

Na podlagi prvega odstavka 46. člena v povezavi s tretjim odstavkom 170. člena Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03 – ZZK-1) izdaja Vlada Republike Slovenije

## **U R E D B O**

### **o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper**

#### **I. SPLOŠNE DOLOČBE**

##### **1. člen**

##### **(podlaga za državni lokacijski načrt)**

S to uredbo se ob upoštevanju Odloka o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04) sprejme državni lokacijski načrt za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper (v nadaljnjem besedilu: državni lokacijski načrt). Državni lokacijski načrt je izdelal INVESTBIRO Koper, d.d., Koper, pod številko projekta 0047-1, marec 2005.

##### **2. člen**

##### **(vsebina uredbe)**

(1) Uredba o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper (v nadaljnjem besedilu: uredba) določa: ureditveno območje, zasnovo projektnih rešitev prometne infrastrukture, zasnovo projektnih rešitev energetske, vodovodne in druge komunalne infrastrukture, zasnovo projektnih rešitev za urbanistično, krajinsko in arhitekturno oblikovanje, rešitve in ukrepe za varovanje okolja, ohranjanje narave in kulturne dediščine ter trajnostno rabo naravnih dobrin, etapnost izvedbe, obveznosti investitorja in izvajalcev, tolerance ter nadzor nad izvajanjem določil te uredbe.

(2) Sestavine iz prejšnjega odstavka so obrazložene in grafično prikazane v državnem lokacijskem načrtu, ki je skupaj z obveznimi prilogami na vpogled pri Ministrstvu za okolje in prostor, Direktoratu za prostor, Uradu za prostorski razvoj in pri službah, pristojnih za urejanje prostora, v občinah Sežana, Divača, Hrpelje-Kozina in Koper.

(3) Oznake, navedene v členih 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 26, 27, 30, 33, 35, 36, 38, 39 in 46 so oznake objektov in ureditev iz grafičnega dela državnega lokacijskega načrta.

#### **II. UREDITVENO OBMOČJE**

##### **3. člen**

##### **(obseg ureditvenega območja)**

(1) Ureditveno območje državnega lokacijskega načrta obsega parcele oziroma dele parcel, na katerih so načrtovani trajni objekti (območje drugega tira železniške proge z vsemi spremljajočimi objekti in ureditvami) ter parcele oziroma dele parcel, na katerih so načrtovani objekti, potrebni za izvedbo državnega lokacijskega načrta. Po izvedbi le tega se na njih vzpostavi prejšnje stanje (območja deponij za odlaganje viškov materiala ter območja prestavitvev, rekonstrukcij, zaščite ali nadomestne gradnje cest ter komunalne, energetske in telekomunikacijske infrastrukture, sanacij melioracijskega sistema in območja gradbiščnih platojev). Ureditveno območje državnega lokacijskega načrta obsega tudi območja predorskih cevi.

(2) Območje drugega tira železniške proge z vsemi spremljajočimi ureditvami obsega naslednje parcele oziroma dele parcel po naslednjih katastrskih občinah:

– k.o. Ocizla:

5119/3, 5119/4, 5120, 5121, 5123/1, 5123/2, 5124/1, 5126, 5246, 5250/1, 5250/2, 5251, 5252/1, 5253/1, 5392/1, 5393/1, 5393/2, 5394, 5395, 6087/1, 6087/8, 6132/1, 6142/3;

– k.o. Draga:

1369/24, 1369/30, 1397/2, 1406/1, 1408/1, 1411/3, 1412/1, 1412/2, 1429, 1430/1, 1430/2, 1450, 1452, 1456, 1596, 1601/1, 1601/5, 1602/1, 1602/2, 1604, 1605, 1606, 1609, 1610, 1616, 1617/1, 1617/2, 1618, 1621, 1624/1, 1628, 1629/2, 1629/3, 1629/5, 1630, 1634, 1635/1, 1635/2, 1635/3, 1636/1, 1636/2, 1637, 1638/2, 1639/1, 1639/2, 1642/1, 1642/2, 1643, 1644, 1645, 1647, 1650/1, 1650/2, 1676, 1677, 1682/1, 1682/3, 1683/1, 1683/1, 1782/1, 1782/2, 1783/1, 1783/2, 1786/1, 1786/2, 1787, 1788, 1789, 1791, 1792/2, 1793, 1794, 1795, 1796, 1797, 1798/2, 1800/1, 1801/1, 1801/2, 1803, 1804/1, 1804/2, 1830/2, 1831/2, 1834, 1835/1, 1835/2, 1836, 1854/4,

1861/1, 1861/2, 1861/4, 1862, 1870, 1871, 1875/1, 1875/2, 1879, 1893/2, 1894, 1910/3, 1986, 2045, 2563, 2625, 2626/1, 2626/2, 2626/3, 2626/4, 2626/5, 2626/6, 2626/7, 2627/1, 2627/2, 2627/3, 2627/4, 2627/5, 2628/1, 2634, 2638/1, 2617/3, 2617/4, 2838, 2639/1, 2640/1, 2641/1, 2641/2, 2642/1, 2643/1, 2643/2, 2894/5, 2887/2, 2035, 1825/2, 1830/1, 1840/2, 1840/3, 1867, 1640/2, 1649, 1757, 1682/2, 1406/2;

– k.o. Hrpelje:

2486/2, 2486/4, 2726/4, 2731, 2732, 2838/1, 2838/2, 2840/1, 2842/8;

– k.o. Lokev:

1931, 1934, 1936, 1941/55, 1941/56, 1941/96, 1941/97, 1941/99, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011/1, 2011/2, 2028, 2031, 2034, 2035, 2037, 2038, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2063, 2064, 2065/1, 2065/2, 2066, 2085, 2086, 2087, 2090, 2091, 2092, 2126, 2127, 2128, 2129, 2132, 2133, 2136, 2137, 2138, 2140, 2142/1, 2142/2, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2185, 2186, 2187, 2188, 2190/1, 2190/2, 2300/17, 2300/19, 2300/20, 2300/29, 2300/30, 2300/31, 2300/34, 2300/35, 2300/38, 2300/44, 2300/50, 2300/97, 2300/98, 4529/1, 4529/2, 4529/6, 2481, 1632, 1633, 1280/79, 1634/2, 1280/72, 1280/80, 1280/81, 2300/118, 2300/121, 1645/1, 1645/2, 1661/2, 1280/78, 1280/73, 1280/74, 1280/75, 1280/76, 4506/1, 1280/70, 2025, 2300/16, 4530/2;

– k.o. Divača:

1043/13, 1043/14, 1043/15, 1043/16, 1043/22, 1043/23, 1043/9, 1050/1, 1050/5, 552/56, 552/57, 552/58, 552/105, 552/106, 552/116, 552/21, 552/23, 552/52, 552/53, 552/54, 552/87, 776, 777, 778, 780/1, 784, 785, 857, 859, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 871/2, 883, 884, 886, 887/1, 887/2, 888/1, 888/2, 888/3, 890, 892/5, 892/4, 942/1, 942/20, 942/19, 942/21, 942/3, 942/2, 942/4, 942/5, 942/6, 942/7, 942/8, 552/86, 766, 767/1, 552/189;

– k.o. Plavje:

742/6, 742/7, 744, 742/5, 742/4, 742/3, 742/8, 745/2, 746/1, 1232/1, 1232/2, 1233/1, 1233/3, 1234, 1237/4, 1340/1, 1237/1, 1237/2, 1237/3, 1235/2, 1240/6, 1239/2, 1246/3, 1236/1, 1236/2, 1236/3, 1245/5, 1245/4, 1246/1, 1245/8, 1245/12, 1238/2, 1238/3, 1245/7, 1433, 1434, 1435, 1436, 1437, 1438, 1439, 1440, 1441, 1442, 1443, 1444, 1445, 1446, 1447, 1448, 1449, 1450, 1451, 1452, 1453, 1454, 1455, 1456, 1457, 1458, 1459, 1460, 1422, 1423, 1424, 1425, 1426, 1427, 1428, 1429, 1430, 1431, 1465, 1466, 1467, 745/2, 746/1;

– k.o. Škofije:

1374/1, 1374/2, 1374/3, 1370/2, 1361/10, 1368/1, 1368/2, 1368/3, 1749, 1750;

– k.o. Dekani:

2985/1, 2912, 2913, 2960, 2934/3, 2967, 2001, 2002, 2963, 2964/1, 2972, 2930, 2931, 2961/2, 2966, 2983/1, 2707/1, 2004, 2939, 3049/2, 3060, 3062, 3064, 3077/1, 3078/1, 3082, 3083, 3090/1, 3090/2, 3091, 3095, 2919, 2920, 3005, 2924, 2971, 2944, 2981/1, 2914, 2922, 2923, 2932, 2938, 2941, 3006, 2984/1, 2911, 2890, 2910, 2921, 2918, 2943, 2942, 2730/3, 2731/1, 2736/1, 2736/2, 2736/5, 2736/6, 2737/1, 2737/2, 2737/3, 2738/1, 2738/2, 2739, 2979/1, 3049/3, 3051, 3054/1, 3088/2, 3088/3, 2964/2, 2965, 3104, 3105, 3106, 2915, 2917, 2819/1, 2961/1, 2003, 2005, 2940, 2934/2, 2729, 2959, 2968, 2978, 2980/1, 3089/1, 2734, 2736/3, 2982/1, 3002, 3003, 3004, 2603, 2731/2, 2732/2, 2732/1, 3081, 2955, 3079/1, 2933, 2925, 2916;

– k.o. Črni Kal:

4041, 2655;

– k.o. Rožar:

2635/5, 244, 245/1, 251/1, 251/2, 2635/3;

– k.o. Tinjan:

1842/2, 790/2, 816/2, 816/3, 790/1, 816/4, 817;

– k.o. Gabrovica:

1/3, 1/5, 1144/1, 1146/1, 1146/3, 1146/5, 1147/1, 1147/10, 1153/2, 1154/3, 1154/5, 1154/6, 1154/8, 1155/3, 1158/1, 1158/2, 1161/3, 1242, 1243, 1244, 1249, 1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1257, 1258, 1259, 1260, 1261, 1262, 1263, 1264/1, 1264/2, 1265/1, 1265/2, 1266/1, 1266/2, 1267/1, 1267/2, 1268/1, 1269, 1273/1, 1274/1, 1275/1, 1276/1, 1277/1, 1278, 1279, 1280, 1281, 1293, 1294, 1295, 1296, 1297, 1298, 1299, 1305,

1306, 1307, 1356/1, 1357/1, 1357/2, 1357/3, 1358/1, 1358/2, 1358/3, 1359/1, 1359/2, 1359/3, 1361/2, 1362/1, 1362/2, 1362/3, 1363, 1364, 1365/1, 1366, 1367/1, 1368, 1369, 1371, 1381, 1383, 1384, 1387, 1388, 1389, 1390, 1391, 1392, 1393, 1398/1, 1399/1, 17/1, 17/5, 17/9, 2/1, 2/2, 3, 25, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41/1, 41/3, 42/1, 42/5, 43/12, 43/13, 43/5, 43/6, 44/1, 44/4, 45/1, 45/3, 47/1, 47/3, 48/1, 48/2, 48/3, 48/4, 48/5, 48/6, 5, 1172/1, 1172/2, 1422/1, 1422/2, 1422/4, 1422/5, 1424/1, 1424/2, 1425, 1426, 1427, 1428, 1450, 1451, 1452, 1454, 1455, 1456, 1457, 1458, 1459, 1460, 1461/1, 1448, 1449, 1385, 1386, 1354, 1355, 1360/2, 1360/3, 17/4, 1146/4, 1360/1, 1154/1, 1147/2, 6/1, 1464, 1/4, 1300, 1461/2;

– k.o. Osp:

2785/2, 2812, 2819/1, 2819/2, 755/1, 755/2, 756, 757, 761/1, 761/2, 761/4, 761/5, 761/6, 786/1, 793/1, 796, 797/1, 797/2, 797/3, 797/4, 798/1, 798/2, 798/3, 799/1, 799/2, 809/2, 829, 830, 833, 834, 836, 837, 840, 841, 842, 843/1, 845/1, 845/2, 846, 862/1, 863/1, 863/2, 863/3, 863/4, 863/5, 863/6, 864/2, 866, 867, 868, 870, 876/3, 878, 761/3, 2770, 2778, 2779, 2769, 2768, 2765, 2771/1, 2767, 2764, 2807, 2766, 2808, 2759, 2778, 2758, 2777, 1231, 2809, 2757, 2756, 2810, 2753, 2811, 2752, 2751;

– k.o. Bertoki:

5742/1, 5742/2, 5746, 5747/1, 5747/2, 5748, 5751, 5752, 5753, 5754, 5756, 5757, 5758, 5759, 5781, 5782, 5786/2, 5791/1, 5791/2, 5791/3, 5792/2, 5792/3, 5792/5, 5994, 5996/1, 5998, 5999, 6007/2, 6007/3, 6009/3, 6010/1, 6011, 6041/1, 6042/1, 6042/2, 6073/1, 6375/1, 6377, 6317, 6318, 6319, 6320, 6321, 6322, 6364, 6316, 6312, 6310, 6307/1, 6033, 6015/4, 6015/3, 5983/2, 5983/1, 5981/1, 5980/1, 5979/3, 5979/2, 5979/1, 5977/2, 5976/3, 5976/1, 5975/5, 5975/4, 5975/1, 5842/1, 5841/14, 5840/4, 5840/3, 5840/2, 5840/1, 5839, 5837/9, 5837/3, 5837/15, 5837/13, 5837/12, 5837/10, 5836/6, 5836/5, 5836/4, 5836/3, 5836/2, 5836/1, 5835/6, 5835/3, 5833/5, 5833/4, 5833/3, 5833/2, 5833/18, 5833/16, 5833/13, 5833/12, 5833/11, 5833/10, 5833/1, 5832/2, 5832/1, 5831/6, 5831/5, 5831/1, 5825/1, 5824/3, 5824/1, 5823/5, 5823/4, 5823/3, 5823/2, 5823/1, 5822/2, 5821/5, 5820/2, 5821/1, 5821/4, 5750, 5749.

(3) Območje prestavitve, rekonstrukcij, zaščite ali nadomestne gradnje komunalne, energetske in telekomunikacijske infrastrukture obsega naslednje parcele oziroma dele parcel po naslednjih katastrskih občinah.

a) elektrika:

– k.o. Lokev:

1934, 2300/44, 2008, 2300/19, 2031, 2300/29, 2300/31, 2007, 2300/50, 2300/20, 2035, 2300/20, 2089, 2300/30, 2051, 2052, 2049, 2034, 2025, 2010, 2011/1, 2011/2, 4529/7, 2128;

– k.o. Gabrovica:

1281, 1144/1, 1293, 1308/1, 1226/2, 1307, 1306, 1227, 1244, 1243, 1294, 1161/3, 1228;

– k.o. Dekani:

2980/2, 2973, 3084, 2981/2, 2980/2;

b) vodovod:

– k.o. Lokev:

2300/31, 2300/35, 2300/34, 2146, 2142/2, 2186, 2190/1, 2138, 2300/30, 2190/1, 2190/2, 2186, 2133, 4529/2, 2065/1, 2066, 1941/96, 2063, 4529/1;

– k.o. Gabrovica:

1363, 1364, 1362/1;

– k.o. Osp:

2769, 2767;

c) telekomunikacijski vodi

– k.o. Gabrovica:

1358/3, 1359/3, 1359/1, 17/1, 17/9, 17/5, 1147/8;

– k.o. Rožar

2640/8, 2358/2, 2358/1.

(4) Območje deponij obsega naslednje parcele oziroma dele parcel po naslednjih katastrskih občinah:

a) trajna deponija viškov materiala na lokaciji Ankaranske Bonifike:

– k.o. Ankaran:

799/1, 799/4, 890, 891, 6073/1;

b) trajna deponija viškov materiala na lokaciji industrijske cone Srmin:

– k.o. Bertoki:

5837/12, 5837/13, 5837/15, 5975/1, 5976/1, 5983/1, 6312, 5821/4, 5821/5, 5822/2, 5823/4, 5823/5, 5824/3, 5831/1, 5831/5, 5831/6, 5832/1, 5832/2, 5833/1, 5833/10, 5833/11, 5833/12, 5833/13, 5833/3, 5835/3, 5835/6, 5836/2, 5837/10, 5837/12, 5837/13, 5837/15, 5837/3, 5837/9, 5839, 5840/1, 5840/2, 5840/3, 5840/4, 5841/14, 5842/1, 5975/4, 5975/5, 5976/3, 5977/2, 5979/1, 5979/2, 5979/3, 5980/1, 5981/1, 5983/2, 6015/3, 6015/3, 6033, 6310, 6312, 6015/4, 5976/1, 5833/5, 5983/1, 5833/18, 5833/2, 5833/4, 6311, 5824/1, 5823/2, 5823/1, 5821/1, 5833/16, 5980/2, 5980/4;

c) trajna deponija viškov materiala na lokaciji opuščenege laporokopa ob stari Šmarski cesti:

– k.o. Semedela:

1613, 1614/1, 1625, 1628, 1629, 1630, 3259, 3260, 3260, 3261, 3261, 3262, 3266, 3263/2, 4602/1.

(5) Območja predorskih cevi so definirana z vstopnim in izstopnim portalom:

– predorska cev T1: vstopni portal v km 2+980, kota nivelete +407.617, izstopni portal v km 9+680, kota nivelete +293.717;

– predorska cev T2: vstopni portal v km 9+930, kota nivelete +289.467, izstopni portal v km 15+915, kota nivelete +191.922;

– predorska cev T3: vstopni portal v km 16+760, kota nivelete +177.557, izstopni portal v km 17+090, kota nivelete +171.947;

– predorska cev T4: vstopni portal v km 17+215, kota nivelete +169.822, izstopni portal v km 19+162, kota nivelete +136.723;

– predorska cev T5: vstopni portal v km 19+205, kota nivelete +135.992, izstopni portal v km 19+320, kota nivelete +134.037;

– predorska cev T6: vstopni portal v km 19+365, kota nivelete +133.272, izstopni portal v km 19+700, kota nivelete +127.577;

– predorska cev T7: vstopni portal v km 19+870, kota nivelete +124.687, izstopni portal v km 21+020, kota nivelete +105.137;

– predorska cev T8: vstopni portal v km 22+280, kota nivelete +33.717, izstopni portal v km 26+040, kota nivelete +19.797;

– servisna predorska cev SC-T1: vstopni portal v km 2+980, kota nivelete +408.60, izstopni portal v km 9+650, kota nivelete +295.21;

– servisna predorska cev SC-T2: vstopni portal v km 9+975, kota nivelete +289.69, izstopni portal v km 15+935, kota nivelete +193.00;

– servisna predorska cev SC-T8: vstopni portal v km 22+320, kota nivelete +85.04, izstopni portal v km 26+097, kota nivelete +20.82.

Zunanji radij predorske cevi je 4,55 m, servisne predorske cevi pa 2,40 m.

#### **4. člen**

##### **(funkcije ureditvenega območja)**

Ureditveno območje obsega:

- a) območje drugega tira železniške proge z vsemi objekti in ureditvami,
- b) območje ureditve robnega prostora; gozdnih, kmetijskih, poseljenih površin in drugih kontaktnih območij,
- c) območja ureditve obstoječih vodotokov in jarkov,
- d) območja prestavitvev in ureditev komunalnih, energetskih in telekomunikacijskih infrastrukturnih objektov in naprav,
- e) območja prestavitvev in ureditev cest in poti,
- f) območja ukrepov za varovanje okolja, ohranjanje narave in kulturne dediščine ter trajnostne rabe naravnih dobrin,
- g) območja sanacij melioracijskega sistema,
- h) območja trajnih deponij viškov materiala na lokaciji opuščenege laporokopa ob stari Šmarski cesti, Ankaranske Bonifike in industrijske cone Srmin,
- i) območja ureditve gradbiščni platojev pri Mihelah in Dekanih.

### **III. ZASNOVA PROJEKTNIH REŠITEV PROMETNE INFRASTRUKTURE**

#### **5. člen**

##### **(potek trase drugega tira železniške proge)**

(1) Trasa drugega tira železniške proge se prične v Divači, kjer se navezuje na izvozni del postaje Divača in poteka do Kopra, kjer se trasa zaključi na cepišču Bivje. Dolžina odseka drugega tira železniške proge je 27,101 km.

(2) Odsek drugega tira Divača–Koper se prične v km 0+790 za postajo Divača in poteka v nasipu v dolžini 535 m, nato pa v vkopu v dolžini 1625 m. Vkop se na dolžini 105 m pred portalom prvega predora razširi na 40 m, tako da je čelo useka dovolj široko za vstop v servisni (varnostni) predor. Do razširjenega useka je speljana servisna cesta. Trasa v km 2+980 preide v 6700 m dolg predor. V zgornjem delu doline Glinščice, v km 9+680, trasa preide na površje. V tem delu poteka v dolžini 250 m v zaseku in nasipu. Pred obema portaloma sta načrtovana servisna oziroma varnostna platoja, do kjer je speljana tudi servisna cesta. V km 9+930 je portal z vstopom v 5985 m dolg predor. V začetnem delu predora trasa poteka v loku z radijem 1500 m, nato pa v večini predora v premi. V zadnjem delu preme je načrtovano izogibališče z osjo v km 14+300 in koristno dolžino 750 m. Na tem mestu se predor razširi. Prehitevalni tir poteka desno od glavnega na medosni razdalji 4,75 m. Na začetku in koncu izogibališča se nagib nivelete ublaži iz nagiba 17 ‰ na 10 ‰. Na drugi strani izogibališča je načrtovan 50 m dolg slepi tir, ki služi kot ščitni oziroma parkirni tir.

(3) V zadnjem delu predora proga poteka v desnem loku. V km 15+915 se predor konča, za portalom je načrtovan servisni plato. Ob platuju je elektro napajalna postaja (v nadaljnjem besedilu: ENP) za potrebe napajanja železniške električne vozne mreže.

(4) Za platujem trasa preide na 440 m dolg viadukt in v dolgem loku zaobide Gabrovico pod Črnim Kalom. Na viaduktu proga poteka pod črnokalskim avtocestnim viaduktom.

(5) Trasa nato poteka skoraj v celoti v predorih T3, T4, T5 in T6 po jugozahodnemu pobočju Osapske doline. Do platojev pred predori bodo speljane gradbene in servisne ceste. Potek v pobočju Tinjana nad Osapsko dolino trasa zaključi v km 19+870 in se v predoru T7 usmeri proti jugu. Z zadnjim, 640m dolgim, viaduktom proga preči dolino Vinjanskega potoka in se približa državni meji.

(6) Za viaduktom proga preide v zadnji predor T8. Trasa poteka v dolgem levem loku pod Plavjem in v zaledju Zgornjih in Spodnjih Škofij. V zadnjem delu predora proga poteka v ostrejši desni krivini, ki bo omogočala hitrost 120 km/h. V zaledju Dekanov, za glavno cesto, proga preide na površje. Predusek predora je razširjen, servisna cesta je speljana do obeh platojev na začetku in koncu tega predora. Trasa nadaljuje potek po dolini Rižane, naklon 17 ‰ se ublaži. Proga preide v nasip in se približa trasi obstoječe železniške proge ter poteka ob njej do cepišča Bivje. Ob mestu združenja obeh tirov je načrtovana nova ENP Dekani.

(7) Na zadnjem odseku proga križa lokalno cesto in poljsko pot. Proga premosti Rižano z novim mostom, ki bo postavljen tik ob obstoječem. Na zadnjem delu skupnega poteka je načrtovana vgradnja kretniške zveze. Na cepišču Bivje v km 28+091 se potek novega drugega tira zaključi in naveže na tovorno postajo Koper.

(8) Drugi tir železniške proge se načrtuje z elementi, ki bodo dovoljevali hitrost potniških vlakov do 160 km/h, z maksimalnimi vzponi nove proge 17 ‰.

(9) Nova proga je projektirana za osne obremenitve 225 KN/os oziroma 80 KN/m. Novi drugi tir bo elektrificiran.

## **6. člen**

### **(elementi trase drugega tira železniške proge)**

Elementi trase drugega tira železniške proge so:

- dolžina trase (km): 27,101,
- Vmax (km/h): 160,
- Rmin (m), h=160 km/h 1: 404,3,
- Rmin (m): 600,
- i max (‰): 17,
- število predorov: 8,
- skupna dolžina žel. predorov (km): 20,322,
- število viaduktov: 2,
- skupna dolžina žel. viaduktov (km): 1,080.

## **7. člen**

### **(deviacija obstoječe proge)**

(1) Zaradi izgradnje drugega tira je treba izvesti deviacijo obstoječe proge od km 0+946 do km 1+775. S tem sta oba tira urejena tako, da je omogočena leva vožnja, z deviacijo pa se izognemo izvennivojskemu križanju obeh tirov.

(2) Obstoječi tir se takoj za koncem kretnice dvojne kretniške zveze od km 0+945 najprej prestavi na dolžini 830 m. V levi krivini z radiem  $R = 2500$  m, dolžine 333 m se deviiirani obstoječi tir odmakne od novega. Prestavljeni obstoječi tir se nato v levi krivini z radiem  $R = 300$  m, dolžine 318 m preusmeri proti jugovzhodu in v km 1+775 (stacionaža obstoječe proge km 1+587) za koncem loka zopet doseže obstoječo pozicijo tira. Deviiirani tir na celotni dolžini poteka v nasipih.

## **8. člen**

### **(predori)**

(1) Na trasi drugega tira železniške povezave je načrtovana gradnja osmih predorov.

(2) Trasa proge poteka po naslednjih predorih:

- predor T1: v km 2+980 do km 9+680, dolžine 6700 m;

- predor T2: v km 9+930 do km 15+915, dolžine 5985 m;
- predor T3: v km 16+760 do km 17+090, dolžine 330 m;
- predor T4: v km 17+215 do km 19+162, dolžine 1947 m;
- predor T5: v km 19+205 do km 19+320, dolžine 115 m;
- predor T6: v km 19+365 do km 19+700, dolžine 335 m;
- predor T7: v km 19+870 do 21+020, dolžine 1150 m;
- predor T8: v km 22+280 do km 26+040, dolžine 3760 m.

(3) Poleg predorov T1, T2 in T8, ki so daljši od 3000 m, se zgradi servisno predorsko cev, ki služi za potrebe vzdrževanja drugega tira železniške proge v predoru in za potrebe reševanja v primeru nesreč:

- servisni predor SC-T1: v km 2+980 do km 9+650, dolžine 6670 m;
- servisni predor SC-T2: v km 9+975 do km 15+935, dolžine 5960 m;
- servisni predor SC-T8: v km 22+320 do 26+097, dolžine 3777 m.

(4) V predorih, ki so daljši od 1000 m in krajši od 2000 m, se zgradijo izstopne predorske cevi, ki bodo povezovala predor in površino:

- izhodna predorska cev IPC-T-4a: v km 17+875, dolžine 60 m;
- izhodna predorska cev IPC-T-4b: v km 18+535, dolžine 150 m;
- izhodna predorska cev IPC-T7: v km 20+447, dolžine 162 m.

## **9. člen**

### **(ureditve platojev)**

(1) Pri izgradnji in obratovanju železniških predorov je zagotovljen nivojski prehod intervencijskih vozil iz platoja pred portalom v predor. To je zagotovljeno z vgradnjo montažnih gumijastih plošč.

(2) Platoji pred portali predorov:

– plato pred portalom predora T1: 26 m×93 m, asfaltirano 2420 m<sup>2</sup>, montažni prehod – gumi izvedba, l = 15,0 m, dostop po servisni cesti T-1a;

– plato pred izhodnim portalom predora T1: 28 m×75 m, asfaltirano 2140 m<sup>2</sup>, montažni prehod-gumi izvedba, l =15,0 m, dostop po servisni cesti T-1b2;

– plato pred portalom predora T2: 11-5 5m×110 m, asfaltirano 2900 m<sup>2</sup>, montažni prehod – gumi izvedba, l = 15,0 m, cesta ob tiru (asfaltirana l = 60 m, š = 3,0 m);

– plato pred izstopnim portalom predora T2: 53 m×240 m, asfaltiran v celoti, zgrajen tudi za potrebe postavitve gradbišča predora;

– plato pred portalom predora T3: 7-23 m×60 m, od ceste T-3, ki bo vodila do izstopnega platoja predora T3, do platoja pred vhodnim portalom bo zgrajena cesta T-3a, dolžine 157 m;

– plato med portaloma predora T3 in T4: 30-40 m×125 m, asfaltirano 230 m<sup>2</sup>, ostalo makadam, montažni prehod-gumi izvedba, l =15 m, dostop po cesti T-3a;

– plato med portaloma predora T4 in T5: 31 m×33-55 m, asfaltirano 1000 m<sup>2</sup>, montažni prehod-gumi izvedba, l = 15 m, dostop po servisni cesti T-5;

– plato med portaloma predora T5 in T6: 30 m×20 m, makadam, dostop po servisni cesti T-5 in cesti T-6;

– plato med portaloma predora T6 in T7: 14-39 m×170 m, asfaltirano 3500 m<sup>2</sup>, montažni prehod-gumi izvedba, 3x l = 15,0 m, dostop po servisni cesti T-6 in cesti T-7a;

– plato pred zahodnim portalom predora T7: 80 m×38 m, asfaltirano 570 m<sup>2</sup>, ostalo makadam, montažni prehod – gumi izvedba, l = 15 m, dostop po servisni cesti T-7b;

– plato pred severnim portalom predora T8: 48 m×49 m, asfaltirano 1890 m<sup>2</sup>, montažni prehod – gumi izvedba, l = 50 m, dostop po servisni cesti T-8a.

(3) Platoji pred izhodnimi predorskimi cevmi:

– plato pred izhodno predorsko cevjo IPC-T4A, 30 m ×50 m, dostop po cesti T-4b;

– plato pred izhodno predorsko cevjo IPC-T4B, 30 m×50 m, dostop po cesti T-4b;

– plato pred izhodno predorsko cevjo IPC-T7, 60 m×25 m, dostop po cesti T-7d.

## **10. člen**

### **(premostitveni objekti)**

Na trasi drugega tira železniške proge so načrtovani naslednji objekti:

a) mostovi:

– most čez pritok Glinščice med profili P50 in P53 servisne ceste T-1b2, dolžina 30 m,

– most čez Rižano: v km 27+244 železniške proge Koper–Divača, dolžina 10,30 m;

b) viadukti:

– viadukt pod Nasircem: obnova viadukta opuščene proge Hrpelje-Kozina–Trst–cesta T-1b1, v km 1+100, dolžina 90 m,

– viadukt V1, Gabrovica: v km 16+182 do 16+602, dolžina 420 m,

– viadukt V2: v km 21+594 do km 22+224, dolžina 630 m;

c) nadvozi:

– nadvoz N1: v km 0,1+67 deviacije regionalne ceste Divača–Lokev, dolžina 28 m z enostranskim pločnikom;

d) podvozi:

– podvoz P1: v km 26+832 železniške proge Koper–Divača, dolžina 5 m,

– podvoz P2: v km 27+355 železniške proge Koper–Divača, dolžina 13 m;

e) galerije:

– galerija GT5: v km 19+193 do km 19+205, dolžine 12 m,

– galerija GT6: v km 19+350 do km 19+365, dolžine 15 m.

## **11. člen**

### **(deviacije cest in ostale ureditve na cestnem omrežju)**

(1) Investitor v času gradnje in v času obratovanja zagotovi dostop do vseh objektov in zemljišč. V primeru, da se med in po končani gradnji na terenu pokaže potreba po dostopu do objektov ali zemljišč, investitor zagotovi dodaten dostop.

(2) Na območju drugega tira je načrtovanih 24 novih oziroma rekonstruiranih obstoječih cest. Ceste petkrat izvennivojsko križajo projektirani drugi tir. Preostalih devetnajst cest bo zgrajenih za potrebe gradnje proge, predorov in viaduktov. Večina teh cest bo po končani gradnji služila kot servisne ceste.

(3) Zaradi izgradnje drugega tira se izvede nove oziroma rekonstruira naslednje ceste:

a) Cesta T-1a: cestna povezava preko železniškega predora T1. Povezuje obstoječo regionalno cesto R I–250 s platojem pred vhodnim portalom predora T1, dolžine 640 m, normalni prečni profil (v nadaljnjem besedilu NPP) sestavlja asfaltno vozišče 2×2,50 m in bankina 2×1,00 m. Na regionalni cesti se izvedejo dodatni vozni



pasovi za leve zavijalce. Na cesti T-1a se z dvema krakoma v km 0,1+20,00 priključi obstoječa makadamska cesta.

b) Cesta V-1: obnovljeni del obstoječe makadamske poti, ki se začne na obstoječi lokalni cesti in se konča pri novoprojektiranem vodohramu, dolžine 142 m, NPP sestavlja asfaltirano vozišče 3,00 m in bankina 2x0,50 m. Priključi se na obstoječo lokalno cesto.

c) Cesta T-1b1: povezovalna cesta med lokalno cesto Kozina–Klanec in cesto T-1b2 ter začasno deponijo izkopanega materiala, dolžine 2900 m, NPP sestavlja asfaltirano vozišče 3,00 m, bankina 0,50 m, mulda 0,50 m in berma 0,50 m, na mestu izogibalšč pa vozišče 3,00 m + 2,00 m, bankina 0,50 m, mulda 0,50 m, berma 0,50 m. Z obravnavane ceste se odcepi cesta T-1b2. Po zaključeni gradnji trase se cesta nameni za potrebe vzdrževanja in reševanja iz predorov ter peš in kolesarske poti. Cesta se uporablja tudi kot protipožarna preseka.

č) Cesta T-1b2: dostopna pot do platoja ob izstopnem portalu tunela T1 in povezuje, v navezavi s cesto T-1b1, navedeni plato s Kozino, dolžine 1240 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 3,00 m, bankina 1,00 m, mulda 0,50 m, berma 0,50 m. Cesta se navezuje preko križišča na cesto T-1b1.

d) Cesta N-1: izvennivojsko križanje regionalne ceste I. reda št. 205 Divača–Lokev–Lipica, dolžina deviacije je 375 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x3,00 m, robni pas 2x0,30 m in bankina 2x1,00 m. Rekonstruira se štiri poljske poti in uredi priključke na regionalno cesto v km 0+034, km 0+135, km 0+190 ter zgradi nov nadvoz N-1.

e) Cesta N-1-levo: dostopna pot na levi strani železniške proge z odcepom na regionalni cesti, dolžina 501 m, NPP sestavlja makadamsko vozišče 3,00 m, bankina 2x0,50 m. Na traso se priključujejo trije poljski priključki in sicer v km 0+132, km 0+365 in km 0+374. Zgradi se tri prepuste.

f) Cesta T-2b: dostopna pot do platoja Črni Kal ter do portala predora T-2, dolžine 300 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x2,75 m, robni pas 2x0,20 m, bankina 0,80 m, mulda 0,50 m, berma 0,50 m.

g) Cesta T-3: dostopna cesta do zahodnega portala in platoja predora T-3, dolžine 757 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x2,50 m, bankina 0,50 m, mulda 0,50 m, berma 0,50 m. Z obravnavane ceste se odcepi cesta T-3a. Zgradi se tri prepuste.

h) Cesta T-3a: dostopna cesta do vzhodnega portala in platoja predora T-3, dolžine 156 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x1,50 m, bankina 0,50 m, mulda 0,50 m, berma 0,50 m.

i) Cesta T-4a: dostopna cesta do vodohrana za potrebe predora T-4, dolžine 400 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x2,50 m, bankina 1,00 m, mulda 0,50 m, berma 0,50 m. Z obravnavane ceste se odcepi cesta T-4c. Zgradi se tri prepuste.

j) Cesta T-4b: dostopna cesta do obeh reševalnih platojev iz predora T-4, ki ju povezuje, dolžina 1000 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x2,50 m, bankina 1,00 m, mulda 0,50 m, berma 0,50 m. Z obravnavane ceste se odcepi cesta T-4c, zgradi se več propustov.

k) Cesta T-4c: dostopna cesta do obeh reševalnih platojev iz predora T-4 in povezuje cesti T-4a in T-4b, dolžine 500 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x2,50 m, bankina 1,00 m, mulda 0,50 m, berma 0,50 m. Cesta se odcepi od ceste T-4a in se priključi na cesto T-4b, zgradijo se propusti.

l) Cesta T-5: vzporedna cestna povezava z železniškim predorom T5, povezuje plato med tunelom T4 in T5 s platojem med predoroma T5 in T6, dolžine 177 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x2,50 m, bankina 2x1,00 m.

m) Cesta T-6: vzporedna cestna povezava z železniškim predorom T6, povezuje plato med predoroma T5 in T6 s platojem med predoroma T6 in T7, dolžine 584 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x2,50 m, bankina 2x1,00 m.

n) Cesta T-7: cestna povezava preko železniškega predora T7, povezuje stičišče obstoječih gozdnih poti in ceste T-7b z glavno cesto v Osapski dolini, dolžine 1268 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x2,50 m, bankina 2x1,00 m. Na cesto se z dvema krakoma priključi v km 0,9+80,00 cesta T-7a.

o) Cesta T-7c: povezava med cesto T-7 in vodohranom predora T7, dolžine 290 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 3,00 m, bankina 2x 0,50 m.

p) Cesta T-7d: povezava med cesto T-7 in platojem pred izhodno predorsko cevjo IPC-T7, dolžine 110 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x2,50 m, bankina 2x1,00 m.

r) Cesta T-7a: vzporedna cestna povezava z železniškim predorom T7 in povezuje plato med predoroma T6 in T7 z glavno cesto T-7, dolžine 513 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2x2,50 m, bankina 2x1,00 m. Cesta se z dvema krakoma priključi na cesto T-7.

s) Cesta T-7b: vzporedna cestna povezava z železniškim predorom T7 in povezuje plato na koncu predora T7 in cesto T-7, dolžine 560 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2×2,50 m, bankina 2×1,00 m. Cesta se priključi na cesto T-7.

š) Cesta T-8a: dostopna cesta do vzhodnega portala in platoja predora T-8, viadukta V2 ter zahodnega portala in platoja predora T-7, dolžine 1732 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2×2,75 m, bankina 1,00 m, mulda 0,50 m, berma 0,50 m. Na cestni povezavi so načrtovani prepusti.

t) Cesta T-8b: dostopna cesta do zahodnega portala in platoja predora T8 in se navezuje na glavno cesto G I-10, odsek Rižana–križišče Dekani, dolžine 344 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 2×2,75 m, bankina 1,00 m, mulda 0,50 m, berma 0,50 m. Na cestni povezavi so načrtovani prepusti.

u) Cesta P-1: izvennivojsko križanje poljske poti v km 26+832 železniške proge, dolžina rekonstrukcije je 200 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 3,00 m, bankina 0,50 m, mulda 0,50 m. Na trasi sta dva priključka v km 0+032 in km 0+160, načrtovan je podvoz P-1, prestavitev obstoječih jarkov in izgradnja prepusta.

v) Cesta P-2: izvennivojsko križanje lokalne ceste Srmin–Pobegi, dolžina rekonstrukcije je 156 m, NPP sestavlja asfaltno vozišče 4,00 m, mulda 2×0,50 m, berma 2×0,50 m. Na traso se priključuje poljska pot, načrtovan je podvoz P-2 in prepust.

(4) V času gradnje so dostopne ceste na območju Tinjana načrtovane kot dvopasovne ceste (T-4a, T-4b, T-4c, T-5, T-6, T-7, T-7a, T-7d), ki pa se bodo po končani gradnji uredile tako, da bodo v končnem stanju enopasovne ceste z izogibalšči.

## 12. člen

### (regulacije in urejanje vodotokov)

#### (1) Premostitve in prepusti:

– ureditev Pritoka 1 in Pritoka 2: prepust b/h = 2,5/2,0 m, na Pritoku 1 okvirne dolžine 81 m in na Pritoku 2 okvirne dolžine 23 m;

– zavarovanje Pritoka 3 v območju viadukta na dostopni cesti T 1-2: zavarovanje korita v viaduktu zaradi eventualne talne erozije;

– odsek med viaduktom V1 in predorom T3: prepust b/h = 1,0/1,0 m;

– odsek med predoroma T3 in T4: prepust b/h = 1,0/1,0 m;

– cesta IPC – T4a: ploščati prepust b/h = 2,0/2,0 m, okvirne dolžine 32 m;

– cesta IPC – T4b: ploščati prepust b/h = 2,0/2,0 m;

– odsek med predoroma T4 in T5: ploščati prepust b/h = 2,0/2,0 m, okvirne dolžine 47 m;

– odsek med predoroma T5 in T6: ploščati prepust b/h = 2,0/2,0 m, okvirne dolžine 26 m;

– odsek med predoroma T6 in T7: dva ploščata prepusta b/h = 2,0/2,0 m, okvirna dolžina prepusta v km 19+765 je 57 m, okvirna dolžina prepusta v km 19+844 je 51 m;

– odsek med predorom T7 in viaduktom V2: dva prepusta b/h = 1,0/1,0 m, prepust v km 21+136, okvirne dolžine 21 m, prepust v km 21+300, okvirne dolžine 20 m;

– povezovalna cesta T-8a (Vinjanski potok): prepust b/h = 2,50/2,0 m, okvirne dolžine 17 m;

– ureditev regulacije Vinjanskega potoka v območju viadukta V2 v km 21+960 do km 22+050 m, dolžine 180 m;

– ureditev potoka Sekolovec v območju ceste T-8b v km 26+125 do km 26+150: prepust b/h = 2,0/2,0 m;

– ureditev prepusta v km 26+745: ploščati prepust b/h = 2,50/1,30 m;

– ureditev Rižane: čiščenje profila dolvodno od mostu v km 27+230 do km 27+260 okvirne dolžine 53 m, dolvodno in gorvodno sta talna praga (tip III).

Prevodnost prepustov je dimenzionirana na Q100. Načrtovani so pohodni prepusti. Manjši prepusti so načrtovani le ob izredno majhnih dotočnih količinah. V območju prepustov se zavarovanje s kamnito oblogo na filterni podlagi zaključuje s talnim pragom. Na začetku in na koncu ureditve so zaključni talni pragovi. Za obloge se uporablja kamen, ki je vizuelno enak kamnu na območju posega.

(2) Vodne ureditve Glinščice

- v železniškem nasipu je propust minimalno  $b/h = 3,0/2,0$  m l = 128 m in omogoča prehod živali;
- na dolvodnem odseku se projektirana niveleta priključi na obstoječo s tremi stopnjami, na koncu je zaključni talni prag tip I;
- ureditev se zaključuje okvirno 7m gorvodno od obstoječe stopnje;
- na gorvodnem odseku je uvajalni talni prag, pred prepustom pa talni prag tip II;
- niveleta dna je  $J=10,5\%$ ;
- v bližini prepustov je dno zavarovano s kamnito oblogo na filterni podlagi;
- načrtovan iztok Pritoka 1 in 2 v zaprtem profilu  $b/h = 2,5/2,0$  m, načrtovan je tudi revizijski jašek 3 m×3 m; nato preide ureditev v odprti profil z naklonom  $m=1/5$  do  $m=1$ ; zaradi padca terena je ureditev načrtovana z drčami.

### 13. člen

#### (melioracijski kanali)

(1) Melioracijska območja

- prestavitev melioracijskega jarka v območju podvoza P2: cevni prepust  $\varnothing 80$ ;
- na območju Rižanske doline se izvede sanacija melioracijskega sistema.

(2) Ob trasi železniške proge se lokalno poglubi naslednje obstoječe melioracijske kanale od km 26+590 do km 28+025:

- kanal 1 v dolžini 630 m,
- kanal 1a v dolžini 98 m,
- kanal 4 v dolžini 248 m,
- kanal 7 v dolžini 100 m,
- kanal 8 v dolžini 160 m,
- kanal 9 v dolžini 615 m.

(3) Ob trasi železniške proge se izvede naslednje melioracijske kanale od km 26+055 do km 28+025:

- kanal 1 v dolžini 47 m,
- kanal 2 v dolžini 240 m,
- kanal 2a v dolžini 112 m,
- kanal 3 v dolžini 343 m,
- kanal 6 v dolžini 56 m,
- kanal 6a v dolžini 19 m,
- kanal 7 v dolžini 180 m,
- kanal 7a v dolžini 33 m,

- kanal 8 v dolžini 134 m,
- kanal 11 v dolžini 70 m,
- kanal 10 v dolžini 550 m.

(4) Kanali so medsebojno povezani:

- v kanal 1 se v stacionaži 0+53 steka kanal 2; v njega pa v stacionaži 0+76 kanal 2a;
- v kanal 22 se stekata kanala 6 in 6a;
- v kanal 8 (mlinščica) se steka kanal 7; v njega pa v stacionaži 0+120 kanal 7a;
- v kanal 9 (mlinščica) se stekajo v stacionaži 0+567 kanal 4, v katerega se v stacionaži 0+250 steka kanal 10, ter kanal 11 v stacionaži 0+630.

Novi kanali so načrtovani s padci min 0,25%, minimalne globine 1,20 m, širine dna 1 m in nagibom brežin 1:1,5.

#### **IV. ZASNOVA PROJEKTNIH REŠITEV ENERGETSKE, VODOVODNE IN DRUGE KOMUNALNE INFRASTRUKTURE**

##### **14. člen**

##### **(komunalna, energetska in telekomunikacijska infrastruktura)**

Zaradi izgradnje drugega tira železniške proge je treba prestaviti, zamenjati ali zaščititi ter zgraditi komunalne, energetske in telekomunikacijske objekte, naprave in napeljave. Projektiranje in gradnja komunalnih, energetskih in telekomunikacijskih objektov, naprav in napeljav poteka v skladu z določbami te uredbe in projektnimi pogoji posameznih upravljavcev teh objektov in naprav, v kolikor niso v nasprotju s to uredbo.

##### **15. člen**

##### **(vodovod)**

(1) Pri izgradnji drugega tira se na useku pred severnim portalom predora T1 prestavi obstoječi jekleni vodovod DN 500 Lokev–Rodik v dolžini okvirno 820 m, kompletno s signalnim kablom in katodno zaščito. V večjem delu bo prestavljen vodovod potekal ob ali pod novo servisno cesto.

(2) Križanja z obstoječim vodovodom:

- v km 16+636 prečka drugi tir in nova cesta T3,
- v km 27+378 je načrtovano podaljšanje zaščite.

##### **16. člen**

##### **(kanalizacija)**

(1) Meteorna in fekalna kanalizacija se nahaja samo pri ENP. Fekalna kanalizacija je speljana preko revizijskega jaška v troprekatno nepropustno greznico na praznjenje zmogljivosti 10 m<sup>3</sup>. Meteorna voda s strešnih površin je speljana preko peskolovov v kapnico 10 m<sup>3</sup> in prelivom v ponikovalnico. Meteorna voda z urejenih talnih površin je speljana preko revizijskih jaškov in lovilca olj v ponikovalnico.

(2) V času gradnje mora izvajalec gradbenih del zagotoviti nemoteno odtekanje meteornih vod.

(3) Projektirani fekalni kolektor Iplas–Dekani poteka pod novim drugim tirom v km 26+832 na območju podvoza P1. Zaradi poglobitve poljske poti na območju podvoza se v fazi PGD/PZI preveri, če je potrebna sprememba projekta novega fekalnega kolektorja.

##### **17. člen**

##### **(elektroenergetsko omrežje)**

(1) Pri križanju električnih vodov s traso železniške proge se upošteva varnostno višino, minimalno oddaljenost stebra od roba trase železniške proge ter minimalni kot križanja. Kadar posebni ukrepi niso določeni, se upošteva splošne varnostne ukrepe, predvsem pa kontrolo varnostne višine pri maksimalnem povesu vodnikov.

(2) Križanja z obstoječim visokonapetostnim omrežjem:

- v km 1+825 križa proga DV 110 kV Divača–Koper,
  - v km 2+118 se prestavi in uredi novo križanje DV 35 kV Divača–Kozina–Dekani1,
  - v km 2+375 križa proga DV 2x110 kV Divača–Koper, prestavi in uredi se novo križanje v km 2+568,
  - v km 2+742 križa proga DV 10(20) kV Lokev–Matavun,
  - v km 15+710 križa proga DV 20 kV Kozina–Črni Kal,
  - v km 15+800 križa proga DV 35 kV Divača–Kozina–Dekani1,
  - v km 15+840 križa proga DV 20 kV odcep Gostišče Gabrovec,
  - v km 15+920 križa proga DV 20 kV odcep Gabrovica,
  - v km 16+100 poseg brežine v SM 36 DV 35 kV Divača–Kozina–Dekani 1,
  - v km 26+440 križa proga DV 35 kV Dekani–Rižana,
  - v km 26+470 križa proga DV 20 kV RTP Dekani–Vanganel,
  - v km 26+590 križa proga DV 20 kV RTP Dekani–Koper,
  - v km 26+652 križa proga DV 2x110 kV Divača–Dekani–Koper,
- od km 0+000 do km 2+742 se namesto načrtovanega kablovoda 10(20) kV Lokev–Škocjan (Matavun) ohrani obstoječi daljnovod, vendar na železnih stebrih z vodniki AlFe- 70/12 mm in strelovodno vrvjo AlMg. Daljnovod v predlagani izvedbi se upošteva pri izdelavi PGD/PZI,
- križanje z novo prestavljenim 20 kV daljnovodom odcep Gabrovica (daljnovod AC viadukta Črni Kal) se upošteva pri izdelavi projektne dokumentacije nivoja PGD/PZI (projekt križanja daljnovoda s traso proge).

(3) Električna energija enosmerne systemske napetosti 3 kV za potrebe vleke na odseku načrtovanega drugega tira Divača–Koper bo zagotovljena iz dveh novih ENP z 14,4 MW instalirane moči:

- ENP Črni Kal v km 16+160,
- ENP Dekani v km 26+650.

(4) ENP se napajan iz 110 kV prenosnega omrežja. Priklučitev ENP v vozno omrežje je izvedena preko zunanega prostozračnega 3 kV stikališča in 110 kV stikališča.

(5) Z dvostranskim napajanjem na nivoju 110 kV in 20 kV se zagotovi poleg napajanja ENP za potrebe vleke tudi napajanje predorov in lastna poraba napajalnih postaj in železniškega platoja Črni Kal.

(6) Za oskrbo predora z električno energijo sta namenjeni dve transformatorski postaji:

- 4TTP1 na platoju pred vzhodnim portalom predora T4 v km 17+215,
- 7TTP1 na platoju pred zahodnim portalom predora T7 v km 21+020.

## **18. člen**

### **(inštalacije in komunalni vodi v tunelih)**

Začasne inštalacije in komunalni vodi so potrebni za nemoteno izvajanje izkopa in drugih gradbenih del pri gradnji predora. Gradbišča se preskrbi z električno energijo, vodo in komprimiranim zrakom.

## **19. člen**

### **(vodohrani)**

(1) Vodohran T1: nad predorom T1 v km 3+440, količine 200 m<sup>3</sup>, za potrebe morebitnega gašenja v predoru. Do vodohrana bo speljana cesta V-1, dolžine 142 m.

(2) Vodohram T2: nad predorom T2 v km 11+200, količine 200 m<sup>3</sup>, za potrebe morebitnega gašenja v predoru. Do vodohrana vodi obstoječa cesta.

(3) Vodohran T4: nad predorom T4 v km 18+370, količine 200 m<sup>3</sup>, za potrebe morebitnega gašenja v predoru. Do vodohrana bo speljana cesta T-4a, dolžine 400 m.

(4) Vodohran T7: nad predorom T7 v km 20+250, količine 200 m<sup>3</sup>, za potrebe morebitnega gašenja v predoru. Do vodohrana bo speljana cesta T-7c, dolžine 290 m.

(5) Vodohran T8: nad predorom T8 v km 24+750, količine 200 m<sup>3</sup>, za potrebe morebitnega gašenja v predoru. Do vodohrana vodi obstoječa cesta.

## **20. člen**

### **(omrežje zvez)**

(1) Na območju trase drugega tira Divača–Koper in dostopnih poti je možna ogroženost pri kablilih, kar se preveri in določi ustrezno rešitev pri izdelavi projektne dokumentacije nivoja PGD/PZI:

– pri izgradnji dostopnih poti do gradbišč predorov in sicer na kablilih magnetnih konektorjev (MK) K-266, križišče v Črnem Kalu,

– pri kablu K-1 ter pri kanalu K-4 (kabel v trasi z optičnim kablom K-266).

(2) Križanje z obstoječim telekomunikacijskim omrežjem:

– v km 0+800 križa proga telekomunikacijski kabel (v nadaljevanju: TK),

– v km 15+800 križa proga TK,

– v km 16+480 križa proga TK,

– v km 28+060 križa proga TK.

(3) Pri načrtovani izgradnji telekomunikacijskega (TK) omrežja ob načrtovani trasi železniške proge se zagotovi možnost uporabe TK kapacitet za obrambne potrebe.

(4) Ob trasi drugega tira železniške proge so glede na funkcijo in tehnologijo načrtovani naslednji sistemi TK naprav:

– postajni telefonski sistem/omrežje,

– sistem/omrežje železniške digitalne telefonije,

– podatkovno prostrano računalniško omrežje,

– sistem/omrežje pleziorhne digitalne hierarhije,

– sistem/omrežje sinhronne digitalne hierarhije,

– registrofoni,

– napajalni sistem,

– centralno omrežje krmiljenja in vzdrževanja telekomunikacijskega sistema,

– optični kabli,

– progovni kabel,

– videonadzorni sistem,

– radijski sistemi.

## **21. člen**

### **(signalno varnostne naprave)**

Novi tir bo opremljen s signalno varnostnimi napravami za obojestranski promet, postavljene bodo na ustreznih razdaljah, ki bodo omogočale hitrost 160 km/h. Načrtovana je vgradnja 6 avtomatskih progovnih blokov.

## **22. člen**

### **(odvodnjavanje)**

(1) Zagotovljena mora biti vodotesnost predora. Voda iz notranjosti predorov, daljših od 500 m, se vodi skozi armiranobetonske sedimentacijske bazene pred izpustom v okoliški teren.

(2) Odvodnjavanje kontaminirane vode v predorih bo urejeno z drenažno cevjo. Kontaminirana voda se bo iztekala v drenažno cev ob robu gramozne grede. Voda bo odvedena v bazen s kontaminirano vodo, ki bo zgrajen na področju pred portalom. Urejeni bodo čistilni jaški, tako da bo omogočeno čiščenje drenažnih cevi.

(3) Voda iz notranjosti predora T1 bo usmerjena preko sedimentacijskega bazena, ki bo zgrajen ob portalu, desno ob progi, na brežino pod platojem. Onesnažena voda iz predora T2 bo speljana v sedimentacijski bazen na platoju ob južnem portalu predora na njegovi levi strani. Na začetnem delu platoja med km 17+090 in km 17+215 se zgradi sedimentacijski bazen, v katerega bo speljana voda iz notranjosti predora T3. Zaledna voda iz leve brežine bo vodena preko prepusta preseka 1×1 m v km 17+183. Voda iz notranjosti predora T4 bo usmerjena preko troprekatnega armiranobetonskega sedimentacijskega bazena v jarek levo ob progi. Bazen se zgradi pred portalom predora, desno ob progi. Voda iz notranjosti predora T6 bo usmerjena preko troprekatnega sedimentacijskega bazena na brežino pod platojem. Sedimentacijski bazen se zgradi ob portalu, desno ob progi. Ob portalu predora T7, na levi strani novega tira, se zgradi v plato vkopan sedimentacijski bazen, v katerega bo speljana voda iz notranjosti predora T7, čistejša voda iz bazena pa bo iztekala po pobočju levo od platoja. Čista zaledna voda iz predora T8 bo speljana v jarek levo od proge, voda iz notranjosti predora bo usmerjena preko troprekatnega armiranobetonskega sedimentacijskega bazena v jarek levo ob progi.

## **23. člen**

### **(križanje drugega tira železniške proge in avtoceste Klanec–Srmin)**

(1) V času gradnje in obratovanja drugega tira morajo biti izpolnjene vse varnostne zahteve glede nemotenega prometa avtoceste, dostopnih cest ter podpor viadukta Črni Kal. Upravljavca avtoceste DARS, d.d., mora biti vključen v komisijo za tehnični pregled.

(2) Varnost prometa na AC viaduktu bo zaradi nevarnosti iztirjenja vlaka zagotovljena z naslednjimi ukrepi:

– standardni ukrep pred iztirjenjem na železniških premostitvenih objektih predstavljajo varnostne tirnice (lahko tudi v obliki jeklenih kotnikov), ki potekajo vzdolž voznih tirnic na notranji strani tira na celotni dolžini železniškega viadukta in okvirno 20 m preko viadukta;

– vzdolž celotnega železniškega omrežja se, ob modernizaciji prog z novimi signalno varnostnimi napravami in ob novogradnjah, vgrajujejo detektorji vročih osi;

– vzdolž celotne trase nove proge (predori, portali) bo postavljen video nadzorni sistem;

– konstrukcijska betonska ograja je zasnovana z ojačano betonsko ograjo, ki predstavlja dodatno zaščito v primeru iztirjenja vlaka;

– smerni potek proge je na delu s križanjem z AC viaduktom v blagem radiu konstantne velikosti 1500 m z nadvišanjem 110 mm. Tir je na celotni dolžini varjen v neprekinjeno zvarjen tir (NZT).

(3) Zaščita pred blodečimi tokovi bo obdelana na nivoju PGD/PZI v skladu s predpisom za to področje. Rešitve na območju izvedbe konstrukcij podzemnih objektov bodo upoštevane v nadaljnji projektni obdelavi trase drugega tira.

(4) Idejni projekt drugega tira določa klasični vkop predora T4 brez miniranja. Gradnja bo potekala z ustreznimi ukrepi, ki omejujejo vpliv gradnje predora na okolico oziroma bližnje objekte in se dodatno predvidijo po raziskavah na nivoju izdelave projekta (PGD).

## **V. ZASNOVA PROJEKTHNIH REŠITEV ZA URBANISTIČNO, KRAJINSKO IN ARHITEKTURNO OBLIKOVANJE**

### **24. člen**

**(splošne usmeritve za oblikovanje ureditev na območju drugega tira železniške proge in robnem območju)**

(1) Pri oblikovanju elementov nasipa in robnega območja se upošteva elemente krajinskih vzorcev, ki jih zasledimo na območju obdelave. Poleg oblikovanja reliefa ob trasi drugega tira železniške proge so načrtovane tudi naslednje ureditve:

- sanacija antropogenih krajinskih struktur,
- zasaditev vegetacije,
- zasaditev kot ukrep za omilitev vplivov na okolje.

(2) V območju fliša so brežine naklonov 2: 3 in več, z večjim zaokroževanjem stikov vkopnih in nasipnih brežin z raščnim terenom. V območju apnenca so brežine naklonov 1: 1 do 3: 1, z zaokroževanjem stikov brežin z raščnim terenom v manjših radijih. Odseke obstoječih poti in drugih rab, ki po sanaciji in izgradnji drugega tira železniške proge Divača–Koper in drugih ureditev ostanejo brez funkcije, se rekultivira v skladu z rabo sosednjih zemljišč: urbana raba, kmetijska zemljišča, vegetacijski sestoji, obvodna vegetacija itn.

(3) Med izgradnjo trase železniške proge in drugih ureditev se vegetacijo odstrani le tam, kjer je to nujno potrebno. Nove zasaditve v največji možni meri upoštevajo vzorec naravne in kulturne krajine, vrstno sestavo in značilne oblike vegetacije na območju obdelave.

(4) Za zagotavljanje varnosti na območju predusekov predorov in na območjih višjih vkopov, ter za preprečevanje dostopa in prehoda se postavi mrežne ograje, višine 1,80 do 2,00 m.

(5) Portali predorov in drugi objekti na trasi morajo biti arhitekturno oblikovani, skladno z značilnostmi urbane in krajinske podobe prostora, izvedeni v ustreznem kamnu, značilnem za posamezno lokacijo. Useke in nasipe se oblikuje v terasah s kamnitimi škarpami ali ozelenjenimi brežinami.

(6) Oprema in razsvetljava železniške proge mora biti oblikovno usklajena medsebojno in s preostalimi prviniami obrasnega prostora.

(7) V nadaljnjih fazah projektne dokumentacije se podrobneje obdelajo posamezni sklopi oblikovanja viaduktov in portalov.

## **25. člen**

### **(rušitve obstoječih objektov)**

(1) Zaradi gradnje drugega tira železniške proge je potrebno porušiti naslednje objekte:

- objekt, parc. št. 2933, k.o. Dekani,
- objekt na parc. št. 2934/3, k.o. Dekani,
- objekt na parc. št. 2940, k.o. Dekani,
- objekt na parc. št. 2941, k.o. Dekani,
- objekt na parc. št. 2961/1, k.o. Dekani.

(2) Zaradi ureditve deponije viškov materiala v Srminu je potrebno porušiti naslednje objekte:

- stanovanjski objekt na parc. št. 5840/2, k.o. Bertoki,
- stanovanjski objekt na parc. št. 5840/3, k.o. Bertoki,
- stanovanjski objekt na parc. št. 5832/1, k.o. Bertoki,
- stanovanjski objekt na parc. št. 5832/2, k.o. Bertoki,
- gospodarsko poslopje na parc. št. 5839, k.o. Bertoki.

## **26. člen**

### **(krajinska ureditev)**

(1) S krajinskim oblikovanjem se zagotovi skladno umestitev trase v prostor. Vzdolž trase so potrebne naslednje ureditve:



- preoblikovanje reliefa (useki, nasipi, izravnave),
- oblikovanje prvin v obrasnem prostoru (zaščitne ograje in ograje za preprečevanje prehoda prostoživečih živali, ločilni pas, zadrževalni bazeni),
- zasaditve vegetacije na brežinah nasipov in usekov ter ob objektih, oblikovanje gozdnega roba, zasaditve na območjih urejanja vodotokov,
- sanacije opuščenih odsekov železniškega omrežja in ureditve na območjih rušitev.

(2) Projekt za pridobitev dovoljenja za graditev železniške proge s spremljajočimi objekti in s tem povezanimi ureditvami mora upoštevati pogoje za urbanistično, arhitekturno in krajinsko oblikovanje iz tega državnega lokacijskega načrta. Sestavni del projekta morata biti celovita in medsebojno usklajena načrta arhitekture in krajinske arhitekture, ki morata upoštevati usmeritve iz predhodnega in tega člena te uredbe.

(3) Useke in visoke nasipe je treba intenzivno zatraviti, široke brežine predvsekov pa dodatno ozeleniti (popleti, zasaditi hitrorastoče nizke rastline).

(4) V fazi pridobitve dovoljenja za graditev železniške proge je treba proučiti uporabo drugih zavarovanj pred erozijo (mreže itd.).

#### (5) Oblikovanje reliefa

Reliefno oblikovanje nasipov in vkopov se izvede v skladu z geološkimi značilnostmi in obstoječo morfologijo terena ter mora zagotoviti:

- skladnost z značilnostmi širšega prostora oziroma sedanjih krajinskih vzorcev območja, kar se nanaša tako na oblikovne, vidne, kot na ekološke značilnosti,
- zakrivanje nezaželenih vedut oziroma odpiranje prostora v smeri zanimivih pogledov.

Med gradnjo je potrebno zagotoviti:

- čim manjše posege v reliefno zgradbo za potrebe gradnje začasnih objektov in ureditev;
- odkrivanje tal v čim manjšem obsegu;
- sprotno utrjevanje brežin in urejanje površinskega odtoka ter utrditev končno oblikovanih brežin za preprečitev erozije;
- da z odlaganjem materiala med gradnjo ne bodo zasute struge vodotokov, vrtače in druge reliefne značilnosti.

Preoblikovanje reliefa vključuje izvedbo usekov in nasipov. Pri izvedbi usekov se izvedejo zaokrožitve zgornjega dela brežin in pri izvedbi nasipov zaokrožitve spodnjega dela. Brežine vkopov in nasipov se izvajajo brez vmesnih berm, neporavnano, kjer pa to ni mogoče, se vmesne berme in brežine zasadijo ob upoštevanju značilnosti obstoječega krajinskega vzorca območja. Vsi posegi v reliefno zgradbo se izvedejo tako, da se novo oblikovane brežine speljejo v obstoječi relief na obrobju posegov. Pri izvedbi regulacij se upošteva naravna morfologija strug potokov. Vse sanacije reliefa na območjih opuščenih priključkov in poljskih poti se izvedejo z zasipanjem oziroma izkopom zgornjih plasti opuščenih cest ter s poravnavo terena z uporabo viškov nenosilnega materiala in oblikovanjem površinskega pokrova. Viški nenosilnega materiala se uporabijo tudi za oblikovanje brežin nasipov v sklopu priključkov oziroma nadvozov.

#### (6) Zasaditve

Novе skupine drevnine in druge ureditve morajo biti skladne z obstoječim krajinskim vzorcem. Na območjih, kjer je treba posekati obstoječi gozd, se poseke omeji na čim ožji prostor in zasadi nov gozdni rob ob zagotavljanju avtohtone vrstne sestave in plastovitosti vegetacije. Ob reguliranih vodotokih se zasadi vlagoljubna vegetacija z navezavo na ohranjeno vegetacijo in z namenom obnove naravnih biotopov ter ekoloških značilnosti prostora. Na delih odseka, kjer trasa poteka preko kmetijskih površin, se prostor zatravi. Skupine dreves se predvidi ob pomembnejših objektih, ob nadvozih in priključkih, manjše skupine dreves pa na delu kmetijskih površin, kjer se pretežni del površin le zatravi. Uporabijo se predvsem avtohtone drevesne in grmovne vrste listavcev, ki so značilne za območje, po katerem poteka trasa, z upoštevanjem vegetacijskih značilnosti in rastnih razmer posameznih mikrolokacij. Za travne površine na obrasnem pasu se skladno z zasnovo posameznih predelov proge prostora uporabi semena avtohtonih travišnih združb.

#### (7) Oblikovanje regulacij vodotokov

Regulacije oziroma ureditve vodotokov se izvedejo po načelu sonaravnega urejanja, kar vključuje zasaditev avtohtone drevnine v drevesnem in grmovnem sloju in zatravitev obvodnega prostora. Razmestitev sadik drevnine se prilagodi vzorcu obstoječe obrežne vegetacije v zgornjem in spodnjem toku posameznih vodotokov.

#### (8) Rekultivacije

Vsi opuščeni deli obstoječega železniškega omrežja se sanirajo s poravnavo terena in nasipavanjem rodovitne zemlje ter zveznim oblikovanjem reliefa upoštevajoč okoliški teren. Vse sanirane površine se zatravijo, zasaditve drevnine pa se izvedejo skladno s krajinskimi značilnostmi posameznih delov odseka. Med gradnjo se mora čimbolj omejiti gradbišče. Odstrani se le najnujnejša vegetacija, hkrati je že v času gradnje potrebno začeti z zasaditvenimi postopki in zasaditev kasneje vzdrževati.

#### (9) Ograje

Zaščitne ograje: Za preprečitev nekontroliranega dostopa na traso železniške proge se postavi varovalna žična ograja, ki praviloma poteka po robu odkupljenega zemljišča. V poteku se smiselno prilagaja ureditvi obtrasnega prostora, tako da ne bo vidno preveč izpostavljena in bo omogočala vidno povezovanje z okoliškim prostorom. Varnostne ograje: Vse varnostne ograje na trasi železniške proge se izvedejo praviloma v kovinski izvedbi, skladno z veljavnimi pravilniki in standardi.

#### (10) Urejanje trajnih deponij viškov materiala

Pri odrivih zemlje je potrebno paziti, da se vsa primerna zemlja, ki se jo lahko še uspešno rekultivira, deponira ločeno in se je ne meša s spodnjimi horizonti ali z ostalimi neprimernimi tlemi. Preprečiti je treba nekontrolirane prevoze po kmetijskih zemljiščih. Upošteva se sonaravne ureditve odvodnjavanja in s tem povezano oblikovanje celotne deponije. Način nasipavanja, odvodnjavanja in utrjevanja določita geomehanik in hidrolog na podlagi podrobne preučitve razmer na terenu; sprotno je treba z ustreznimi ukrepi zagotoviti zadovoljivo kvaliteto vgrajenih materialov in stabilnost deponije ter zavarovanje pred erozijo. V vseh gradbenih fazah in v izvedbi rekultivacije mora biti zagotovljeno odvodnjavanje površinskih in precdnih voda ter po potrebi izgraditi nov hidromelioracijski sistem.

#### (11) Ureditve Glinščice

Do vhodov v predora T1 in T2 poteka enosmerna servisna cesta T-1b2, ki ima na dveh mestih izogibališči namenjeni srečevanju vozil. Na delu kjer je teren najstrmejši, je načrtovana izgradnja podpornih zidov obloženih z avtohtonim naravnim kamnom. Potok Glinščica teče pod servisnim platojem T1 in se načrtuje kot prepust z ločno oblikovano odprtino. Zaradi širšega svetlega profila prepusta je načrtovan še širši pas utrjene površine za prehajanje živali. Nasipni stožci platojev T1 in T2 se oblikujejo tako, da čimbolj organsko na tem delu zožujejo dolino. Predvidi se gosta zasaditev platojev z avtohtonimi drevesnimi in grmovnimi vrstami. Servisna cesta se zasadi z avtohtonimi vrstami drevnine, intenzivneje na odseku, ki poteka skozi gozd. Na ožjih in strmejših brežinah se predvidi zasaditev avtohtonih vrst grmovnic, na položnejših brežinah in izravninah pa drevesne vrste. Nad opornimi zidovi se predvidi zasaditev avtohtonih vrst grmovnic, ki imajo padajočo razrast; s tem bodo razčlenile površine podpornih zidov. Za zagotovitev stabilnosti terena nad portaloma predorov T1 in T2 so načrtovani preduseki, ki so oblikovani z bermami ter odvodnjavani (kanalete). Po gradnji se predvidi intenzivna zatravitev usekov in visokih nasipov, ter gosta zasaditev širokih brežin predusekov z drevnino (popleti, hitrorastoče nizke grmovne vrste).

## **VI. REŠITVE IN UKREPI ZA VAROVANJE OKOLJA, OHRANJANJE NARAVE IN KULTURNE DEDIŠČINE TER TRAJNOSTNE RABE NARAVNIH DOBRIN**

### **27. člen**

#### **(varstvo naravnih vrednot)**

(1) Celotno območje Krasa, preko katerega poteka drugi tir železniške proge Divača–Koper, spada med območja pričakovanih naravnih vrednot, zlasti geoloških in podzemeljskih geomorfoloških. Z vidika varstva naravnih vrednot je treba zagotoviti na celotni trasi spremljanje stanja med zemeljskimi in gradbenimi deli. Občasen naravovarstveni nadzor nad gradnjo z vidika dokumentiranja in varstva geoloških in podzemeljskih geomorfoloških naravnih vrednot zagotovi investitor, izvajajo pa ga ustrezne raziskovalne institucije.

(2) Krajinski park Beka–Soteska Glinščice z dolino Griže in ponornimi jamami in arheološkimi lokalitetami Lorencon in grad nad Botačem:

– Pred pričetkom pripravljanih del oziroma gradnje je treba opraviti fotografsko in filmsko dokumentacijo območja krajinskega parka, ki bo prizadeto z gradnjo (površinski del trase in območje dostopne poti), in sicer:

a) enkrat fotografiranje in snemanje v zimskem času, enkrat fotografiranje in snemanje v času vegetacije,

b) detajlna fotografska dokumentacija: trase dostopne ceste; soteske Glinščice na odseku, kjer se dostopna cesta spusti v bližino vodotoka; odseka od profila 16 na dostopni cesti do državne meje; območja nasipa in portalov; območja trase transportnih trakov.

– Pred začetkom del mora investitor pridobiti hidrološko speleoško študijo območja krajinskega parka s poudarkom na Beško–Ocizeljskem sistemu (pretakanje vode, nihanje vodne gladine ob različnih vodostajih, sledilni poizkus) za vplivno območje gradnje. Enako študijo mora investitor pridobiti tudi po končanih delih ali vsaj v obdobju dveh let po zaključku del.

– Na zavarovanem območju je prepovedano vsakršno začasno ali stalno deponiranje izkopanega materiala in ostalega gradbenega materiala.

– Med izvajanjem pripravljanih, zemeljskih in gradbenih del na širšem območju trase, vključno z vsemi dovoznimi cestami in potmi, mora investitor zagotoviti naravovarstveni nadzor, katerega krasoslovni in geološki del se lahko opravi v okviru krasoslovnega in geološkega nadzora celotne trase.

– Na območju, ki bo zaradi gradbenih del poškodovano oziroma uničeno, je treba pred posegom izvesti popis indikatorskih živalskih skupin (npr. vodni nevretenčarji, ribe, plazilci, ptice, mali sesalci) in rastlinskih vrst ter kartiranje habitatov.

– Zagotovljeni morajo biti vsi možni tehnični ukrepi za preprečevanje onesnaženja zavarovanega območja.

– Na flišnem delu trase se zaradi velike nevarnosti erozije načrtuje sanacijo razgaljenega, odkopanega ali kako drugače spremenjenega površja, še posebej na vhodih in izhodih iz predora.

Na območju poteka drugega tira in dostopne ceste v dolini Glinščice je zaradi težnje po ožanju trase načrtovana izgradnja več podpornih in opornih zidov. Območja servisnih platojev, portalov, nasipnih, vkopnih brežin ter območja ob dovoznih in servisnih cestah je treba zasaditi z avtohtono vegetacijo. Po končanih gradbenih delih je treba vsečasne gradbene in ostale degradirane površine sanirati in vzpostaviti v prvotno stanje. Treba je zagotoviti posebne ukrepe za zmanjšanje požarne ogroženosti območij ob odprtem delu trase oziroma na območju naravnih vrednot (posebno ogrožena področja se sistemsko loči z obstoječimi in novimi pobočnimi protipožarnimi potmi) ter izdelati načrt za hitro ukrepanje in učinkovito gašenje v primeru požara.

Izravnalni ukrepi:

Trasa II. tira od km 9+000 do km 10+000 posega v krajinski park Beka–Soteska Glinščice z dolino Griže in ponornimi jamami in arheološkimi lokalitetami Lorencon in grad nad Botačem, zaradi česar bo uničen del geomorfoloških in hidroloških naravnih vrednot na zavarovanem območju. Povzročena okrnitev narave se bo nadomestila z izravnalnimi ukrepi. Izravnalni ukrepi se nanašajo na ureditev in predstavitev krajinskega parka Beka–Soteska Glinščice in vzpostavitev drugih območij, pomembnih za ohranjanje biotske raznovrstnosti. Obseg, način izvedbe in financiranje izravnalnih ukrepov je predmet sporazuma med Ministrstvom za promet in Ministrstvom za okolje in prostor.

(3) Zavarovane jame:

– Investitor je dolžan pridobiti dokumentacijo stanja (tlorisi, natančni opisi jam in njihovo stanje) vseh zavarovanih jam, ki bodo potencialno tangirane z gradnjo.

– Na območju vpliva na zavarovane jame (površje nad znanimi tlorisi jam, povodje ponornic, ki teko v, oziroma skozi jame) je prepovedano izvajati vse tiste posege, ki bi lahko ogrozili ali kako drugače uničili zavarovane jame.

– Načrtovana je zatravitev in zasaditev razgaljenih površin v okolici jam in drugih speleoloških pojavov z avtohtono vegetacijo.

– Med izvajanjem pripravljanih, zemeljskih in gradbenih del na območju zavarovanih jam mora investitor zagotoviti naravovarstveni nadzor, katerega krasoslovni in geološki del se lahko opravi na vplivnem območju gradbišča v okviru krasoslovnega in geološkega nadzora celotne trase.

## **28. člen**

### **(habitatni tipi, živalstvo in vegetacija)**

(1) Drugi tir železniške proge poteka na območje v dolini Glinščice, ki je naravovarstveno posebej ranljivo območje.

(2) Pri izvajanju posegov in pri gradnji objektov, se izvedejo vsi možni tehnični in drugi ukrepi, da se zmanjša negativen vpliv na rastline in živali ter njihove habitate.

(3) Čas izvajanja posegov oziroma gradnja se prilagodi življenjskim ciklom živali, tako da ne sovpada ali v čim manjši meri sovpada z obdobji, ko živali potrebujejo mir, zlasti v času razmnoževanja in vzrejanja mladičev ter prezimovanja.

(4) Odpadke in odpadni material se mora sproti odvažati na zato urejene stalne ali začasne deponije.

(5) Sestave biocenoze se ne spreminja z naseljevanjem tujerodnih rastlin in živali.

(6) Za omilitev vpliva osončenosti na novo nastalem gozdnem robu je treba le tega zasaditi z grmovnimi in drevesnimi vrstami iz okolice posega.

(7) Na celotni dolžini odsekov proge izven tunelov se obojestransko ogradi z 2 m visoko kovinsko mrežasto ograjo, ki bo preprečila dostop prostoživečim živalim.

(8) Mostove čez vodotoke se uredi tako, da je pod njimi suh prehod, ki živalim omogoča varno prehajanje.

(9) Posegi, ki lahko vplivajo na kvaliteto vode in vodni režim Rižane se izvajajo izven časa drsti rib (prepoved del med 1. aprilom in 30. junijem), ki živijo v tem delu Rižane.

(10) 30 dni pred začetkom del mora izvajalec del obvestiti Ribiško družino Koper o poteku del. Ribiška družina bo spremljala gradnjo mostu in po potrebi organizirala intervencijske odlove in preselitve rib.

(11) Za vsako škodo na vodnem življu (na ribah, ribolovni vodi) na območju Koprškega ribiškega okoliša, do katere bi prišlo zaradi gradnje II. tira železniške proge Divača-Koper, je odgovoren investitor in jo je dolžan v dogovoru z RD Koper ustrezno poravnati.

(12) Talni prag in zaključni talni prag reke Rižane se izvedeta tako, da je ribam omogočen prehod in da je v njunem podslapju možen nastanek tolmuna.

(13) Na mestih, kjer je v vplivnem območju gradnje drugega tira možnost zaletavanja ptičev, se primerno označijo žice, daljnovodi in signalizacija.

(14) Za osvetlitev delovišč, kot tudi pri osvetlitvi v času delovanja, se uporabljajo popolnoma zasenčena svetila, ki ne sevajo v nebo in ki ne oddajajo svetlobe z ultravijoličnimi dolžinami.

## **29. člen**

### **(ureditve na območjih gozdnih zemljišč)**

(1) Ohraniti je treba sedanje povezave gozdnih prometnic in morebitne prekinitve na novo smiselno povezati.

(2) Z gojitvenimi ukrepi je treba utrjevati novo nastali gozdni rob v globini ene do dveh drevesnih višin, pri čemer je treba poskrbeti za drevesno in grmovno sestavo, ki sodi v tamkajšnjo fitocenozo. Prehode brežin na okoliški teren je treba povezati z novo nastalim gozdnim robom, posebno pozornost je treba posvetiti urejenosti zgornjega dela brežine.

(3) V čim večji meri je treba ohraniti naravno grmovno in drevesno vegetacijo. Med gradnjo stebrov za viadukte je treba omejiti površino gradbišča in čimmanj posegati v vegetacijo ob strugi vodotokov.

(4) Če bo zaradi gradenj dovozov in viaduktov ter predorov potrebna dodatna sečnja gozda izven območja trase, je treba takoj po gradnji omenjene površine obnoviti z avtohtonimi drevesnimi in grmovnimi vrstami (prvo leto po končani gradnji). Ob tem je prepovedano nepotrebno zasipavanje z odkopnim materialom v gozdovih zunaj trase železniške proge.

(5) Za vse obnove gozdov in novo nastali gozdni rob mora investitor naročiti podrobni gozdnogojitveni načrt, za poškodovane in izkrcene površine pa tudi sečnospravlilni načrt, ki jih bo prizadela gradnja železniške proge.

(6) Drevje za posek mora z vednostjo lastnikov označiti revirni gozdar Zavoda za gozdove Republike Slovenije, Območne enote Sežana.

### **30. člen**

#### **(varstvo kulturne dediščine)**

(1) Na celotnem delu trase železnice, dostopnih cest, platojev objektov, infrastrukturnih tras in lokacij deponij viškov materiala morajo biti izvedene predhodne arheološke raziskave po metodologiji Skupine za arheologijo na avtocestah (SAAS), pri javnem zavodu za varstvo kulturne dediščine.

(2) Pri izvedbi platoja na km 16+000 pred portalom predora pod Črnim Kalom je izvedena brežina severovzhodnega dela vkopa v dveh ali več terasah. Terasa se pogozdi.

(3) V času gradnje je treba zagotoviti stalen arheološki nadzor nad zemeljskimi deli, ki ga izvaja javni zavod za varstvo kulturne dediščine. Investitor je dolžan 10 dni pred pričetkom gradnje obvestiti javni zavod, pristojen za varstvo kulturne dediščine o pričetku del.

(4) Objekte in območja kulturne dediščine je potrebno varovati tudi med gradnjo. Gradbiščne poti in obvozi ne smejo potekati čez objekte in območja kulturne dediščine, vanje ne sme posegati niti infrastrukturno omrežje.

(5) Kjer trasa železniške proge poteka preko območja ali znamenitosti kulturne dediščine, je treba obseg gradbišča omejiti na minimalno potrebno širino trase, kot tudi širino dostopnih cest do portalov predorov (celotna Osapska dolina in Kraški rob).

(6) Območja deponij je potrebno predhodno arheološko raziskati. V primeru novo odkrite dediščine mora investitor zaprositi za izdajo kulturnovarstvenih pogojev. Območje deponije Ankaranska bonifika se izvede skladno strokovnimi podlagami za trajno deponijo viškov materiala na lokaciji industrijske cone Srmin in območju Ankaranske bonifike, ki je priloga tega DLN, ter z upoštevanjem faznosti izvedbe.

(7) Investitor je dolžan zagotoviti foto in video dokumentacijo stanja kulturne dediščine pred gradnjo in dokumentirati stanje po končanju del pred izdajo uporabnega dovoljenja, v skladu z navodili javnega zavoda, pristojnega za varstvo kulturne dediščine.

### **31. člen**

#### **(ureditve na območjih kmetijskih zemljišč)**

(1) Treba je zagotoviti nemoteno komunikacijo za kmetijsko mehanizacijo med eno in drugo stranjo trase železniške proge.

(2) Obseg gradbišča se kolikor je mogoče omeji na širino trase železniške proge in deviacij, začasne objekte se v najmanjši možni meri uporablja kmetijska zemljišča, izogiba se zemljiščem I. in II. kategorije.

(3) Sanacija presekanih melioracijskih jarkov na območju kmetijskih zemljišč južno od Dekanov mora potekati vzporedno z gradnjo železniške proge.

(4) Treba je vzpostaviti sistem odvodnih kanalov v dolini Rižane v prvotno stanje (sanacija oziroma nadomestitev) in zagotovitev normalnega delovanja.

(5) Pri odrivih zemlje je treba paziti, da se vsa primerna zemlja, ki se jo lahko še uspešno rekultivira, deponira ločeno in se je ne meša s spodnjimi horizonti ali z ostalimi neprimernimi tlemi.

(6) Za vse potrebne dovoze in odvoze materialov je potrebno narediti dovozne poti. Po teh dovoznih cestah poteka ves promet. Potrebno je preprečiti nekontrolirane prevoze po kmetijskih zemljiščih.

### **32. člen**

#### **(ravnanje z rodovitno prstjo)**

(1) Zgornjo humusno plast se pravilno odgrne, začasno in ustrezno deponira ter ponovno vgradi na površino načrtovano za izgradnjo drugega tira.

(2) S prstjo se ob odgrinjanju, deponiranju in vgrajevanju ravna tako, da ne pride do onesnaženja z nevarnimi in škodljivimi snovmi ter do mešanja z manj kakovostno zemljino. V sklopu izdelave projektne dokumentacije se izdelata projekt o ravnanju in uporabi rodovitnega dela prsti. Med gradnjo se vodi evidenca o mestih in količinah odstranjene prsti in lokacijah za deponiranje ter o nadaljnji uporabi za sanacijo. Z viški rodovitne zemlje razpolaga lokalna skupnost v skladu z občinskimi odloki.

(3) Gradnja, transport in druge aktivnosti v zvezi z gradnjo se izvajajo tako, da bo s posegi prizadetih čim manj tal. Gradbena dela, transport in druge ureditve se izvajajo na manj kvalitetnih tleh. Prepreči se emisije prahu in

gradbenih materialov s transportnih in gradbenih površin ter odtekanje vod na kmetijske obdelovalne površine ter v podtalnico.

### 33. člen

#### (varstvo voda in tal)

##### (1) Površinske vode:

- regulacije in drugi posegi v vodotoke se izvajajo tako, da v vodotoku (v kolikor so v njem v njem pretočne količine vode) ne nastanejo razmere neprekinjene kalnosti (razmere povišane vsebnosti suspendiranih snovi);
- med gradnjo je treba preprečiti neposredne posege v strugo vodotoka z materiali, ki vsebujejo nevarne spojine, kot so organske halogene spojine, toksične kovine in druge sestavine. Prav tako ne sme priti do razlitja cementnih in apnenih mešanic v vodo (pranje gradbenih strojev z vodo iz reke ni dovoljeno);
- za primere razlitja nevarnih tekočin je treba onesnaženi material (na primer onesnažena tla) preiskati in skladno z določili predpisa, ki ureja način odstranitve odpadkov; onesnaženi material se ne sme odložiti na območju trase brez da bi bile izvedene ustrezne preiskave;
- ustrezno odvodnjavanje vod in čiščenje v lovilnih objektih;
- pred načrtovano uporabo herbicidnih sredstev na trasi drugega tira železniške proge je treba obvestiti Ministrstvo za okolje in prostor in Zdravstveni inšpektorat Republike Slovenije;
- sredstva za čiščenje predorov ne smejo vsebovati nevarnih snovi;
- most čez Rižano v km 27+244 železniške proge Koper–Divača, mora biti načrtovan tako, da mostno telo posega v strugo Rižane v enaki meri, kot že obstoječi most, to je z dvema opornima stebroma;
- ureditve struge Rižane se morajo načrtovati in izvajati v skladu s principi sonaravnega urejanja vodotokov.

(2) Podtalna voda in tla: na neposrednem vplivnem območju II tira železniške proge Divača-Koper ni podzemnih virov pitne vode, ki bi bili pomembni za obstoječo ali predvideno vodooskrbo. Trasa II tira železniške proge Divača–Koper pa na odseku med km 13 in km 15 poteka po IV vodovarstvenem pasu vodnega zajetja Rižana:

- spremlja se sestavo izkopanega materiala glede vsebnosti nevarnih snovi. V primeru, da se ugotovijo vsebnosti, ki presega meje vrednosti za izkopani material skladno z določbami predpisov Republike Slovenije, se pred nadaljevanjem izkopavanja opredeli drugi, s predpisi določen način odstranjevanja/deponiranja izkopanega materiala;
- transport izkopanega materiala do začasne in trajne deponije je treba zagotoviti po že utrjenih poteh;
- na območju gradbišča železniške proge za drugi tir (v predoru ter na območju začasnih deponij in transportnih poti) se sme uporabljati le brezhlebna gradbena in druga strojna ter transportna oprema in naprave;
- vzdrževanje naprav in opreme se na območju gradbišča izvaja le na utrjenih ploščadih, ki morajo imeti urejeno odvajanje in zbiranje padavinskih odpadnih vod in drugih tekočin, kar se uredi s primernim sistemom zbiranja in odvajanja padavinskih odpadnih vod z usedalnikom z utrjenim dnom in oljnim lovilcem;
- v kolikor se med izkopom predora odkrijejo razpokline in druge oblike nehomogenosti geoloških podlag, ki lahko pomenijo neposreden stik s podzemno vodo, je treba izkop na tem odseku prekiniti, dokler ni izdelana ocena o ogroženosti podzemne vode;
- uporabljati se smejo le gradbeni in izolacijski ter drugi materiali, ki zaradi svojih kemijskih lastnosti ne predstavljajo trajne nevarnosti za tla in podzemne vode;
- izvajalec del je v primeru vdorov podzemne vode dolžan zaustaviti dela in izvesti vse ukrepe za zmanjšanje škode ter nadaljevati z delom po preveritvi njihove učinkovitosti;
- komunalne in padavinske odpadne vode ni dovoljeno odvajati v tla. Komunalne in padavinske odpadne vode je potrebno očistiti tako, da stopnja onesnaženosti ne presega mejnih vrednosti opredeljenih v Uredbi o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih voda iz virov onesnaževanja (Uradni list RS, št. 35/96). Za te namene je potrebno zgraditi ustrezne usedalnike (po potrebi z oljnimi lovilci), izvajati nevtralizacijo ali s pomočjo druge ustrezne tehnologije izpolniti zahteve iz navedenega predpisa.

### **34. člen**

#### **(varstvo zraka)**

(1) Preprečevanje prašenja z odkritih delov trase in gradbišč; ukrep določa redno vlaženje površin ob suhem in vetrovnem vremenu.

(2) Preprečevanje nekontroliranega raznosa gradbenega materiala z območja gradbišča železniške proge za drugi tir in objektov s transportnimi sredstvi; ukrep zahteva čiščenje vozil pri vožnji z gradbišč na javne prometne površine, prekrivanje sipkih tovorov pri transportu po javnih prometnih površinah in vlaženje odkritih delov trase, gradbišč in gradbiščnih platojev. Ukrep je treba izvajati na vseh dovoznih transportnih poteh, ki potekajo v bližini stanovanjskih objektov.

(3) Upoštevanje emisijskih norm pri začasnih gradbenih objektih ter pri uporabljeni gradbeni mehanizaciji in transportnih sredstvih; ukrep zahteva uporabo tehnično brezhibne gradbene mehanizacije in transportnih sredstev.

(4) Upoštevanje emisijskih norm pri prezračevalnih napravah, uporabljenih v času gradnje predorov in pri začasnih betonarnah, postavljenih na območjih gradbiščnih platojev.

### **35. člen**

#### **(varstvo pred hrupom)**

(1) Ukrepi varstva pred hrupom v času gradnje obsegajo na območju ob železniški progi za drugi tir naslednje ukrepe:

– upoštevanje časovnih omejitev gradnje. Hrupna gradbena dela lahko potekajo le v dnevnem času med 7. uro zjutraj in 19. uro zvečer;

– uporabo delovnih naprav in gradbenih strojev, ki so izdelani v skladu z emisijskimi normami za hrup gradbenih strojev. Zavezanec za izvedbo prvih meritev je izvajalec gradnje, ki je dolžan zagotoviti, da se obratovalni monitoring izvaja v času največje intenzivnosti gradbenih del;

– lokacija gradbiščnih platojev za objekte na železniški progi za drugi tir in transportne poti morajo biti izbrane tako, da obremenitev s hrupom zaradi transporta materiala, delovanja naprav na objektih in gradnje objektov ne bo presegala mejnih vrednosti pri najbližjih stanovanjskih območjih;

– lokacija začasne deponije in transportne poti morajo biti izbrane tako, da obremenitev s hrupom zaradi transporta in razprostiranja viškov materiala ne bo presegala mejne ravni za vir hrupa.

(2) Ukrepi varstva pred hrupom v času gradnje morajo biti podrobno opredeljeni v okviru projekta ekološke ureditve gradbišča, ki se izdelata v nadaljnjih fazah izdelave projektne dokumentacije in predloži v potrditev inšpekcijskim službam pred pričetkom gradnje.

(3) Soglasje za povečanje čezmerne obremenitve območja za 5dB(A) v času gradnje, mora v skladu s predpisi pred začetkom del pridobiti izvajalec gradbenih del od pristojnega ministrstva.

(4) Zaradi pričakovanega prekomernega vpliva v času gradnje se spremeni namembnost stanovanjskega objekta Gabrovica 35. Investitor mora zagotoviti začasno bivališče prebivalcem.

(5) Na odseku med Črnim Kalom in Bivjem bo obremenitev s hrupom presegala mejne ravni hrupa pri stanovanjskem objektu Cesta med vinogradi 44 v Bertokih, ki leži južno od drugega tira železniške proge na km 27+315, za katerega se izvede pasivna zaščita.

(6) Monitoring hrupa v času obratovanja drugega tira železniške proge je določen na petih lokacijah, skladno z izdelanim poročilom o vplivih na okolje.

### **36. člen**

#### **(varstvo pred požarom)**

(1) Za varstvo pred požarom ter drugimi nesrečami pri izgradnji in obratovanju železniških predorov je treba zagotoviti nivojski prehod intervencijskih vozil iz platoja pred predorom v sam predor. Ustrezna rešitev je zagotovljena z vgradnjo montažnih gumijastih plošč. Prehod iz platoja na tir bo zagotovljen na dolžini 15m pred portali predorov T1 in vstopnim portalom predora T2. Platoji izhodnega portala predora T2 ter platoji predorov T4, T7 in T8 bodo izvedeni v asfaltu. Na platoju med portali predora T6 in T7 bo urejeno nivojsko križanje s servisno cesto. Platoji predorov T4 in T7 bodo večinoma izvedeni v makadamu, platoja na obeh konceh predora T8 in

portal pred južnim portalom predora T2 bodo v celoti asfaltirani. Za zagotavljanje zadostne količine vode pri morebitnih požarih v predorih so načrtovani nad predori T1, T4, T7 in T8 vodohrani, količine 200m<sup>3</sup>.

(2) Potrebno je zagotoviti posebne ukrepe za zmanjšanje požarne ogroženosti območij ob odprtem delu trase: posamezna najbolj ogrožena območja sistemsko ločiti z obstoječimi in novimi pobočnimi protipožarnimi potmi oziroma zgraditi protipožarni zid na ogroženih območjih vzdolž trase ter izdelati načrt za hitro ukrepanje in učinkovito gašenje v primeru požara.

(3) Vrsta in obseg ukrepov iz prejšnjega odstavka se določi v študiji požarne varnosti, izdelane v skladu s predpisi s področja varstva pred požarom, ki mora biti obvezna sestavina projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja.

### **37. člen**

#### **(vibracije)**

(1) Transportne poti bodo določene v nadaljnjih fazah projektne dokumentacije, zato morajo biti ukrepi varstva pred vibracijami v času gradnje podrobno opredeljeni v projektu ekološke ureditve gradbišča. Pred začetkom gradnje je treba v okviru pripravljanih del popisati in dokumentirati stanje in morebitne poškodbe vseh objektov, oddaljenih manj kot 10m od roba dovoznih poti za težka tovorna vozila do trase AC.

(2) Investitor oziroma izvajalci gradbenih del so dolžni pred in med gradnjo ter po zaključeni gradnji predorov zagotoviti:

- popis in dokumentiranje stanja objektov nad predori pred pričetkom zemeljskih del;
- obvezno spremljati in dokumentirati stanje med gradnjo;
- v primeru nastalih poškodb med gradnjo takoj sanirati stanje in po potrebi prilagoditi tehnologijo vrtanja predorov;
- po zaključeni gradnji spremljati stanje objektov in jih sanirati v primeru nastalih poškodb zaradi posledic gradnje predorov (pogrezanje zemljišča).

(3) Za gradnjo se lahko uporabi le mehanizacija, ki je izdelana skladno z emisijskimi normami za vibracije gradbenih strojev.

(4) V času obratovanja drugega tira železniške proge ukrepi za zmanjšanje vibracij niso potrebni.

### **38. člen**

#### **(deponije viškov materiala)**

(1) Na trasi drugega tira železniške proge bo približno 3.457.900 m<sup>3</sup> izkopanega materiala.

(2) Vsi viški kvalitetnih materialov (apnenec ca 1.827.900 m<sup>3</sup>) se uporabijo na trasi drugega tira železniške proge in za predelavo oziroma za gradbene posege na drugih lokacijah. Na trasi drugega tira železniške proge se vgradi v nasipe 415.600 m<sup>3</sup> komprimiranega materiala.

(3) V deponije trajnih viškov se odlaga le nehomogen apnenčasti in flišni material izkopan na trasi drugega tira železniške proge. Pri dimenzioniranju velikosti deponij trajnih viškov materiala se upošteva približno 1.630.000 m<sup>3</sup> izkopanega materiala.

(4) Za deponiranje trajnih viškov materiala se prioriteto izvaja deponiranje v deponij Železni most, ki je določena z Uredbo o lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Kozina-Klanec (Uradni list RS, št. 48/98). Pri izvajanju deponiranja trajnih viškov materiala se upoštevajo določbe navedene uredbe. Vgradnja preostalih trajnih viškov materiala se izvede na naslednjih lokacijah:

- na lokaciji opuščenega laporokopa ob stari Šmarski cesti,
- na lokaciji Ankaranske Bonifike,
- na lokaciji industrijske cone Srmin.

(5) Pogoji urejanja deponij trajnih viškov materiala:

Lokacija opuščenega laporokopa ob stari Šmarski cesti:



– območje se nahaja ob stari Šmarski cesti, v prostorskih sestavinah Mestne občine Koper je namenjeno pridobivanju rudnin, obsega ca. 3,2 ha,

- volumen, na voljo za odlaganje: 196.000 m<sup>3</sup>,
- vzpostavi se brežine v nagibu 1 : 2,
- polnjenje deponije se izvede po etažah 10 do 30 m širine,
- izvede se dovozne poti, ki se jih po deponiranju zasadi,
- brežine laporokopa se po sanaciji uredi in rekultivira,
- postavi se varovalne ograje zaradi strmih bregov.

Lokacija Ankaranske Bonifike:

– območje se nahaja vzhodno od cestne prevezave Bertoki–Ankaran, na severni strani osamelca Srmin, v prostorskih sestavinah občinskega plana je namenjeno kmetijstvu;

- volumen, na voljo za odlaganje: 340.000 m<sup>3</sup>;
- deponija se uredi na način, da se po zaključenem deponiranju ohrani primarna namenska raba;
- ponovno je treba vzpostaviti del melioracijskih kanalov, odvodni in drenažni sistem;
- deponija Ankaranska Bonifika bo zasipana v višini od 1 do mestoma 2,5 m;
- brežine deponije se izvede v naklonu 1 : 4;
- minimalna višina nadgradnje ob dostopni poti na severnem delu je 0 m (Ankaranska Bonifika je sedaj v depresiji) in prehaja zaradi vzdolžnih padcev deponije do maksimalnega nasipavanja 0,70 m;
- na južni strani se deponija vklopi v obstoječi obrambni nasip reke Rižane, kjer na določenih mesti višina deponije preseže omenjeni nasip za največ 1,8 m.

Lokacija industrijske cone Srmin:

- območje se nahaja na delu načrtovane lokacije industrijske cone Srmin;
- območje je na aluvijalni ravnici reke Rižane, jugozahodno od osamelca Srmin, v prostorskih sestavinah občinskega plana je območje namenjeno proizvodni dejavnosti;
- po zaključenem deponiranju je na tem mestu načrtovana izgradnja oziroma razširitev industrijsko obrtne cone s potrebno komunalno infrastrukturo oziroma zatravitev površin s končno sanacijo;
- volumen, na voljo za deponiranje: 808.000 m<sup>3</sup>,
- del viškov materiala se uporabi pri bodoči razširitvi tovarne postaje Koper;
- zaradi zahtev izgradnje industrijske cone se izvede vrhnja plast iz kamnitega materiala v debelini 0,5 m.

(6) Vgradnja trajnih viškov materiala se lahko izvede izven območja državnega lokacijskega načrta, pod pogojem, da bodo nosilci zasipavanja (lokalna skupnost, lastniki zemljišč, upravljavci zemljišč...) zagotovili ustrezna dovoljenja za zasipavanje in vgradnjo materiala.

### **39. člen**

#### **(območja začasnih deponij)**

(1) Gradbiščna platoja sta pri Mihelah in pri Dekanih. V času izvajanja del in gradnje se na platojih zagotovi območje za začasno deponiranje materiala in manipulativne površine za gradbeno mehanizacijo pri izvajanju gradbenih del, ki bodo znane šele po izbiri izvajalca gradbenih del. Investitor zagotovi, da se gradbiščna platoja pri Mihelah in Dekanih po končani gradnji povrmeta v prvotno stanje.

(2) Investitor zagotovi:

- dokumentiranje stanja,
- pred začetkom del v času pripravljanih del se zagotovi ustrezno odstranitev in deponiranje humusa,
- po končanju zagotoviti povrnitev v prvotno stanje (razprostiranje humusa, setev lokalnih trav ali sajenje drevesnih vrst ipd.).

(3) Območja ostalih začasnih deponij oziroma gradbenih platojev (platoji pred portali predorov) bodo po končani gradnji služili za reševanje v primeru nesreč oziroma kot servisni platoji pred portali predorov.

## **VII. ETAPNOST IZVEDBE**

### **40. člen**

#### **(etape izvajanja državnega lokacijskega načrta)**

- (1) Izvedba drugega tira železniške proge Divača–Koper se lahko izvaja po posameznih etapah:
- prestavitve, razširitve in druge prilagoditve obstoječih infrastrukturnih in drugih objektov in naprav ter vodnogospodarske ureditve, ki so potrebne za realizacijo načrtovanih posegov;
  - cestna križanja, deviacije in servisne ceste;
  - predori in drugi potrebni objekti;
  - železniška proga ali deli trase;
  - ureditev deponij trajnih viškov materiala;
  - elektronapajalne postaje in dovod električne energije do njih;
  - dovod vode in električne energije do gradbišč posamezne etape;
  - dela na železniških signalno varnostnih in telekomunikacijskih napravah (modernizacije, dograditve, začasne ureditve zavarovanja...).
- (2) Izgradnja Ankaranske Bonifike in odvodnje se prilagodi izvedbi trase ceste Ankaranske vpadnice v primeru, da je cesta že izvedena.
- (3) Posamezne etape upoštevajo modernizacije obstoječe proge na lokacijah postaje Divača, cepišča Bivje ter ENP Dekani.
- (4) Navedene etape se lahko izvajajo posamezno ali skupaj, predstavljati pa morajo posamezne zaključene funkcionalne celote.

## **VIII. OBVEZNOSTI INVESTITORJA IN IZVAJALCEV**

### **41. člen**

#### **(monitoring)**

- (1) Investitor izgradnje drugega tira železniške proge zagotovi celostni načrt monitoringa za področja, ki jih določajo poročila o vplivih na okolje in izvajanje monitoringa v skladu s predpisi, ki urejajo področje varstva okolja in usmeritvami poročil o vplivih na okolje.
- (2) Pri določitvi monitoringa je treba smiselno upoštevati točke že izvedenih meritev ničelnega stanja. V delih, kjer je to mogoče, je treba monitoring prilagoditi in uskladiti z drugimi obstoječimi državnimi in lokalnimi spremljanji stanj kakovosti okolja. Pri meritvah stanja sestavin okolja je treba zagotoviti tolikšno število točk nadzora, da se pridobi utemeljena informacija o stanju sestavin okolja. Merilna mesta za spremljanje stanja je treba zavarovati tako, da je omogočeno kontinuirano pridobivanje podatkov. Naravovarstveni monitoring je treba izvajati tudi v času pripravljanih del glede na določila poročila o vplivih na okolje.
- (3) Rezultati monitoringa so javni, investitor poskrbi za javnost podatkov.
- (4) Program monitoringa se izdelava kot sestavni del projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja.
- (5) Dodatni ukrepi, ki jih mora zagotoviti investitor na podlagi monitoriga so:
- dodatni tehnični in prostorski ukrepi,

- dodatne zasaditve,
- sanacije, povečanje in izgradnja novih naprav in ureditev,
- sprememba rabe prostora in objektov,
- drugi ustrezni ukrepi.

(6) Izvajanje monitoringa v času gradnje in obratovanja drugega tira:

- zagotoviti stalen geotehnični nadzor nad gradnjo;
- v času gradnje in obratovanja se izvaja monitoring onesnaženosti tal. Preiskavo obremenjenosti odpadnih voda izvede ustrezna strokovna institucija, pooblaščenca s strani Ministrstva za okolje in prostor;
- v času gradnje se izvaja monitoring onesnaženosti zraka s prašnimi usedlinami na petih lokacijah (na območju gradbišča in na lokacijah, kjer bo potekalo drobljenje materiala);
- v času gradnje in obratovanja se izvaja monitoring onesnaženosti podtalnice z usedalnikov, ki vključuje preiskave obremenitev vode in sedimenta;
- v času gradnje in obratovanja se izvaja monitoring pojavljanja poškodb v strugah odvodnikov;
- opazovalni monitoring se izvaja v času gradnje mostu čez reko Rižano;
- med gradnjo je potreben naravovarstveni monitoring strokovnjaka biologa, po izgradnji in med obratovanjem drugega tira železniške proge je potreben 3-letni monitoring, ki bo preveril uspešnost ukrepov za omilitev vpliva na živi svet;
- investitor zagotovi naravovarstveni nadzor nad gradnjo z vidika dokumentiranja in varstva geoloških in podzemeljskih geomorfoloških naravnih vrednot ter krasoslovni in geološki nadzor, katerega izvajajo ustrezne raziskovalne institucije;
- v fazi zemeljskih del mora izvajalec zagotoviti stalen arheološki nadzor na potencialnih lokacijah arheoloških najdbišč vzdolž celotne trase;
- v času gradnje je predlagan monitoring hrupa na petih lokacijah, med obratovanjem pa na treh lokacijah;
- v času gradnje se izvaja monitoring za vse objekte, pri katerih je nadkritje manjše od 40 m na apnencu in manjše od 60m na flišu ter se nahajajo v pasu 30 m na vsako stran osi trase drugega tira železniške proge.

(7) Izvajanje monitoringa v času deponiranja in po končanem deponiranju na območjih deponij:

- v času deponiranja in po končanem deponiranju se spremlja nagib in plazenje pobočja;
- v času deponiranja in po končanem deponiranju se spremljanja podzemno vodo;
- v času deponiranja in po končanem deponiranju se izvaja monitoring površinske vode;
- v času deponiranja se izvaja monitoring onesnaženja zraka;
- v času deponiranja se izvaja monitoring hrupa;
- v času deponiranja se izvajajo meritve obremenitev tal (in rastlin);
- na območju deponije ankaranska Bonifika v fazi pripravljanih del se nadzoruje odstranitev zgornjega sloja tal in njegovo ustrezno deponiranje ter ponovno razgrinjanje deponiranega zgornjega sloja tal;
- pred začetkom pripravljanih del se pravočasno obvestijo inštitucije za naravovarstveni nadzor, ki po potrebi spremljajo začetna oziroma pripravljala dela;
- pripravljala dela morajo na celotnem območju deponij ves čas potekati pod stalnim arheološkim nadzorom.

#### **42. člen**

#### **(organizacija gradbišča in transportne poti)**

(1) Za potrebe gradbišča se uporabljajo že obstoječe komunikacije in ureja čim manj novih dovoznih poti. Na določenih odsekih (v območju habitatov z visoko naravovarstveno vrednostjo) se zaradi omejitev transport vrši po poljskih poteh in lokalnih cestah.

(2) Pri organizaciji gradbišča se upošteva naslednje:

- za transport se določijo obstoječe dovozne poti in ceste, ki ne vodijo skozi strnjena naselja;
- zagotovi se odvijanje motornega in peš prometa po obstoječem prometnem omrežju;
- vse ceste in poti, ki bodo služile obvozu ali transportu pred začetkom in med gradnjo se ustrezno uredi, po končani gradnji pa se vse nastale poškodbe sanira;
- zagotovi se nemoteno komunalno oskrbo objektov in naprav preko vseh komunalnih, energetskih, telekomunikacijskih in drugih naprav, v času sanacije nasipov se jih zaščiti, vse eventualne nove poškodbe se sanira in posegi uskladi s pristojnimi organi in organizacijami;
- v času gradnje se zagotovi zavarovanje gradbišča tako, da bosta zagotovljena varnost in nemotena raba sosednjih objektov in zemljišč in v skladu z veljavnimi predpisi se odpravi v najkrajšem možnem času morebitne negativne posledice, ki bi nastale zaradi graditve in obratovanja;
- pred pričetkom del se posname obstoječe stanje vseh lokalnih cest in dovozov, ki bodo služili kot poti na gradbišče, se jih uredi in protiprašno zaščiti;
- v času gradnje se zagotovi vse potrebne varnostne ukrepe in organizacijo gradbišča, da bo preprečeno onesnaženje okolja in voda, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja ter uporabe tekočih goriv in drugih škodljivih snovi oziroma v primeru nezgode.

(3) Natančnejši potek transportnih trakov na območju Glinščice se določi v fazi pripravljanih del v sodelovanju s pristojno naravovarstveno službo.

#### **43. člen**

##### **(ostale obveznosti investitorja in izvajalcev)**

Poleg obveznosti navedenih v predhodnih členih te uredbe, so obveznosti investitorja in izvajalca tudi:

- uporabljati materiale, za katera obstajajo dokazila o njihovi neškodljivosti za okolje;
- zgradi se dostope, ki v državnem lokacijskem načrtu niso opredeljeni, bodo pa utemeljeni v času gradnje;
- nadomesti se komunalne objekte in naprave, ki v načrtu niso evidentirani, pa se ugotovi, da so tangirani s posegom;
- po končani gradnji zagotoviti izvedbo ustreznih agrarnih operacij na prizadetem območju in ohraniti oziroma nadomestiti dostopne poti na kmetijska zemljišča v času gradnje in po njej;
- v primeru presahnitve vodnega vira zaradi izgradnje drugega tira je investitor dolžan zagotoviti nadomestni vodni vir;
- v primeru, da bodo na objektih, napravah in ureditvah ob transportnih poteh in ob gradbišču nastale škode, ki so posledica gradnje, investitor sanira škodo oziroma plača odškodnino;
- urejanje lastninskih razmerij se dokonča pred pričetkom gradnje;
- začasno pridobljena zemljišča po izgradnji železniške proge in spremljajočih ureditev povrniti v prvotno rabo;
- nadomesti, sanira ali povrne se nastalo škodo za vse ostale objekte, naprave in ureditve, ki v načrtu niso evidentirani, pa se pri gradnji ugotovi, da so tangirani s gradnjo drugega tira;
- krajane se tekoče obvešča o delih in posledicah: prašenje, vibracije, hrup in možnih kratkotrajnih prekinitvah dobave pitne vode in električne energije;
- ob kratkotrajnih zaporah cest in poti v naseljih in na območjih, kjer trasa proge križa lokalne cestne povezave se obvesti prebivalstvo in v tistem času uredi ustrezne obvoze;

– v primeru ugotovljenih presežnih mejnih vrednosti prašnih usedlin na določenih lokacijah je investitor dolžan izvesti omilitvene ukrepe med katerimi je najučinkovitejši vlaženje površin, kjer se izvaja drobljenje materiala;

– v primeru, da bo občina Hrpelje-Kozina na trasi opuščene železniške proge pred gradnjo uredila kolesarsko pot, jo bo investitor vzpostavil v prvotno stanje.

#### **44. člen**

##### **(razmejitve in primopredaja)**

Investitor poskrbi za primopredajo vseh odsekov cest, vodne infrastrukture, komunalnih vodov in drugih naprav, katerih ne bo prevzel v upravljanje in pripravi ustrezne razmejitve ter preda potrebno dokumentacijo drugim upravljavcem.

### **IX. TOLERANCE**

#### **45. člen**

(1) Vse stacionaže in dimenzije trase drugega tira železniške proge, ostalih ureditev in objektov ter njihovo obliko, se natančneje določi v projektni dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja.

(2) Ob realizaciji državnega lokacijskega načrta so dopustna odstopanja od tehničnih rešitev, če se pri nadaljnjem podrobnejšem proučevanju geoloških, hidroloških, geomehanskih značilnosti in drugih razmer poiščejo tehnične rešitve, ki so primernejše z oblikovalskega, vodnega, prometno-tehničnega, okoljevarstvenega, naravovarstvenega ali ekonomskega vidika, s katerim pa se ne smejo poslabšati prostorske in okoljske razmere.

(3) Za dopustna odstopanja po tej uredbi se lahko štejejo tudi druga križanja komunalnih vodov s traso železniške proge, ki niso določena s to uredbo. K vsaki drugačni rešitvi križanja komunalnih vodov s traso železniške proge mora investitor vada predhodno pridobiti soglasje investitorja oziroma upravljavca železnice.

(4) Odstopanja od tehničnih rešitev ne smejo biti v nasprotju z javnimi interesi in morajo z njimi soglašati organi in organizacije, ki jih ta odstopanja zadevajo.

(5) Izgradnja industrijskega tira in priključka ob II tiru železniške proge se izvede pod pogoji, ki jih bo upravljavec podal v postopku pridobivanja ustrezne dokumentacije in izvajanja del.

(6) Dopustne so adaptacije, rekonstrukcije, dozidave in nadzidave za objekte, ki se nahajajo znotraj območja tega državnega lokacijskega načrta.

(7) Dopustna so odstopanja zaradi tehničnih rešitev, ki so predmet tehnoloških potreb, ki sledijo prilagoditvam faz izgradnje, ob upoštevanju modernizacije obstoječe proge na lokacijah postaje Divača, cepišča Bivje ter ENP Dekani. S tem se omogočijo posegi v območje DLN za II. tir proge Divača–Koper na navedenih lokacijah, ki se jih lahko ureja s prostorskimi akti nižjega reda.

#### **46. člen**

##### **(gradnja enostavnih objektov)**

V območju državnega lokacijskega načrta je, v skladu s predpisi, ki urejajo področje graditve objektov, dovoljena postavitev naslednjih pomožnih infrastrukturnih objektov:

- pomožni cestni objekti,
- pomožni energetski objekti,
- pomožni telekomunikacijski objekti,
- pomožni komunalni objekti,
- pomožni železniški objekti.

### **X. NADZOR**

#### **47. člen**

Nadzor nad izvajanjem te uredbe opravlja Ministrstvo za okolje in prostor, Inšpektorat Republike Slovenije za okolje in prostor.

### **XI. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE**

#### 48. člen

Do izvedbe navedenih posegov se v območju urejanja ohranja sedanja raba prostora.

#### 49. člen

Na območju državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge Divača–Koper med km 16+350 do km 16+485 in km 17+340 do km 17+500 ter od km 17+650 do km 18+135 veljajo za izgradnjo avtoceste Klanec–Srmin pogoji, določeni z Uredbo o lokacijskem načrtu za odsek avtoceste Klanec–Srmin (Uradni list RS, št. 51/99).

#### 50. člen

S sprejemom te uredbe se za ureditveno območje državnega lokacijskega načrta iz 3. člena te uredbe šteje, da so spremenjeni in dopolnjeni naslednji občinski prostorski akti:

Občina Sežana:

- Dolgoročni plan Občine Sežana za obdobje 1986–2000 (Uradni list SRS, št. 14/88),
- Odlok o uskladitvi dolgoročnega plana Občine Sežana za obdobje 1986–2000 z obveznimi prostorskimi sestavinami dolgoročnega plana SR Slovenije za obdobje 1986–2000 (Uradne objave, št. 1/89), dopolnjen 1989 (Uradne objave št. 37/89), dopolnjen 1992 (Uradne objave št. 5/92), dopolnjen 1995 (Uradni list RS, št. 54/95),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana Občine Sežana za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in srednjeročnega družbenega plana Občine Sežana za obdobje od leta 1986 do leta 1990 v letu 1996 (Uradni list RS, št. 63/97), dopolnjen v letu 2002 (Uradni list RS, št. 81/02 in 86/02 – popr.),
- Družbeni plan Občine Sežana za obdobje 1986–1990 (Uradni list SRS, št. 14/88),
- Uskladitev družbenega plana Občine Sežana za obdobje 1986–1990 z obveznimi prostorskimi sestavinami družbenega plana SR Slovenije za obdobje 1986–1990 za področje cestnega omrežja (Uradne objave, št. 4/89), dopolnjen 1989 (Uradne objave, št. 37/89), dopolnjen 1992 (Uradne objave, št. 5/92), dopolnjen 1993 (Uradne objave, št. 18/93).

Občina Divača:

- Dolgoročni plan Občine Sežana za obdobje 1986–2000 (Uradni list SRS, št. 14/88),
- Odlok o uskladitvi dolgoročnega plana Občine Sežana za obdobje 1986–2000 z obveznimi prostorskimi sestavinami dolgoročnega plana SR Slovenije 1989 (Uradne objave, št. 37/89), 1991 (Uradni list RS, št. 23/91), 1992 (Uradne objave, 5/92), 1993 (Uradne objave, št. 18/93), dopolnjen za območje Občine Divača 1995 (Uradni list RS, št. 22/95), 1996 (Uradni list RS, št. 38/96), 1999 (Uradne objave, št. 27/99), spremenjen in dopolnjen 2003 (Uradni list RS, št. 92/03),
- Srednjeročni družbeni plan Občine Sežana za obdobje 1986–1990 (Uradni list SRS, št. 14/88) usklajen za področje prometa 1989 (Uradne objave, št. 4/89), dopolnjen 1989 (Uradne objave št. 37/89), dopolnjen 1991 (Uradni list RS, št. 23/91), dopolnjen 1992 (Uradne objave, št. 5/92), 1993 (Uradne objave, št. 18/93), dopolnjen za območje Občine Divača 1995 (Uradni list RS, št. 22/95), 1996 (Uradni list RS, št. 38/96), 1999 (Uradni list RS, št. 27/99), spremenjen in dopolnjen 2003 (Uradni list RS, št. 92/03),
- Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih v Občini Sežana (Uradne objave, št. 28/91),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih v Občini Divača (Uradni list RS, št. 22/95, 37/96 in 54/04).

Občina Hrpelje-Kozina:

- Sklep o sprejemu dolgoročnega plana Občine Sežana za obdobje 1986–2000 (Uradni list SRS, št. 14/88),
- Odlok o uskladitvi dolgoročnega plana Občine Sežana za obdobje 1986–2000 z obveznimi prostorskimi sestavinami dolgoročnega plana SR Slovenije za obdobje 1986–2000 (Uradne objave, št. 1/89), dopolnjen 1989 (Uradne objave, št. 37/89), dopolnjen 1992 (Uradne objave, št. 5/92),
- Sklep o sprejemu družbenega plana Občine Sežana za obdobje 1986–1990 (Uradni list SRS, št. 14/88),

– Odlok o uskladitvi družbenega plana Občine Sežana za obdobje 1986–1990 z obveznimi prostorskimi sestavinami dolgoročnega plana SR Slovenije za obdobje 1986–1990 za področje cestnega omrežja (Uradne objave, št. 4/89), dopolnjen 1989 (Uradne objave, št. 37/89), dopolnjen 1993 (Uradne objave, št. 18/93),

– Odlok o razglasitvi naravnih znamenitosti in kulturnih spomenikov na območju Sežane (Uradne objave, št. 13/92),

– Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin in srednjeročnega družbenega plana Občine Sežana za obdobje 1986 do leta 1990 za območje Občine Hrpelje-Kozina (Uradni list RS, št. 37/96),

– Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana Občine Sežana za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in srednjeročnega družbenega plana Občine Sežana za obdobje od leta 1986 do leta 1990 za območje Občine Hrpelje-Kozina (Uradni list RS, št. 45/98 in 40/99).

Mestna občina Koper:

– Prostorske sestavine Dolgoročnega plana Občine Koper (Uradne objave, št. 25/86, 10/88, 9/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95 in 11/98) in Družbenega plana Občine Koper (Uradne objave, št. 36/86, 11/92, 4/93, 7/94, 25/94, 14/95 in 11/98) in Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Mestne občine Koper (Uradne objave, št. 16/99 in 33/01),

– PUP v Občini Koper (Uradne objave, št. 19/88, 7/01 in 24/01),

– Uredba o lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Klanec–Srmin (Uradni list RS, št. 51/99),

– PUP za območje Škofije, Plavje, Dekani (Uradne objave, št. 7/95 in 6/01),

– Lokacijski načrt obalna cesta na odseku križišče Ankaran–Koper (Uradne objave, št. 26/87),

– PUP za območje Pobegi, Čežarji, Sv. Anton (Uradne objave, št. 7/95),

– Ureditveni načrt gradbena cona Srmin (Uradne objave, št. 32/87).

#### **51. člen**

##### **(vpogled v državni lokacijski načrt)**

Državni lokacijski načrt je v pisnem in grafičnem delu na vpogled pri Ministrstvu za okolje in prostor, Direktoratu za prostor, Uradu za prostorski razvoj in pri službah pristojnih za urejanje prostora v občinah Divača, Sežana, Hrpelje-Kozina in Mestni občini Koper.

#### **52. člen**

Ta uredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št. 00719-20/2005/7

Ljubljana, dne 14. aprila 2005.

EVA 2005-2511-0078

**Vlada Republike Slovenije**

Janez Janša l. r.  
Predsednik