatera pritlična stanovanja na Koroški ulici ne bo mogoče zagotoviti osončenja, kot ga predpisuje drugi odstavek 91. člena Odloka o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana. Drugi odstavek 91. člena podaja natančne zahteve glede osončenja: "Obstoječim in novim stavbam je treba zagotoviti v naslednjih prostorih: dnevna soba, bivalni prostor s kuhinjo, bivalna kuhinja, otroška soba, naravno osončenje v času od sončnega vzhoda do sončnega zahoda: - dne 21. 12. - najmanj 1 uro, - dne 21. 3. in 21. 9. - najmanj 3 ure." Študije o tem, ali nameravan poseg to zahtevo izpolnjuje ali ne, v projektni dokumentaciji ni bilo moč najti.

ODGOVOR:

V postopku priprave in sprejemanja OPPN je bila izdelana tudi študija osončenosti. Študija osončenosti ni predmet PVO in izdaje okoljevarstvenega soglasja.

IX. Pripombe Špela Košir, Koroška 16, Ljubljana

Zakaj je potrebno pisati 200 strani dolgo poročilo o vplivih na okolje za opravičevanje megalomanskega projekta, za katerega je že na prvi pogled očitno, da ga je nemogoče stlačiti na

tako majhen prostor? Ali ni škoda časa, energije in denarja, ki so bili vloženi v to? Zakaj se ne bi raje lotili prenove stadiona v obsegu, ki bi bil še znošen za okolico? In zakaj to med alternativami sploh ni obravnavano? Take projekte je mogoče delati samo takrat, ko se mestna oblast že vnaprej odloči, da jih bo za vsako ceno izpeljala do konca.

ODGOVOR:

Za nameravani poseg je po Uredbi o vrstah posegov v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (UL RS, št. 78/06, 72/07, 32/09), predpisana obvezna presoja vplivov na okolje, zato je bilo pripravljeno tudi Poročilo o vplivih na okolje, ki je podlaga za izdajo okoljevarstvenega soglasja.

Idejna zasnova je pripravljena ob upoštevanju prostorskega akta (OPPN), ki na območju določa gradnjo načrtovanih objektov.

X. Pripombe Peter Rondaij, Koroška ulica 24, Katarina Bajželj Žvokelj, Koroška ulica 16, Ljubo Rezar, Koroška ulica 18 (vsi člani Koordinacijskega odbora stanovalcev Fondovi hiš) in Jernej Penca, Koroška ulica 24

Zahteva za vstop v postopek

V skladu z 2. odstavkom 64. člena ZVO-1 vlagamo zahtevo za vstop v postopek za izdajo okoljevarstvenega soglasja za projekt Bežigradskega športnega parka. Pravni interes utemeljujemo po treh različnih pravnih podlagah:

- zemljišče št. 312 k. o. Bežigrad je v posesti etažnih lastnikov, vsi vlagatelji na njem obdelujemo svoje vrtove (dokazilo: letalska fotografija, Gerk, stanje april 2011 - PRILOGA 1);
- zemljišče št. 312 k. o. Bežigrad je po 7. členu ZVETL skupno pripadajoče zemljišče Fondovih hiš, za kar nepravdni postopek že poteka; sodišče je tudi razveljavilo pravnomočnost sklepa o dovolitvi vpisa v korist BŠP (dokazili: zaznamba v zemljiškoknjižnem izpisku z dne 30. 4. 2011, sklep o razveljavitvi z dne 7. 6. 2011 - PRILOGA 2);
- stavbe na naslovih Koroška ulica 16, 18 in 24, v katerih imamo stalno prebivališče oziroma smo etažni lastniki, se nahajajo v območju iz 6. točke 2. odstavka 54. člena ZVO-1 (dokazilo: priloga 1 Poročila o vplivih na okolje).

Pripombe in mnenja na okoljevarstveno soglasje

1. PRIPOMBA

Ker je nameravani poseg v očitnem nasprotju s predpisi o varstvu kulturne dediščine in ker ga zato ni dovoljeno izvesti, mora ministrstvo že po 2. odstavku 57. člena ZVO-1 izdati odločbo o zavrnitvi okoljevarstvenega soglasja.

Obrazložitev: dopis za ARSO z dne 3. 2. 2011 - PRILOGA 3

ODGOVOR:

Idejna zasnova in poročilo o vplivih na okolje sta pripravljena ob upoštevanju prostorskega akta (OPPN), ki na območju določa gradnjo načrtovanih objektov. V postopku priprave in sprejemanja OPPN je bil izveden postopek celovite presoje vplivov na okolje (MOP), v okviru katerega je bilo pridobljeno tudi pozitivno mnenje Ministrstva za kulturo (glej še odg. na spodnjo pripombo X.-2). Pozitivno mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Ljubljana je bilo podano tudi v postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja (04.03.2011, pred javno razgrnitvijo).

2. PRIPOMBA

Poročilo o vplivih na okolje glede izbire izhodišč in metod za ocenjevanje vplivov posega na kulturno dediščino ni v skladu z 11. členom Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave, glede alternativnih rešitev v zvezi s posegom pa ni v skladu s 6. členom navedene Uredbe. Poročilo o vplivih na okolje namreč teh področij ne obravnava posebej, ampak se tako glede celovite presoje vplivov na kulturno dediščino (PVO, str. 18) kot tudi glede alternativnih rešitev (PVO, str. 54) sklicuje na ugotovitve iz Okoljskega poročila, ki je bilo pripravljeno za OPPN. Okoljsko poročilo pa je pri celoviti presoji vplivov na kulturno

dediščino in vrednotenju alternativnih rešitev kot okoljska izhodišča namesto varstvenega režima iz Odloka o razglasitvi del arhitekta Jožeta Plečnika v Ljubljani za kulturne spomenike državnega pomena upoštevalo predvsem smernice ministrstva za kulturo, ki vplivnega območja kulturne dediščine niso obravnavale. Poročilo o vplivih na okolje, ki se sklicuje na ugotovitve iz Okoljskega poročila, pripravljenega v nasprotju s predpisi, ne more biti ustrezna podlaga za izdajo soglasja za poseg v okolje.

Obrazložitev:

Po točki 2.d priloge 1 Uredbe o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje mora okoljsko poročilo vsebovati »povzetek veljavnih pravnih režimov na varovanih območjih ali njihovih delih«.

Čeprav je veljavni pravni režim varstva za kulturni spomenik in vplivno območje kulturne dediščine določen v 56. členu Odloka o razglasitvi del arhitekta Jožeta Plečnika v Ljubljani za kulturne spomenike državnega pomena, poglavje 2.2 Povzetek veljavnih pravnih režimov (Okoljsko poročilo, 9. 11. 2009, str. 28-32) Odloka o razglasitvi niti ne omeni niti ne navede njegovega povzetka, se pa zelo obširno posveti smernicam ministrstva za kulturo, ki so hierarhično podrejene Odloku o razglasitvi in ki ne obravnavajo vplivnega območja kulturne dediščine. Izpustitev glavnega pravnega režima varstva iz Okoljskega poročila pomeni kršitev prvega in tretjega odstavka 6. člena Uredbe o okoljskem poročilu. Okoljsko poročilo ponekod sicer omenja Odlok o razglasitvi, vendar nikjer ne navaja in ne upošteva pravnega režima varstva za vplivno območje kulturnega spomenika, ki v devetem odstavku 56. člena določa:

- ohranjanje obstoječega nepozidanega odprtega prostora,
- prepoved gradnje in prepoved postavitve začasnih objektov na območju obstoječih odprtih prostorov, zlasti zelenic, parkovnih površin in vrtov,
- ohranjanje vedut na spomenik.

Iz dejstva, da v Okoljskem poročilu nikjer ni naveden pravni režim varstva vplivnega območja kulturne dediščine, izhaja, da ta pravni režim pri vrednotenju vplivov plana ni bil ustrezno upoštevan, oziroma je tudi sicer iz Okoljskega poročila razvidno, da so bili vplivi plana vrednoteni izključno z upoštevanjem smernic ministrstva za kulturo.

Ker prostorski plan v vplivnem območju kulturnega spomenika ne ohranja obstoječega nepozidanega prostora, ne upošteva prepovedi gradnje in ne ohranja vedut na spomenik, kot je določeno v Odloku o razglasitvi del arhitekta Jožeta Plečnika v Ljubljani za kulturne spomenike državnega pomena, bi moral biti njegov vpliv na kulturno dediščino zaradi kršitve predpisanega pravnega režima varstva ovrednoten kot bistven in celo uničujoč.

Okoljsko poročilo tako krši tretji odstavek 41. člena Zakona o varstvu okolja, saj iz njega ni razvidno, da bi bila za vplivno območje kulturne dediščine upoštevana okoljska izhodišča po peti in osmi točki drugega odstavka 39. člena Zakona o varstvu okolja. Glede na to, da se Poročilo o vplivih na okolje v celoti sklicuje na ugotovitve Okoljskega poročila, navedena kršitev velja tudi zanj.

ODGOVOR:

Vpliv na kulturno dediščino

Poročilo o vplivih na okolje v poglavjih (PVO), pri obravnavi vpliva na kulturno dediščino (4.1.8.1, 4.2.3, 5.12, 6.1.8), delno povzema tudi Okoljsko poročilo (OP), saj je bila v fazi priprave in sprejemanja prostorskega akta (OPPN) izvedena celovita presoja vplivov na okolje (CPVO), ki je vključevala tudi presojo na kulturno dediščino. V postopku celovite presoje vplivov na okolje, ki ga je vodilo Ministrstvo za okolje, je bilo pridobljeno tudi pozitivno mnenje Ministrstva za kulturo (MK) na OP.

Kot je v pripombi pravilno ugotovljeno, so bile pri pripravi OPPN med drugim upoštewane tudi smernice MK. Res pa je tudi, da so bile smernice izdane (25.03.2009), preden je stopil v veljavo (18.7.2009) Odlok o razglasitvi del arhitekta Jožeta Plečnika v Ljubljani za kulturne spomenike državnega pomena (Odlok). V 1. mnenju MK na OP (11.08.2009; Odlok že v veljavi), je bilo ugotovljeno, da je v OP navedeno, da je Odlok v pripravi, da pa je v času dajanja mnenja Odlok že sprejet in da ga je potrebno obravnavati v OP (kljub temu, da je bilo OP pripravljeno in oddano 08.06.2009, ko Odlok še ni veljal). OP je bilo dopolnjeno skladno s pripombo. V postopku CPVO, ki ga je vodilo Ministrstvo za okolje, je bilo dne 15.09.2009 pridobljeno pozitivno mnenje MK na OP.

V pripombi je pravilno ugotovljeno, da v OP v poglavju 2.2 Odlok ni omenjen. V tem poglavju so navedene vse pridobljene smernice in analizirane tiste, ki so relevantne za obdelavo vplivov v OP. Je pa Odlok naveden na isti strani in sicer v poglavju 2.1 *PRIKAZ VARSTVENIH, VAROVANIH, ZAVAROVANIH, DEGRADIRANIH IN DRUGIH OBMOČIJ, NA KATERIH JE ZARADI VARSTVA OKOLJA, OHRANJANJA NARAVE, VARSTVA NARAVNIH VIROV ALI KULTURNE DEDIŠČINE PREDPISAN POSEBEN PRAVNI REŽIM*. Iz OP (poglavje 3.6.1.1) je razvidno tudi, da je bil Odlok podlaga za določitev okoljskih ciljev, ki so se presojali v OP oz. v postopku CPVO.

Ocenjujemo, da je obravnava vpliva na kulturno dediščino v PVO ustrezna. V postopku izdaje okoljevarstvenega soglasja je bilo pridobljeno pozitivno mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Ljubljana (04.03.2011).

Obravnava alternativ

Zaradi zahteve iz Uredbe po predstavitvi alternativ, ki so bile proučene pred izbiro glavne rešitve, ki je obdelana v IDZ, v 1. delu poglavja 3. *ALTERNATIVNE REŠITVE V ZVEZI S POSEGOM* poročilo o vplivih na okolje povzema variante, ki so bile proučene v fazi celovite presoje vplivov na okolje za predmetni prostorski akt (glej 1. odstavek odgovora).

V 2. delu poglavja 3. *ALTERNATIVNE REŠITVE V ZVEZI S POSEGOM* so v PVO predstavljene v fazi načrtovanja posega in pripravi PVO proučene gradbene, tehnične in tehnološke rešitve:

- hrup suhih glikolskih hladilcev, prezračevalnih naprav in zajemov/izpustov iz kleti,
- gradbiščni uvoz/izvoz,
- transportne poti,
- protihrupna ograja,
- lokacija ponikovalnega polja in vpliv na posedke,
- prestavitev kanalizacijskega zbiralnika,
- pilotiranje,
- zmanjšanje št. sedežev/gledalcev.

V poglavju obdelane rešitve ocenjujemo z vidika okoljskih značilnosti kot ustrezne.

3. PRIPOMBA

Izvedba posega ni dovoljena, saj kletne etaže s temelji ležijo nižje od dveh metrov nad najvišjo gladino podtalnice, kar pomeni, da bo tudi izkop na gradbišču globlji, kot je dovoljeno.

Obrazložitev:

V 19. členu Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za dele območij urejanja BR 1/1 Stadion, BS 1/2 Bežigrad in BS 1/4 Koroška je določeno, da morajo biti vsi objekti in naprave najmanj 2,0 m nad najvišjo gladino podzemne vode. Podobno tudi Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja (UL RS, št. 120/04, 7/06) za območje posega dovoljuje le izkope do globine 2,0 m nad najvišjo gladino.

Poročilo o vplivih na okolje se glede določitve najvišje gladine podzemne vode na koti 279 m nadmorske višine sklicuje na Hidrološko mnenje o dopustni globini posega v vodonosnik zaradi izvedbe občinskega podrobnega prostorskega načrta za dele območij urejanja BR 1/1 Stadion, BS 1/2 Bežigrad in BS 1/4 Koroška (Plečnikov stadion) v Ljubljani, št. K-II-30d/c-1/1641. Navedeno mnenje je strokovno pomanjkljivo, saj ne preverja javno dostopnih empiričnih podatkov za najvišjo raven podtalnice. Pri tem je treba poudariti, da predpisi ne določajo uporabe povprečnega najvišjega nivoja, ampak najvišji doseženi nivo, da bi tako preprečili posege v nihanje podtalnice. Za verodostojno določitev tega nivoja je treba preveriti podatke v vsaj desetletnem obdobju, pri čemer je glede na potek hidroizohips (pretežna smer sever-jug) mogoče uporabiti meritve iz vodarne Kleče, na voljo pa so tudi podatki z opazovalnega mesta VD Vodovodna, ki tako kot stadion leži na Vodovodni cesti in je oddaljeno le nekaj sto metrov. Tako je mogoče ugotoviti naslednje:

1. V obdobju od 1. 1. 2000 do 30. 12. 2005 je bil najvišji nivo podtalnice na Vodovodni cesti tik pod

281 m, medtem ko je bil nivo 280 m presežen še štirikrat (dokazilo: slika 1, J. Urbane, Geološki zavod, in B. Jamnik, JP VO-KA, Geologija 50/2, 467-475, 2007 - PRILOGA 4.)

2. V obdobju od leta 2000 do 2010 je najvišji nivo podtalnice v Klečah dvakrat presegel višino 281 m: leta 2000 je bil najvišji nivo 281,09 m (dokazilo - Hidrološki letopis 2006, ARSO), leta 2010 pa 281,67 m (dokazilo: priponka odgovora od ARSO z dne 29. 3. 2011 - PRILOGA 5).

3. V letu 2010 je bila kota 279 m presežena tudi na merilnem mestu B 1/2 Bežigrad, za katerega pa meritve za daljše opazovalno obdobje niso na voljo (dokazilo - priponka odgovora od ARSO z dne 29. 3. 2011).

Iz navedenih podatkov je očitno, da za najvišji nivo podtalnice ne more biti uporabljena kota 279 m n. v., ampak bi moral biti ta določen na koti 281 m, še bolje pa na koti 282 m, saj se utegne višina podtalnice z izgradnjo načrtovanih hidroelektrarn na srednji Savi povečati. Po vseh dozdašnjih ugotovitvah je namreč reka Sava poleg padavin glavni vir za napajanje vodonosnika Ljubljanskega polja.

Izvedba posega je tako zaradi kršitve predpisov nesprejemljiva, okoljevarstveno soglasje pa bi bilo mogoče izdati le ob pogoju, da ima projekt vsaj eno kletno etažo manj.

Posebej je treba opozoriti, da jaški za dvigalo presegajo maksimalno globino stavbe tudi ob upoštevanju kote 279 m (dokazilo: Prerez A-A in B-B, IDZ - Arhitektura, Vloga za okoljevarstveno soglasje).

ODGOVOR:

V postopku presoje vplivov na okolje in izdaje okoljevarstvenega soglasja za izgradnjo Bežigradskega športnega parka je Agencija RS za okolje – Oddelek območja srednje Save, s strani Agencije RS za okolje – Oddelka za varstvo okolja in narav, prejel poziv za pridobitev mnenja po 61. členu ZVO-1 o sprejemljivosti nameravanega posega.

Kot odgovor je Agencija RS za okolje – Oddelek območja srednje Save podal mnenje št.: 35500-202/2011 z dne 10.03.2011 v katerem je med drugim navedeno:

- Agencija RS za okolje – Oddelek območja srednje Save je k Odloku o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za dele območij urejanja BR 1/1 Stadion, BS 1/2 Bežigrad in BS 1/4 Koroška (Ur. I. RS, št. 40/10) izdal smernice št. 35001-84/2009 z dne 14.07.2009 in mnenje št. 35001-128/2010 z dne 25.03.2010. Zakon o vodah (Ur. I. RS, št. 67/02, 110/02-ZGO-1, 2/04-ZZdrI-A, 41/04-ZVO-1 in 57/08) v 3. odstavku 150.a člena določa, da se šteje, do so projektni pogoji pridobljeni z dnem izdaje mnenja k občinskemu prostorskemu načrtu, investitor pa mora po končanem projektiranju pridobiti vodno soglasje.
- Hkrati je v citiranem mnenju navedeno, da iz mnenja št. 35001-128/2010 z dne 25.03.2010 (geološki zavod Slovenije) izhaja, da je najvišja kota gladine podzemne vode na obravnavanem območju ocenjena na koti 279,00 m.n.m.

Agencija RS za okolje – Oddelek območja srednje Save tako v citiranem mnenju ugotavlja, da sta predvideni najnižja kota dna izkopa gradbene jame na koti 281 m.n.m in prav tako najnižja kota posega za potrebe AB uvrtenih pilotov na koti 279 m.n.m., skladni z določili Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja (Ur. I. RS, št. 120/04 in 7/06) in hkrati ugotavlja, da je poseg sprejemljiv.

Prikazana prekoračitev globine izkopa pod koto 281 m.n.m. je napaka projektanta, ki jo bo slednji popravil – gre za dvigalne jaške, za katere sta investitor in projektant v času priprav na načrtovanje projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD), že pridobila informacije, da so lahko izkopi za jaške dvigal toliko plitvi, da ne posegajo pod koto 281 m.n.m., s čimer torej ne bodo kršena določila Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja. Podrobnejši odgovor bo podan s strani projektanta in investitorja kot odgovor na podane pripombe k razgrnjenemu PVO. Kot navaja predstavnik investitorja in projektanta bodo vse nove rešitve v zvezi z jaški dvigal in izkopi za slednje prikazane grafično in tekstualno v PGD.

Posebej opozarjamo, da bo, glede na določila citirane Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja, za navedeni poseg morala biti izdelana analiza tveganja za onesnaženje vodnega telesa podzemne vode. Citirana uredba namreč določa, da je na podobmočju z manj strogim vodovarstvenim režimom VVO II B (kamor sodi predmetna lokacija) dovoljena gradnja objektov ter izvajanje gradbenih del (v danem primeru se to nanaša predvsem na gradbišče v skladu s predpisi, ki urejajo gradnjo objektov, na zemljišču s površino večjo od 1 ha, nadalje garažno stavbo (pretežni kletni del) in zunanja parkirišča), če so v projektnih rešitvah iz projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja načrtovani zaščitni ukrepi, za katere iz rezultatov analize tveganja za onesnaženje sledi, da je tveganje za onesnaženje zaradi te gradnje sprejemljivo, k projektnim rešitvam za gradnjo objekta in za izvedbo zaščitnih ukrepov pa je izdano vodno soglasje. Ali drugače: analiza tveganja za onesnaženje vodnega telesa bo, na podlagi PGD, med drugim opredelila ali je v PGD opredeljena globina izkopa z vidika določil citirane uredbe sprejemljiva.

Poseg bo torej ponovno ovrednoten v postopku pridobivanja vodnega soglasja; slednje pa je pogoj za pridobitev gradbenega dovoljenja.

4. PRIPOMBA

Izvedba posega je s prometnega stališča nesprejemljiva, saj iz študije izhaja, da projekt ne zadošča prometnim kriterijem.

Obrazložitev:

V novelaciji prometne študije je v točki 6.1.1.2 ugotovitev, da glede na geometrijske značilnosti križišč in glede na prostorske možnosti nobena od podvariant prometne ureditve računsko oziroma teoretično ne zadošča prometnim kriterijem, saj je križišče Dunajska-Samova-Topniška po vseh merilih prenasičeno že danes. Ker bi v takih razmerah izvedba posega močno povečala prometne zastoje in posledično tudi onesnaževanja okolja, je edini možni sklep, da to območje ne prenese dodajanja novih spremljajočih dejavnosti, ki prinašajo povečan obseg prometa, ampak je treba načrtovani projekt brez izvedbe dodatnih ukrepov skriti na že obstoječo, t. j. športno dejavnost. Iz dopisa MOL št. 3505-40/2008-222 z dne 1. 3. 2011 namreč ni razvidno, da bi bile hkrati z izvedbo posega načrtovane tudi rekonstrukcija Dunajske v 6-pasovnico, Topniške v 4-pasovnico ter rekonstrukcija križišča Dunajska-Samova-Topniška, kar bi bila glede na ugotovitve študije edina možnost za reševanje prometnih problemov. Izvedbe posega v načrtovanem obsegu brez ustrezne prometne ureditve ni mogoče dopustiti.

ODGOVOR:

Predlagane rešitve prometnega omrežja in/ali križišč v največji možni meri rešujejo tako obstoječe kot tudi predvidene prometne zahteve. Dejstvo je, da so posamezni kriteriji na obravnavanih križiščih doseženi in/ali nekoliko preseženi. Ne poznamo urbanega prostora na svetu, kjer v času koničnih obremenitev prometni kriteriji kakor koli ne bi bili doseženi in/ali preseženi. Po nam dostopnih podatkih se vsa evropska mesta srečujejo s to problematiko. Ljubljana je glede prometnih problemov med bolj urejenimi mesti. Nivo prometne problematike je zanemarljiv v pogledu primerljivih mest. Trdimo, da so predlagani ukrepi za reševanje prometne problematike usklajeni s prometno politiko, ki se v Ljubljani tudi aktivno izvaja. Prometna politika kot strategija lahko preko ukrepov kadarkoli vpliva na povpraševanje po prometni infrastrukturi in/ali vpliva na izbiro prometnega sredstva.

5. PRIPOMBA

V prometni študiji je zaradi neupoštevanja razporeditve površin za mirujoči promet (garaže) in zaradi pomanjkanja pojasnil o načinih omejevanja vstopa v garaže v prostorski enoti P3 neustrezno določen obseg prometa po posameznih uvožno-izvoznih rampah, zaradi česar vpliva hrupa v času obratovanja ni mogoče zadovoljivo oceniti.

Obrazložitev:

V novelaciji prometne študije je v točki 3.1.3 v tabeli 1 prikazana generacija prometa v popoldanski konici ob delavnikih. Iz tabele sledi, da poslovne vile v prostorski enoti P3 (pisarne 2 - office villas) skupaj generirajo dobrih 200 od nekaj čez 1000 prihodov in odhodov. Pri modeliranju prometa je bilo upoštevano, da izvozno-uvozna rampa na križišču Vodovodne ceste in Koroške ulice servisira le prostorsko enoto P3, prostorski enoti P1 in P2 pa servisira rampa pri Samovi ulici. Ta zato po modelu prevzame tudi večji, v popoldanski konici približno 80-odstotni, delež prometa.

Pri tem ni naveden način, kako naj bi preusmerjanje prometa na južno rampo potekalo v praksi. Še bistveneje pa je, da ni upoštevan podatek, da je površina garaž v prostorski enoti P3 36 000 m², medtem ko površina garaž v prostorskih enotah P1 in P2 skupaj znaša le 32 000 m². Večina parkirnih mest se torej nahaja v prostorski enoti P3, katere uvozno-izvozna rampa naj bi po predpostavkah študije prevzela le 20 % generiranega predmeta. Ker bo vsaka več kot 50-odstotna zasedenost garažne hiše povzročila polnjenje parkirnih mest v prostorski enoti P3 in ker se vozniki, ki bodo imeli v njej parkirane avtomobile, ne bodo čez celotno podzemlje stadiona vozili do rampe pri Samovi ulici, da bi tam obtičali v prometnem zastoju, v novelaciji prometne študije obseg prometa na posamezni rampi ni ustrezno določen. Zaradi tovrstnih napačnih izhodišč tako v poročilu o vplivih na okolje (točka 5.5.2) tudi ni ustrezno ovrednoten vpliv hrupa, ki ga bo v času obratovanja generalni promet na uvozno-izvozne rampe na križišču Koroške ulice in Vodovodne ceste, ter tabele št. 47-50 in slike št. 43-50 stanja v času obratovanja ne prikazujejo pravilno. Tako ni mogoče oceniti, ali bo obremenjenost s hrupom za prebivalce v bližini severne vhodno-izhodne rampe v okviru dovoljenih vrednosti.

ODGOVOR:

Skladno s veljavnim prostorskim aktom OPPN, se severna uvozno izvozno – uvozna rampa namenja le za potrebe parkirišč poslovnih vil v prostorski enoti P3 ter za Osnovno šolo dr. Vita Kraigherja. Preko severne rampe se polni in prazni 217 parkirnih prostorov (od tega 25 namenjenih Osnovni šoli dr. Vita Kraigherja). Preko severne izvozno - uvozne rampe se polnijo le parkirni prostori v kleti 1 in 2A, pod poslovnimi vilami.

Ostali obiskovalci in uporabniki športnega parka bodo vstopali/izstopali na južni rampi, se po krožni rampi v JV vogalu kleti spuščali do etaže pod nivojem nogometnega igrišča, kjer bodo parkirno mesto, glede na proste kapacitete in režim usmerjanja, lahko zbirali v prostorski enoti P1 ali P3. Od tretje kletne etaže navzdol lahko vozila uprabljajo tudi krožno rampo v SV in SZ vogalu kompleksa BŠP. Enaka je tudi pot iz garaže. Preko južne rampe se tako polni in prazni 1.593 parkirnih prostorov. Preko južne rampe se polnijo parkirni prostori v kleti 2, 3, 4 in 5.

Uvozno/izvozna rampa na severni strani je namenjena le za intervencijsko praznjenje.

Opisan način polnjenja/praznjenja parkirnih prostorov je bil upoštevan tudi pri modelnem izračunu hrupa uvozno-izvozne rampe (v PVO poglavje 5.5.2, slike 43-50).

6. PRIPOMBA

Zaradi prepogostega preseganja mejnih oz. ciljnih vrednosti za prašne delce PM10 v Ljubljani izvajanje velikih in dolgotrajnih gradbenih del v neposredni bližini stanovanjskih območij ni sprejemljivo.

Obrazložitev:

Pozitivno mnenje Ministrstva za zdravje o sprejemljivosti nameravanega posega temelji na strokovnem mnenju Inštituta za varovanje zdravja Republike Slovenije št. 354-10/11/338 z dne 30. 6. 2011. V njem je navedeno, da glede na dejstvo, da bo gradnja trajala eno leto, to ne predstavlja pomembne grožnje zaradi dolgotrajne povečane izpostavljenosti prašnim delcem PM10.

Ker bo glede na Poročilo o vplivih na okolje (točka 2.3.10) gradnja trajala 4-krat dlje - t. j. 48 mesecev - in ker povečanje vrednosti za PM10 ni omejeno le na čas trajanja izkopa, pozitivno mnenje Ministrstva za zdravje nepravilno ocenjuje situacijo, saj temelji na manjši izpostavljenosti prašnim delcem PM10 od predvidene.

Pri reviziji strokovnega mnenja bo treba upoštevati tudi dejstvo, da koncentracija prašnih delcev PM10 v Ljubljani pogosto presega mejne oziroma ciljne vrednosti in je zato po Odredbi o določitvi območja in razvrstitvi območij, aglomeracij in podobmočij glede na onesnaženost zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 50/2011) ta opredeljena kot območje I. stopnje onesnaženosti. Na takih

območjih je tudi majhna dodatna izpostavljenost za zdravje veliko bolj škodljiva kot tam, kjer dovoljene ravni onesnaženja niso presežene. Hkrati se vidnejši ukrepi za zmanjšanje koncentracije delcev PM10 za območje Ljubljane še ne izvajajo.

Na podlagi 5. odstavka 16. člena Uredbe o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 9/2011) zato predlagamo, da se v okviru kratkoročnega akcijskega načrta izvajanje vseh velikih gradbenih del v 30- do 50-metrskem pasu okoli območij, ki so po občinskem prostorskem načrtu opredeljena kot čiste stanovanjske površine, preloži na obdobje, ko mejne oziroma ciljne vrednosti za prašne delce PM10 v Ljubljani ne bodo več presežene.

Tudi iz slike št. 25 Kakovost zraka v okolici gradbišča (PVO, str. 104) je razvidno, da v primeru omejitve gradbišča na območje izza zdajšnje stadionske ograje - približno 40-metrski zamik proti jugu - stanovalci ne bi bili več izpostavljeni povečanim koncentracijam delcev PM10.

ODGOVOR:

Agencija RS za okolje je zaprosila Ministrstvo za zdravje (MZ) za pojasnilo k strokovnemu mnenju (št. 354-88/2011-3, z dne 04.07.2011). Pojasnilo MZ (št.354-88/2011-7, z dne 25.08.2011) nam je bilo posredovano s šestim pozivom ARSO za dopolnitev vloge (št. 35402-50/2010-46, z dne 30.08.2011). Poročilo o vplivih na okolje je dopolnjeno v skladu s predlogi v pojasnilu MZ; dopolnjena so poglavja 2.5.12, 4.4.1, 5.2.1, 6.1.1 in dodana Priloga 12.

Mnenja MZ/IVZ ne moremo komentirati. Pojasnjujemo pa, da je bilo pri izračunih koncentracij delcev PM10 upoštevano tudi obstoječe stanje. Pri izračunih dodatne obremenitve pa je bilo kriterij dejstvo, da ta ne sme presegati 3% mejne letne vrednosti, tako da se obstoječe stanje zaradi obratovanja vira le malo spreminja. Ta kriterij sicer velja za nepremične vire onesnaževanja (na primer proizvodne procese v tovarnah). Ocena vpliva gradnje na kakovost zraka z delci je bila narejena za najneugodnejšo situacijo, to je, ko se gradnja izvaja na nivoju terena okoliških objektov. Vemo pa, da se bodo izkop gradbene jame in prevozi materiala, ki so po našem mnenju največji možni viri prašenja, na nivoju okoliškega terena izvajali le krajši čas (še manj kot eno leto), izkopi na območju stadiona pa se pričnejo že na koti -7 m.

7. PRIPOMBA

Ocena, da je mogoče z izvajanjem omilitvenih ukrepov emisijo prahu mogoče zmanjšati na petino začetne vrednosti, nima strokovne podlage.

Obrazložitev:

V Poročilu o vplivih na okolje so v točki 5.2.1 naštet potrebni omilitveni ukrepi v času gradnje in navedena ocena, da ti znižujejo emisijo prahu na 20 % začetne vrednosti. Ker je tako zmanjšana vrednost uporabljena za dokazovanje okoljske sprejemljivosti projekta in za vse nadaljnje računske modele, je treba petkratno zmanjšanje emisij ustrezno utemeljiti. Arbitrna ocena izdelovalca okoljskega poročila ne zadošča.

ODGOVOR:

Ocena učinkovitosti omilitvenih ukrepov temelji tako na strokovni presoji, izkušnjah kot tudi literaturnih navedbah, ki smo jih navedli v poglavju Seznam virov v PVO. Očitek brez ustrezne strokovne razlage s strani pripombodajalca zato zavračamo.

8. PRIPOMBA

Poročilo o vplivih na okolje ne obravnava vseh vplivov na okolje, predpisanih z uredbo in zakonom (ZVO-1, prvi odstavek 51. člena).

Obrazložitev:

V Poročilu o vplivih na okolje je v točki 1.5 (Predmet in vsebina poročila) netočna trditev, da je v obstoječem stanju območje že pozidano, kar je uporabljeno kot glavna utemeljitev, da vpliva na tla ni treba obravnavati. Prostorska enota P3, ki predstavlja šestino celotnega območja posega, je namreč v celoti nepozidana, prekrita je z rodovitno prstjo in na njej so že vsaj 80 let zelenjavni in cvetlični vrtovi ter travnate površine. Z izvedbo posega bo 9000 kvadratnih metrov rodovitne prsti nepovratno uničenih.

Neobravnavanje vpliva na tla predstavlja kršitev 2. točke 2. člena Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave. Prav tako ni jasno, zakaj je iz obravnave izločen vpliv predlaganega posega na biotsko raznovrstnost, naravne vrednote ter krajino. Čeprav ne gre za območje posebnega režima varstva narave, pomen biodiverzitete in z njo povezanih ekosistemskih uslug na vplivnem območju ni zanemarljiv, še posebej v kontekstu urbanega okolja ne.

ODGOVOR:

V PVO je zapisano: "Območje posega se v celoti nahaja v urbanem območju. V obstoječem stanju je območje že pozidano, večino tal pa prekriva propadajoči stadion, ki se ga bo s posegom saniralo. Zaradi antropogenih vplivov so bile pedološke značilnosti na območju že močno spremenjene - talni horizonti so pomešani, lahko tudi homogenizirani ter tvorijo enoten antropogen P horizont. Proces tlotvorbe je zaradi pozidanosti spremenjen ali celo prekinjen.«

Za napisano ocenjujemo, da drži.

Res je tudi, da del območja (P3) v obstoječem stanju ni pozidan z objekti kot je stadion (v P1) ali opuščen bencinski servis (v P2), se pa na tem delu nahaja zaklonišče in vrtički s spremljevalnimi strukturami/objekti, ki niso v skladu z odlokom, ki velja na območju Mestne občine Ljubljana (Odlok o urejanju in oddaji vrtičkov v zakup (UL RS, št. 287/09). Po odstranitvi vrtičkov in realizaciji posega bodo parkovne ureditve med objekti v prostorski enoti P3 omogočale nemoten dostop do kulturnega spomenika, kar do sedaj ni bilo mogoče. Prav tako bo na parkovnih površinah omogočeno nadaljnje druženje okoliških stanovalcev.

Na podlagi predhodnega vsebinjenja smo se izdelovalci PVO odločili, da vpliva na tla v PVO ne bomo obravnavali v posebnem poglavju, saj ocenjujemo, da so ukrepi, ki so predvideni za varovanje podzemnih voda, glede na to, da se lokacija nahaja na vodovarstvenem območju (VVO IIB, VVO III), ustrezni in zadostni tudi za varovanje tal.

Območje Bežigrskega športnega parka ne leži na zavarovanem območju, območju Nature 2000, naravni vrednoti (po Zakonu o ohranjanju narave) ali na območju pomembnem za biotsko raznovrstnost. Z ozirom na zbrane podatke, podatke iz literature ter ugotovitve na terenskem ogledu na lokaciji in v bližnji okolici ni prisotnih redkih živalskih in rastlinskih vrst, poleg tega je območje že pozidano in antropogeno spremenjeno (npr. v prostorski enoti P3 tudi zaradi vrtičkov). Zaradi naštetega v PVO tudi ni posebej presojan vpliva na naravo.

9. PRIPOMBA

V Poročilu o vplivih na okolje (točka 5.3) vplivi na klimatske razmere niso ustrezno ovrednoteni, saj ocena 0 v času obratovanja ne more ustrezati realnim vrednostim.

Obrazložitev:

V prostorski enoti P3 s površino 9000 kvadratnih metrov, ki je zdaj v celoti ozelenjena, bodo po izvedbi posega zaradi pozidave zelene površine nekajkrat manjše. Neposredne posledice bodo manjši ponori ogljikovega dioksida, zlasti pa spremenjene mikroklimatske razmere v neposredni okolici. Večji delež betonskih, tlakovanih in asfaltiranih površin bo povzročil večjo akumulacijo toplote zlasti v poletnem času in s tem višje temperature. Temperaturna nihanja za stanovalce na Koroški ulici se bodo povečala tudi zaradi manjšega izhlapevanja vlage iz tal. Čeprav vpliv na klimatske razmere ne bo zelo velik in bi moral biti ovrednoten s strokovnimi študijami.

ODGOVOR:

Napisano seveda drži, vendar ugotavljanje tako majhnih sprememb presega namen te naloge.

10. PRIPOMBA

Agencija Republike Slovenije za okolje pri odločanju o sprejemljivosti izvedbe posega ni dolžna upoštevati neustavnih in nezakonitih delov Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za dele območij urejanja BR 1/1 Stadion, BS 1/2 Bežigrad in BS 1/4 Koroška (OPPN), ki predvidevajo

pozidavo vplivnega območja kulturne dediščine in ki so podlaga za izvedbo posega. Po 2. členu Zakona o državni upravi ARSO svoje delo opravlja samostojno v okviru in na podlagi ustave, zakonov in drugih predpisov. Po 153. členu Ustave morajo vsi njegovi posamični akti in dejanja temeljiti na zakonitem predpisu, OPPN za območje stadiona pa je očitno nezakonit. Ta pripomba je vložena v skladu z navodilom Ustavnega sodišča, da je treba pred vložitvijo pobude za ustavno presojo protiustavnost in nezakonitost OPPN naprej uveljavljati v vseh postopkih pred državnimi organi in na rednih sodiščih. Po našem mnenju je smiselneje, da se morebitno izdajanje soglasij, utemeljenih na očitno nezakonitih predpisih, prepreči že v upravnem postopku, namesto da se z upravnimi spori obremenjuje sodišča.

Obrazložitev:

1.

Pri pripravi OPPN je bila javnosti kratena pravica do sodelovanja pri upravljanju javnih zadev iz 44. člena ustave, saj je občina brez podelitve javnega pooblastila na investitorja prenesla del izvirnih nalog iz svoje pristojnosti. V dogovoru, ki sta ga podpisala Zoran Jankovič in Joc Peččnik, je bilo namreč določeno, da bo vsa stališča do pripomb in predlogov javnosti namesto MOL-a pripravil Bežigranski športni park (dokazilo: dogovor med MOL in BŠP z dne 24. 12. 2008, arhiv Oddelka za urejanje prostora MOL).

2.

OPPN je bil pripravljen v nasprotju z določbo iz 4. odstavka 15. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Ur. I. RS, št. 33/2007), po kateri mora biti skladen z občinskim prostorskim načrtom. Ker ta v času sprejetja izpodbijanega odloka še ni bil uveljavljen, bi morale biti upoštevane prostorske sestavine dolgoročnega plana za obdobje od leta 1986 do leta 2000. V njih je bilo območje OPPN opredeljeno kot športne, parkovne in rekreacijske površine, na katerih je dopustna le gradnja tistih objektov, ki območje funkcionalno dopolnjujejo, ne pa tudi drugih - npr. hotelov, klinik, poslovnih stavb, trgovskih centrov.

3.

OPPN je bil pripravljen v nasprotju z Uredbo o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/2004), ki v 2. odstavku 31. člena izrecno predpisuje, da se v neposredno bližino čistih stanovanjskih površin, med katere sodi območje Fondovih hiš, lahko umesti le manjši športnorekreacijski center. Pri 220 000 kvadratnih metrih skupne bruto tlorisne površine enega največjih športnih centrov v državi in umestitvi spremljajočih dejavnosti v petetažne novogradnje, oddaljene približno 15 metrov od Fondovih hiš, ta zahteva v OPPN ni bila upoštevana.

4.

OPPN je bil pripravljen v neskladju s 74. členom Zakona o varstvu kulturne dediščine (ZVKD-1, Ur. I. RS št. 16/2008), ki v planih predpisuje varstvo kulturne dediščine z upoštevanjem aktov o razglasitvi za nepremični spomenik. Kršen je bil pravni režim varstva vplivnega območja kulturne dediščine, kar je podrobneje obravnavano že v pripombah št. 1 in 2.

5.

Pri pripravi OPPN niso bili upoštrevani 1. odstavek 78. člena Zakona o varstvu kulturne dediščine (ZVKD-1, Ur. I. RS št. 16/2008), 3. odstavek 56. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Ur. I. RS, št. 33/2007) in 2. odstavek 9. člena Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta (Ur. I. RS, št. 99/2007), ki zahtevajo, da je v primeru celovite prenovne konservatorski načrt obvezni sestavni del OPPN.

ODGOVOR:

Pripomba se vsebinsko nanaša na postopek priprave in sprejemanja OPPN, zato se izdelovalci PVO in IDZ do nje ne opredeljujejo.

11. PRIPOMBA

Idejni projekt ne upošteva vseh pogojev za ureditev zunanjih površin, določenih v OPPN, Poročilo o vplivih na okolje pa pri oceni sprejemljivosti posega to dodatno zmanjšanje zelenih površin spregleda.

Obrazložitev:

Poročilo o vplivih na okolje v točki 2.3.3.1 navaja, da bo igralna površina prekrita z umetno travo, medtem ko Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za dele območij urejanja BR 1/1 Stadion, BS 1/2 Bežigrad in BS 1/4 Koroška v 12. členu izrecno zahteva, da mora biti nogometno igrišče prekrito s travo. Neupoštevanje tega pogoja pomeni dodatno poslabšanje mikroklimatskih razmer (glej pripombo št. 9).

ODGOVOR:

OPPN V 12. členu govori o pogojih za oblikovanje **zunanjih površin**.

Deli jih na:

- ploščadi (kamor prišteva še pešpoti in trge),
- **nogometno igrišče**,
- zelene površine in
- drevnino.

V alineji št. 4, ki se nanaša na nogometno igrišče, določa, da mora biti le-to prekrito s travo, ne določa pa ali mora biti trava naravna ali umetna, saj gre za športno površino in ne za zelene površine, ki so predeljene v alineji 5.

Prostorski akti praviloma ne določajo materialov tako podrobno kot je npr. tlakovanje z umetnim ali naravnim kamnom in podobno.

Smatramo, da idejna zasnova upošteva vse, z OPPN določene, pogoje za ureditev zunanjih površin. Ocenjujemo, da zaradi umetne trave na nogometnem igrišču ne bodo poslabšane mikroklimatske razmere pri najbližjih objektih.

12. PRIPOMBA

Poročilo o vplivih na okolje je pomanjkljivo, ker ne oceni skupnega vpliva hrupa v času gradnje - hkratnega delovanja različnih gradbenih strojev - in ker ni ustrezno ovrednoten vpliv, ki bo v času obratovanja nastajal zaradi prireditev na stadionu. Poleg tega že parcialne ocene za čas gradnje kažejo stalno preseganje mejnih vrednosti kazalcev hrupa in približevanje kritičnim vrednostim, zaradi česar bi moral biti vpliv ocenjen kot nesprejemljiv.

Obrazložitev:

Vpliv na obremenjenost okolja s hrupom je neustrezno ovrednoten in ocenjen. Po Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (105/05, 34/08, 109/09, 62/10) mejna vrednost kazalcev hrupa za II. območje stopnje varstva pred hrupom znaša 55 dBA L_{dvn} ter 60 dBA L_{dvn} za III. območje varstva pred hrupom. Iz izračunov obremenjenosti stavb v času gradnje (tabele 37, 38, 39, 40, 41, 43 in 44) je razvidno, da bodo kljub protihrupni ograji praktično v vseh fazah gradnje mejne vrednosti hrupa presežene vsaj na enem objektu. Ker bodo že samo zaradi izkopov skoraj dosežene kritične vrednosti kazalcev hrupa (tabela 40) - ob upoštevanju drugih virov hrupa pa tudi presežene -, tega ni mogoče sanirati niti s predlagano pridobitvijo dovoljenja za začasno čezmerno obremenjevanje okolja s hrupom. Izdelovalec poročila je ocenil vpliv v času gradnje kot zelo velik (ocena 4), kar ni skladno ne z zakonodajo ne z metodologijo na strani 101 Poročila o vplivih na okolje, kjer je navedeno, daje vpliv nesprejemljiv, če sprememba sestavine okolja presega zakonsko predpisane meje.

Nadalje izdelovalec poročila ni ocenil skupnega vpliva v času gradnje - ni upošteval hkratnega delovanja različnih gradbenih strojev. Nerealno je pričakovati, da bi med pilotiranjem vsa ostala gradbena mehanizacija mirovala ali da bi med nakladanjem in speljevanjem tovornjakov bagri prekinjali delo. Zato bi bilo treba kazalce hrupa izračunati za hkratno delovanje različne gradbene mehanizacije ter upoštevati tudi ozadje - promet. Poročilo o vplivih na okolje določi le omejitve skupne ravni zvočne moči (116 dBA), da kritične vrednosti kazalcev hrupa ne bi bile presežene, ne spušča pa se v ključno oceno, ali so ob upoštevanju vseh virov hrupa na gradbišču ter ozadja vsa predvidena gradbena dela, pilotiranje in izkop 4.000 kubičnih metrov na dan pri tej omejitvi zvočne moči sploh izvedljivi - zlasti ob dejstvu, da bo že samo pilotiranje doseglo 117 dBA.

Tudi vpliv v času obratovanja ni ustrezno ovrednoten in ocenjen, saj ne upošteva športnih in kulturnih dogodkov. Športni park je zasnovan kot večnamenski prostor za izvedbo različnih prireditev, ki se jih bo v večernih ali celo nočnih urah udeleževalo po več tisoč obiskovalcev. Izključitev tako pomembnega vira hrupa je nesprejemljiva in nestrokovna, zato je nujna ponovna

presoja v času obratovanja zlasti za kazalca večer (47 dBA) in noč (42 dBA), pri katerih je treba preveriti skupni vpliv hrupa zaradi uvozno-izvoznih ramp, glikolnih hladilcev ter športnih dogodkov in koncertov. Za objekt Vodovodna cesta 19 je eden že presežen (tabela 47). Ravno zaradi hrupa je treba vplivno območje v času obratovanja razširiti še na Fondove hiše vzdolž Koroške ulice.

ODGOVOR:

Pripomba glede vpliva zaradi hkratnega obratovanja različnih gradbenih strojev je umestna. Možno je, da se bodo že v času uvertiranja pilotov vršili tudi izkopi. Ta hkratnost obeh tipov gradbenih strojev potegne za sabo strožje omejitve glede maksimalne skupne ravni zvočne moči, in sicer za izkope $L_w = 114$ dBA. PVO smo v poglavju 5.5.1 dopolnili s hkratnim obratovanjem pilotiranja in izkopov, kar smo predstavili s kartami hrupa in pripadajočimi tabelami, zaradi tega smo dopolnili tudi poglavje o omilitvenih ukrepih (poglavje 6.1.4).

Zaradi soodvisnosti posega izkopa na območju BŠP s posegom vnosa na lokaciji peskokopov v Moravčah bo količina dnevno izkopenega materiala in tovornih vozil za odvoz manjša od navedene v razgrnjenem PVO (4.000 m³, 400 tovornih vozil), predvidoma 2.587 m³, 176 tovornih vozil. Hrup zaradi prevozov težkih vozil po javnih cestah v času izkopov je izračunan zato, da se ugotovi povečanje hrupa cestnega prometa, ki se je izkazalo za veliko le pri stavbah Vodovodna (15,) 17 in 19; povečanje hrupa zaradi cestnega prometa pri preostalih stavbah ne bo veliko.

Izvedljivost gradnje ob upoštevanju $L_w = 116$ dBA pri izkopih oz. glede na pripombo $L_w = 114$ dBA pri izkopih je zagotovljena. Povprečen bager na gradbišču bo imel raven zvočne moči $L_w = 105$ dBA. Izračunali smo, da imajo enako efektivno raven zvočne moči tudi pripadajoči tovornjaki, tako da je raven zvočne moči enega bagerja s pripadajočimi tovornjaki $L_w = 108$ dBA. Raven zvočne moči $L_w = 114$ dBA pomeni 4 bagerje s pripadajočimi tovornjaki, kar zadošča za potrebe gradnje. PVO je dopolnjeno v poglavjih 3.2, 5.5.1, 5.6.1, 6.1.4.

V času obratovanja so prireditve obravnavane v smislu virov hrupa, ki jih navaja Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (promet, hladilne naprave ipd.). Pričakovani glavni vir hrupa v času prireditev bodo zvočne naprave, ki pa jih obravnava Uredba o načinu uporabe zvočnih naprav, ki na shodnih in prireditvah povzročajo hrup, in se ocenjuje v okviru poročila o emisiji hrupa v okolje za posamezno prireditve oz. za prireditveni prostor.

XI. Pripombe Lan Filipič, Koroška ulica 24, Ljubljana

V zvezi z vašim javnim naznanilom v nadaljevanju podajam zahtevo za vstop v postopek stranskega udeleženca in podajam svoje mnenje na dokumentacijo v projektu z namenom vplivanja na izdajo okoljevarstvenega soglasja o nameravanem posegu.

Zahtevo za vstop v postopek za izdajo okoljevarstvenega soglasja v omenjenemu projektu podajam na podlagi dejstva, da imam na območju, na katerem bi nameravani poseg predstavlja obremenjevanje okolja, z vplivi na zdravje in premoženje ljudi, stalno prebivališče in sem etažni (so)lastnik. Poleg tega za zemljišče št. 312 k.o. Bežigrad (na katerem je predviden velik del projekta) poteka nepravdni postopek. Vsakemu izmed stanovanj v Fondovih hišah je po izvornih načrtih pripadal vrt na zemljišču št. 312, in za tega skrbim.

Na javnosti dostopno dokumentacijo za okoljevarstveno soglasje imam naslednje pripombe:

1. PRIPOMBA: Študije prometa so površne in pomanjkljive

a.) Študija prometa, ki je objavljena na spletni strani Agencije republike Slovenije za okolje (ARSO) pod naslovom »Prometna študija - novelacija«, je sicer navidezno strokovno izvedena, vendar je zaradi zastarelosti (september 2009) nepovezana z zadnjimi spremembami v samem projektu Bežigrajski športni park (BŠP). Zato je kot strokovna podpora projektu BŠP ne samo brezpredmetna, ampak celo namenoma zavajajoča za javnost. Vsi scenariji prometne ureditve namreč obravnavajo samo različice izvozov prometa na jugozahodni strani BŠP (križišče Samova - Vodovodna). Zadnje različice projekta BŠP pa jasno predvidevajo tudi dodaten izvoz iz garaž na Vodovodno cesto na severni strani pri Koroški ulici. Investitor (BŠP d.o.o.) mora zato ustrezno spremeniti in dopolniti prometno študijo na način, ki bo upošteval te kasnejše različice projekta, saj

bo le na ta način možno strokovno in celovito presojanje vplivov na okolje zaradi spremenjenih prometnih ureditev. Natančneje, problematični so naslednji vidiki:

- Izsledki predstavljene študije zaradi spremembe projekta in s tem povezanimi spremembami dovoznih in izvoznih poti ne morejo podpirati zaključka, da se po Vodovodni cesti med obratovanjem BŠP promet ne bo povečal, saj študija ne obravnava ustreznega projekta. Zato je potrebno izdelati novo študijo, ki bo kot minimalen standard obravnavala najnovejšo verzijo projekta BŠP. Dodati pa je potrebno tudi projekte, ki vplivajo na promet v območju in so že bili potrjeni s strani MOL (glej tudi točko l.b.).
- Trditev, navedena v projektu, da dodaten promet ne bo predstavljal velike obremenitve (poleg dejstva, da je izvoz iz garaž na Vodovodno cesto predviden tik pred Osnovno šolo Vita Kraigherja), je arbitrarna, saj je ne podpira nobena strokovna utemeljitev v predstavljeni študiji. Glede na to, da dokumentacija ne vsebuje ustrezne prometne študije, se poraja vprašanje, če so bili v vseh ostalih študijah za čas obratovanja (študije hrupa in zraka) sploh upoštevani vplivi iz teh področij, ki bodo nastali neposredno kot posledica uporabe garažnega vhoda ob Vodovodni cesti, pred OŠ Vita Kraigherja.
- Prav tako je slabo premišljen vidik ohranjanja prometne varnosti, saj besedno zagotavljanje, da »bo promet organiziran tako, da ne bo varnost slabša« ni zadostno; potrebne so natančnejše navedbe predvidenih ukrepov za doseg tega cilja.

ODGOVOR:

Prometna študija je bila strokovna podlaga za izdelavo Prostorskega akta, ki je bil sprejet aprila 2010. Prometna študija obravnava dva izvoza iz garaže na mestih, ki sta obravnavana tudi v aktualnem poročilu o vplivih na okolje.

b.) Predlagane prometne ureditve v okolici BŠP so prav tako izredno kratkoročne, slabo premišljene in s pomanjkanjem vizije, saj ne predvidevajo pričakovanih sprememb v prometu v okolici projekta. Primer takšnega razmišljanja je popolno ignoriranje idej in sklepov o spremembi prometne ureditve Dunajske ceste, ki jo javnost pozna pod imenom »Zmajev rep«. V okviru evropskega projekta Civitas Elan se je Mestna občina Ljubljana (MOL) zavezala, da bo poskusni koridor Zmajev rep vzpostavila še pred iztekom programskega obdobja leta 2012. Projekt predvideva zaprtje enega izmed voznih pasov za ves promet (razen javnega) v vsaki smeri na Dunajski cesti. Kot zunanjega opazovalca dogajanja, povezanega z izgradnjo BŠP, me posledično skrbi interna komunikacija med družbeniki v podjetju BŠP d.o.o. (družbenik je tudi MOL) in s tem povezana navidezna nesposobnost koordinacije prihajajočih projektov in zavez. ARSO zato predlagam, da pozove investitorja (BŠP d.o.o.), da od družbenika (MOL) zahteva, da jim posreduje vse relevantne informacije o projektih, zavezah in sklepih, ki jih je sprejel MOL in neposredno vplivajo na prometno ureditev in v okolici BŠP v času pred, med in po gradnji. Le takšno celovito informiranje družbenikov in javnosti je namreč lahko stabilna iztočnica za strokovno izdelavo študij in odgovorno vključevanje zainteresirane javnosti v postopke odločanja.

ODGOVOR:

Predlagane rešitve prometnega omrežja in/ali križišč v največji možni meri rešujejo tako obstoječe kot tudi predvidene prometne zahteve. Trdimo, da so predlagani ukrepi za reševanje prometne problematike usklajeni s prometno politiko, ki se v Ljubljani tudi aktivno izvaja. Prometna politika kot strategija lahko preko ukrepov kadarkoli vpliva na povpraševanje po prometni infrastrukturi in/ali vpliva na izbiro prometnega sredstva.

c.) V projektni dokumentaciji je pomanjkljivo obravnavan vidik vključevanja v infrastrukturo javnega potniškega prometa in njeno okrepitev. Ob prireditvah v BŠP je pričakovati veliko število udeležencev, velik del katerih bi s pametnimi ukrepi lahko spodbudili k uporabi avtobusnega prometa, koles in hoje kot načina transporta do in iz prireditev. Namesto tega, da vse moči usmerja v zagotavljanje parkirnih mest v podzemlju, bi sodoben projekt moral zgledno vključevati tudi ukrepe, ki bi aktivno spodbujali k uporabi trajnostnih prometnih načinov in ureditev, in obstoječo infrastrukturo morda celo nadgrajevali.

ODGOVOR:

Predlagane rešitve prometnega omrežja in/ali križišč v največji možni meri rešujejo tako obstoječe kot tudi predvidene prometne zahteve. Trdimo, da so predlagani ukrepi za reševanje prometne problematike usklajeni s prometno politiko, ki se v Ljubljani tudi aktivno izvaja. Prometna politika kot strategija lahko preko ukrepov kadarkoli vpliva na povpraševanje po prometni infrastrukturi in/ali vpliva na izbiro prometnega sredstva.

2. PRIPOMBA: Nerealnost izračunov obremenjenosti s hrupom in časovnega plana gradnje

Dokumentacija predvideva, da se bo izkop zaključil v obdobju enega leta, ta podatek pa predstavlja izhodišče za marsikatero oceno sprejemljivosti posegov. Realnost, izvedljivost tega časovnega plana pa ni utemeljena. Na podlagi izkušenj, ki jih je generiralo več gradbišč v Ljubljani (predvsem gradnja soseske Belle Vie Tivoli v Spodnji Šiški, kjer sem stanoval pred selitvijo na Koroško ulico), se tako obsežnega izkopa v enem letu ne da izvesti. V nadaljevanju zato podajam praktične implikacije v dokumentaciji navedenih podatkov glede izvedbe del:

- 10 ur dela na gradbišču dnevno pomeni 600 min dela dnevno.
- Ob predpostavki, da bo dnevno z gradbišča odpeljalo 440 tovornjakov, kot je navedeno v dokumentaciji vloge za pridobitev OVS, to pomeni, da bo gradbišče zapustil tovornjak z izkopanim materialom vsake 1,36 min ali 82 sek. Tudi investitor sama navaja, da bo gradbišče zapustil tovornjak vsako minuto in pol.
- Peskokopi Tome, Soteska in Zabritof, kamor se bo odvažal izkopan material, so oddaljeni 30 min vožnje v eno smer.
Vsak tovornjak bo zato za vožnjo v obe smeri potreboval približno 60 min, če optimistično predpostavimo, da v prometnih konicah in zaradi slabih razmer na cesti, ne bo prišlo do podaljšanja časa vožnje.
- Za vsak tovornjak predpostavimo, da se naloži z izkopanim materialom in sprazni v skupaj 30 min, kar je ponovno zelo optimistična predpostavka.
- Zgornji alineji pomenita, da lahko vsak tovornjak na dan izvede 6,67 voženj (7 voženj in vsaka po 90 min, če predpostavimo, da bodo tovornjaki vozili več kot 10 ur, nanese na točno 630 min].
- Naprej to pomeni, da mora v primeru 440 voženj tovornjakov in 7 vožnjah vsakega tovornjaka na dan, izvajalec del zagotoviti hkrati vsaj 63 ($440/7=62,85$) različnih tovornjakov, s katerimi bo zagotavljal odvoz materiala, da bo izkopal predvideno luknjo v enem letu.
- Če razmišljamo naprej, prav tako ugotovimo, da nam manjka še predpostavka o času nakladanja izkopanega materiala. Če predpostavimo, da je čas polnjenja tovornjaka z izkopom BŠP 20 min [ali 1200 sek), to pomeni, da mora v vsakem trenutku dela na gradbišču biti hkrati vsaj 15 tovornjakov ($1200 \text{ sek}/82 \text{ sek} = 14,63$), ki so v določeni fazi nakladanja, z njimi pa mora biti tudi ustrezna količina bagrov, ki koplje material in ga naklada.

S preprosto logiko in nekaj računanja smo torej ugotovili, da bo na gradbišču BŠP v času izkopa vsak dan v času celotnega dneva vsaj 15 tovornjakov, da bodo ti skupaj v 10ih urah odpeljali 440 tovorov v časovnem intervalu 82 sekund (ali 1,5 min, kot jih navaja investitor). Zanje bodo stroji kopali material za odvoz, drugi stroji pa bodo nalagali izkopan material na tovornjake. Razumno je torej zaključiti, da bo v času izkopa na gradbišču vsaj 45 večjih gradbenih naprav, ki bodo kopale, nakladale in odvažale izkopan material. V primeru, da bo isti stroj kopal in nakladal, pa je potrebno ustrezno povečati število tovornjakov in bagrov, saj si vsak, ki je že videl gradbišče, težko predstavlja, da je možno izkopati, naložiti in odpeljati tovornjak v 20ih minutah.

Seveda pa tukaj zgodba še ni zaključena. Investitor namreč sama navaja, da bo v času kopanja hkrati potekalo uvrstavanje pilotov na več mestih, ki jih kot vir hrupa moramo dodati k 45 izračunanim gradbenim strojem, ki so nujno potrebni za izvedbo izkopa v predvidenem času.

V vlogi za pridobitev OVS investitor na 122. strani (dopolnitev 23.12.2010) navaja: »V času uvrstavanja pilotov se bodo uporabljali stroji za uvrstavanje pilotov; predlagani stroji, ki so tišje izvedbe, imajo raven zvočne moči $L_w = 112$ dBA. Zaradi velikega števila potrebnih pilotov je predlagano, da se uvrstavajo piloti na treh mestih hkrati, kar pomeni skupno raven zvočne moči $L_w = 117$ dBA.«

To je tudi edini vir hrupa, ki je obravnavan v času gradnje. Zato sem zgrožen, da je investitor tako lahkomišlno izpustil vse ostale naprave, ki sem jih predstavil v zgornjem izračunu, saj so prav tako vir hrupa v času gradbišča. Hkrati pa so te naprave v okvirnem številu, ki je predstavljeno zgoraj, nujno potrebne za izvedbo projekta v predstavljenih rokih. Zato ARSO predlagam, da od investitorja in pripravljavca poročila o vplivih na okolje zahteva, da poročilo ustrezno popravi z mednarodno priznanimi meritvami hrupa ob hkratnem delovanju vseh zgoraj navedenih gradbenih strojev v zgoraj izračunanem številu. V kolikor se investitor z izračuni ne strinja, naj sam predloži natančnejše izračune o vrstah in številu gradbenih strojev, ki bodo hkrati delovali na gradbišču, ter hrupu, ki ga bodo povzročali. Dodatno predlagam, da zaradi navedenih manjkajočih virov hrupa, ki posledično privedejo do nerealnih in zavajajočih izračunov o hrupu, obstoječe poročilo zavrne. Nedvomno dejstvo je, da bo zaradi hkratne uporabe vse naštete mehanizacije obremenjenosti stavb in stanovalcev s hrupom precej višje, kot je predstavljeno v poročilu. Posledično bo obremenitev s hrupom presegala ne samo mejne, ampak celo kritične vrednosti Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, ki so predvidene za II. stopnjo varstva pred hrupom (slika 21, str. 94). Edina možna ocena Vpliva na obremenjenost okolja s hrupom ob upoštevanju omilitvenih ukrepov je torej 5 in ne 4, kot navaja investitor. Skladno s to oceno, pa projekt v predloženi obliki ni primeren za izvedbo.

ODGOVOR:

PVO smo dopolnili s hkratnim obratovanjem uvrstavanja pilotov in izvajanja izkopov. Ob tem velja najprej poudariti, da se je zaradi soodvisnosti posega izkopa na območju BŠP s posegom vnosa na lokaciji peskokopov v Moravčah, spremenilo tudi število tovornjakov, tako da je predvidenih 176 odvozov materiala na dan. Gradbišče s stališča okoljskega hrupa prenese 3 pilotirke (skupaj $L_w = 117$ dBA) in hkrati druge dejavnosti (izkope) z $L_w = 114$ dBA. Povprečen bager na gradbišču bo imel raven zvočne moči $L_w = 105$ dBA. Izračunali smo, da imajo enako efektivno raven zvočne moči tudi pripadajoči tovornjaki, tako da je raven zvočne moči enega bagerja s pripadajočimi tovornjaki $L_w = 108$ dBA. Raven zvočne moči $L_w = 114$ dBA pomeni torej 4 bagerje s pripadajočimi tovornjaki, kar zadošča za potrebe gradnje. Število gradbenih strojev, ki ga navaja avtor pripombe, je pretirano.

PVO je dopolnjeno v poglavjih 3.2, 5.5.1, 5.6.1, 6.1.4.

3. PRIPOMBA: Dokumentacija temelji na napačnem izhodišču, da gre za degradirano območje in je pomanjkljiva, saj ne preučuje vplivov na biotsko raznovrstnost

Dokumentacija na več mestih napačno opisuje obstoječe stanje zemljišč. Tako navaja, da je celotno za gradnjo predvideno območje »pretežno pozidano« (str. 194), kar ne drži, saj je razmerje v prid nepozidanim površinam. Dokumentacija navaja tudi, da je severno od stadiona »nepozidan in neurejen pas zemljišča« (str. 21), kar ni res, saj se na tem področju že vse od nastanka sošeske skrbno vzdržujejo vrtovi z zelenjavo, grmičevjem in cveticami. To območje gosti vrsto žuželk in drugih živali, ki so pomembne v vsakem okolju, še toliko bolj pa glede na pozidano urbano območje v širši okolici stadiona. Poleg pomena same raznolikosti vrst in ekosistemov bi morala dokumentacija obravnavati tudi koristi te raznolikosti za življenje ljudi, npr. pri opravljanju, vzdrževanju vlage in zagotavljanju ponorov ogljikovega dioksida.

ODGOVOR:

V PVO je zapisano: "Območje je pretežno pozidano, pri čemer največji del površin zavzema opuščeni športni stadion, preostali del območja pa zavzemajo še zelene površine, objekt opuščene bencinske črpalke, ter prometne in parkirne površine..«

Za napisano ocenjujemo, da drži.

Res je tudi, da del območja (P3) v obstoječem stanju ni pozidan z objekti kot je stadion (v P1), ali opuščen bencinski servis (v P2), se pa na tem delu nahaja zaklonišče in vrtički s spremljevalnimi strukturami/objekti, ki niso v skladu z odlokom, ki velja na območju Mestne občine Ljubljana (Odlok o urejanju in oddaji vrtičkov v zakup (UL RS, št. 287/09). Po odstranitvi vrtičkov in realizaciji posega bodo parkovne ureditve med objekti v prostorski enoti P3 omogočale nemoten dostop do kulturnega spomenika, kar do sedaj ni bilo mogoče. Prav tako bo na parkovnih površinah omogočeno nadaljnje druženje okoliških stanovalcev.

Na podlagi predhodnega vsebinjenja smo se izdelovalci PVO odločili, da vpliva na naravo ne bomo obravnavali, saj območje Bežigrskega športnega parka ne leži na zavarovanem območju, območju Nature 2000, naravni vrednoti (po Zakonu o ohranjanju narave), ali na območju pomembnem za biotsko raznovrstnost. Z ozirom na zbrane podatke, podatke iz literature ter ugotovitve na terenskem ogledu na lokaciji in v bližnji okolici ni prisotnih redkih živalskih in rastlinskih vrst, poleg tega je območje že pozidano in antropogeno spremenjeno (npr. v prostorski enoti P3 tudi zaradi vrtičkov).

Napisano (o koristnosti žuželk - opravevanje in raznolikosti ekosistemov - vzdrževanje vlage, zagotavljanje ponorov CO2) seveda drži, vendar ugotavljanje tako majhnih sprememb (glede na značilnosti posega) presega namen te naloge.

Zaposlene v ARSO prav tako vabim, da si situacijo na Fondovih vrtovih pridejo pogledati tudi v živo in se na lastne oči prepričajo, če so navedbe v dokumentaciji točne.

4. PRIPOMBA: Transparentnost postopka

Po tretjem odstavku 52. člena Zakona o varstvu okolja, se je moralo Ministrstvo za zdravje (MZ) izreči o tem, katere podatke bi potrebovalo, da presodi vplive nameravanega posega na zdravje ljudi. Zanima me, katere podatke je MZ zahtevalo, da jih Ministrstvo za okolje priskrbi od nosilca postopka, da bi strokovno preučilo vpliv nameravanega posega. Bralec »strokovnega poročila« s strani MZ se ne more znebiti občutka, da je ta plod površno opravljenega dela, saj preseganja mejnih vrednosti v številnih vidikih ne problematizira.

ODGOVOR:

Pripomba se nanaša na mnenje Ministrstva za zdravje, zato je ne komentiramo.

Agencija RS za okolje je zaprosila Ministrstvo za zdravje (MZ) za pojasnilo k strokovnemu mnenju (št. 354-88/2011-3, z dne 04.07.2011). Pojasnilo MZ (št.354-88/2011-7, z dne 25.08.2011) nam je bilo posredovano s šestim pozivom ARSO za dopolnitev vloge (št. 35402-50/2010-46, z dne 30.08.2011). Poročilo o vplivih na okolje je dopolnjeno v skladu s predlogi v pojasnilu MZ; dopolnjena so poglavja 2.5.12, 4.4.1, 5.2.1, 6.1.1 in dodana Priloga 12.

5. PRIPOMBA: Vpliv posega na premoženje ljudi je neustrezno obravnavan

Ta temeljni namen postopka presoje vplivov na okolje (prvi odstavek 51. člena Zakona o varstvu okolja) je obravnavan površno oz. sploh ni, predvsem z vidika tistih vplivov na dobrobit stanovalcev, ki ne sodijo v nobeno drugo kategorijo. V tem kontekstu ni omenjeno zmanjšanje zelenih površin, zgoščevanje gradnje in zmanjšanje horizonta stanovalcev iz sedanjih nekaj 100 m na 15 m, kolikor je predvidena oddaljenost poslovnih vil. Tako zgoščeni gradnji in odvzemanju

obstojećih zelenih površin so sodobne arhitekturne smernice nenaklonjene in pomikanja v to smer znižujejo dobrobit stanovalcev in vrednost nepremičnin lastnikom.

Nadalje, dokumentacija je pomanjkljiva, saj v njej ni predloženih študij glede statike stavb in predvidenih vibracij, ki bi utegnile poškodovati stavbe. Te je upravičeno pričakovati glede na to, da se bo pilotiranje opravljalo v neposredni bližini (na razdalji nekaj metrov od) obstoječih stavb. V primeru, da bi do poškodb stavb prišlo v času gradnje, bi zanje moral biti investitor objektivno odgovoren in ne le v primeru, »če le-te nastanejo kot posledica del«, kar implicira težjo dokazljivo odgovornost.

ODGOVOR:

Ocenjujemo, da je v PVO vpliv na človekovo nepremično premoženje ustrezno obravnavan. Do vpliva bo zagotovo prišlo v času intenzivnejših gradbenih del, zato so tudi najbližji stanovanjski objekti vključeni v območje, na katerem poseg povzroča obremenitve okolja, ki lahko vplivajo na zdravje ali premoženje ljudi (poglavje 7).

Kar se tiče faktorja pozidanosti oz. zelenih površin, je projekt skladen z OPPN. Pozidanost je primerljiva z ostalimi območji znotraj mesta Ljubljana. V pas med historičnim zidom in Koroško cesto se, skladno z OPPN umeščajo tri poslovne vile v urejeno parkovno površino, obrobjeno z linijo drevoreda odraslih dreves.

Poročilo o vplivih na okolje je izdelano skladno z Uredbo o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave (UL RS, št. 36/09). Vibracije so obdelane v poglavjih 2.5.9, 4.4.4, 5.9, 6.1.5, 6.2.5.

Pojasnilo v zvezi s predpisi na področju vibracij je zapisano pri odgovoru na prejšnje vprašanje.

V PVO je vpliv na obremenjenost območja z vibracijami v času gradnje ocenjen kot zmeren; ob tem, da se dosledno izvajajo v PVO predvideni omilitveni ukrepi in monitoring (geotehnični nadzor in redni nadzor stanja obstoječih objektov v okolici gradbišča). Pred začetkom gradnje se izdelata kataster poškodb objektov na Koroški ulici, kot je zapisano v prvi alineji poglavja 6.1.5.1. Pri oceni je upoštevan obseg gradbenih del in bližina obstoječih objektov.

Pri izvedbi gradbene jame je za varovanje predvidena izvedba pilotne stene. Pri izvajanju pilotne stene naj ne bi prihajalo do prekomernih vibracij. Tehnologija gradnje in izbira gradbene mehanizacije je v PVO predpisana z namenom, da se vplivi gradnje na okolico kot so npr. vibracije in hrup zmanjšajo na najmanjšo možno vrednost, ki jo tehnologija danes omogoča. Pri izvajanju pilotov po izbrani tehnologiji vrtnanja z dvojno rotacijo (double rotary drilling method) po zagotovilih izdelovalcev gradbene mehanizacije prihaja do minimalnih vibracij. Predviden je monitoring zgradb ob gradbišču in predlagane testne meritve za oceno jakosti vibracij pri izvedbi pilotne stene (druga alineja poglavja 6.1.5.1), s katerim se spremlja celoten vpliv gradnje na sosednje objekte. Pred pričetkom gradnje se izvede komisijski pregled vseh okoliških objektov s katerim se ugotovi dejansko stanje objektov, izdelata se kataster poškodb in po potrebi vgradijo merne točke, kot je opisano v tehničnem poročilu načrta varovanje gradbene jame 311100081-VGJ, ki je priložen IDZ.

Načrt gradbenih konstrukcij, v katerem je obdelana tudi statika, je sestavni del projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja.

6. PRIPOMBA: Rušenje in gradnja novega zaklonišča sta površno obravnavana

Dokumentacija določa, da bo namesto obstoječega zaklonišča, ki se nahaja pod zelenico med stadionom in Fondovimi hišami, zgrajeno novo, o njem pa ne daje prav nobenih podrobnosti (zmogljivost, nivo varnosti, lokacija vhodov itd.). S tega področja ne omenja niti predpisov niti ciljev, ki si jih je investitor zadal. Menim, da bi moral postopek osvetliti tudi vidike varnosti in smiselnosti takega posega (rušitve in ponovne gradnje), ki neposredno vpliva na okoliške stanovalce.

ODGOVOR:

Podatki o zaklonišču so vključeni v Idejno zasnovo (Vodilna mapa IDZ, št. proj. 311100081), ki je sestavni del vloge za izdajo okoljevarstvenega soglasja.

V sklopu projekta je potrebno nadomestiti obstoječe zaklonišče ob Koroški ulici. Obravnavano obstoječe zaklonišče je izvedeno kot zaklonišče osnovne zaščite z obsegom zaščite od 50 kPa do 100 kPa nadtlaka in funkcionalno zgrajenimi prostori za sedemdnevno nepretrgano bivanje do 200 ljudi.

Novo zaklonišče se izvede v prvi kleti prostorske enote P3 na tlorisni poziciji obstoječega zaklonišča. Dostop do zaklonišča bo iz garažne kleti, sekundarni izhod iz zaklonišča je predviden preko jaška v območje parka med novimi poslovnimi vilami.

Za zaščitno funkcijo bo zaklonišče urejeno in opremljeno za sedemdnevno neprekinjeno bivanje prebivalcev tega dela mesta.

Zaklonišče bo imelo vso predpisano bivalno, sanitarno in pomožno opremo za zaščitno funkcijo.

Nazadnje bi želel podati tudi neformalno pripombo na vodenje postopka za pridobitev okoljevarstvenega soglasja. Postopek se je odvijal v vrhuncu poletnih dopustov, poleg tega pa so uradne ure za pregled dokumentacije zgolj v času običajnih delovnih časov, in niti enkrat tedensko popoldne, s čimer so za zaposlene v večini izven dosega. Menim, da je pri organizaciji postopkov, kjer je vključevanje javnosti koristno in nujno, še veliko prostora za uveljavljanje njenega namena.

3. POJASNILO K PRIPOMBAM IZ PETEGA POZIVA ZA DOPOLNITEV

I. Prevozi tovornih vozil

Zaradi soodvisnosti posega izkopa na območju BŠP s posegom vnosa na lokaciji peskokopov v Moravčah bo količina dnevno izkopenega materiala in tovornih vozil za odvoz manjša od navedene v razgrnjenem PVO (4.000 m³, 400 tovornih vozil), predvidoma 2.587 m³, 176 tovornih vozil.

PVO je dopolnjeno v poglavjih 2.5.12, 3.2, 4.4.1, 5.2.1, 5.5.1, 5.6.1, 6.1.1, 6.1.4 in dodana Priloga 12.

Kar se tiče transportnih poti znotraj ljubljanske obvoznice so pri obravnavi vpliva na hrupno obremenjenost in kakovost zraka upoštevani dovozi in odvozi kot jih prikazuje slika 55 na strani 153; tekstualno pa so opisani v tekstu pred sliko, kot tudi v poglavju 5.2.1 (vpliv na zrak v času gradnje) in 5.5.1 (vpliv hrupa v času gradnje).

II. Vnašanje zemeljskega izkopa z območja BŠP na lokacijo peskokopov Tomc, Soteska in Zabritof

Investitor se problematike zemeljskega izkopa dobro zaveda, zato je že v fazi priprave dokumentacije za okoljevarstveno soglasje aktivno pristopil k iskanju ustrezne lokacije za vnos zemeljskega izkopa v tla in proučitvi možnosti uporabe izkopenega materiala za nadaljnjo uporabo (kot gradbeni material).

Glede na to, da zemeljski izkop ne bo primeren za rekultivacijo kmetijskih zemljišč, kot tudi zaradi količine izkopenega materiala, je bilo iskanje ustrezne lokacije, ki bi zadostila določilom Uredbe, ki ureja obremenjevanje tal z vnašanjem odpadkov (UL RS 34/08), precej zahtevno.

Po ogledu in proučitvi več lokacij v okolici Ljubljane je bila oblikovana rešitev, da se zemeljski izkop iz lokacije Bežigradskega športnega parka (v nadaljevanju »BŠP«) vnaša na lokacijo peskokopov

Tomc, Soteska in Zabritof (v nadaljevanju »peskokopi«).

Ker bo za sanacijo odprtega kopa peskokopov, v skladu z rudarskim projektom sanacije, potrebnih več kot 500.000 m³ materiala, se za lokacijo peskokopov pridobiva okoljevarstveno soglasje za 1.497.450 m³. Vloga za okoljevarstveno soglasje je bila na ARSO oddana dne 10.06.2011. Dne 09.08.2011 smo prijeli poziv za dopolnitev, ki med drugim izpostavlja tudi neusklajenost med številom tovornih vozil (dnevno), ki naj bi odvažala zemeljski izkop z območja BŠP na območje peskokopov.

V PVO za peskokope so bilo podani izračuni, ki zadevajo kakovost zraka in hrupa, na osnovi predvidene frekvence 80 tovornjakov na dan (160 prevozov na dan), ker je bilo nemogoče v naprej vedeti, s katerih gradbišč in s kakšno dinamiko se bo dovažal zemeljski izkop. Gre za oceno, ki jo je dal nosilec posega v času, ko še ni imel konkretnih dogovorov o zemeljskih izkopih, ki bi bili potencialno primerni za vnos v peskokope Tomc, Soteska in Zabritof. V času priprave dokumentacije za vlogo za okoljevarstveno soglasje za Bežigranski športni park se je pokazala možnost vnosa zemeljskega izkopa iz tega gradbišča na obravnavano lokacijo, zato je vnašanje tega zemeljskega izkopa seveda še vedno aktualno.

V PVO za peskokope je bilo, kljub investitorjevi oceni (80 tovornjakov dnevno), v segmentu hrup ugotovljeno, da je dnevno mogoče pripeljati zemeljski izkop s 126 tovornjaki (252 prevozov), da se kritična obremenjenost s hrupom ne poveča. To število tovornjakov oz. prevozov se nanaša na PLDP, tj. na povprečni letni dnevni promet. Razporeditev prometa v toku leta je (ob upoštevanju navednega PLDP) lahko poljubna, npr. v primeru potekanja prometa le od ponedeljka do petka lahko dnevno vozi 176 tovornjakov (352 prevozov).

Glede na navedeno smo dopolnili PVO za peskokope, predstavili nove modelne izračune za kakovost zraka in obremenitev s hrupom in ugotovili, da celotna obremenitev zaradi dodatnih prevozov na območju javnih cest ne bo dosegla 3 % mejne letne vrednosti za posamezno onesnaževalo in da ob izvedbi ukrepov za preprečitev in zmanjšanje negativnih vplivov (dostopna cesta mora biti prevlečena z nosilno asfaltno podlago na celotni trasi) koncentracije delcev PM10 ne bodo dosegle 3 % mejne letne vrednosti pri najbližjih stanovanjskih objektih in da poseg ne bo povzročil čezmerne obremenitve okolja s hrupom.

Z območja Bežigranskega športnega parka se bo zemeljski izkop odvažal od ponedeljka do petka. Odvoze bo izvajal Hmezad-TMT (predpogodba), ki bo s tem polnozaseden, kar pomeni, da v tem času ni pričakovati, da bi se na lokacijo peskokopov dovažal zemeljski izkop še z drugih gradbišč.

Z upoštevanjem 25 t koristne obremenitve tovornega vozila in faktorjem 1,7 glede na geološko sestavo tal na lokaciji (prostornina 1 m³ zemeljskega izkopa v povprečju ustreza masi 1,7 t) smo izračunali maksimalni možni dnevni odvoz zemeljskega izkopa z območja gradbišča BŠP na lokacijo peskokopov:

$25 \text{ t} : 1,7 \text{ t/m}^3 = 14,7 \text{ m}^3$ (prostornina zemeljskega izkopa, ki ga lahko prepelje tovorno vozilo)
 $14,7 \text{ m}^3 \times 176 = 2.587 \text{ m}^3$ (maksimalni dnevni odvoz z območja BŠP na lokacijo peskokopov)

Iz izračuna je razvidno, da se bo z lokacije BŠP dnevno lahko odpeljalo največ 2.587 m³ zemeljskega izkopa in to z največ 176 tovornimi vozili. Pri takšnem odvozu bodo tudi vplivi na in ob lokaciji vnosa sprejemljivi.

PVO je dopolnjeno v poglavjih 2.5.12, 3.2, 4.4.1, 5.2.1, 5.5.1, 5.6.1, 6.1.1, 6.1.4 in dodana Priloga 12, ki je hrati tudi odgovor na pripombe MZ iz šestega poziva za dopolnitev vloge.

4. POJASNILA K PRIPOMBAM IZ ŠESTEGA POZIVA ZA DOPOLNITEV

Agencija RS za okolje je zaprosila Ministrstvo za zdravje (MZ) za pojasnilo k strokovnemu mnenju (št. 354-88/2011-3, z dne 04.07.2011). Pojasnilo MZ (št.354-88/2011-7, z dne 25.08.2011) nam je bilo posredovano s šestim pozivom ARSO za dopolnitev vloge (št. 35402-50/2010-46, z dne 30.08.2011). Poročilo o vplivih na okolje je dopolnjeno v skladu s predlogi v pojasnilu MZ; dopolnjena so poglavja 2.3.10, 2.5.12, 4.4.1, 5.2.1, 6.1.1 in dodana Priloga 12.

5. PRILOGE

Priloga 1:

**Ureditev Vodovodne ceste -
severni del z uvozno izvozno rampo**

Priloga 2:

**Ureditev Vodovodne ceste -
južni del z uvozno izvozno rampo**