



Ministrstvo za kmetijstvo in okolje
Direktorat za okolje
Generalni direktor
Branko Ravnik
Dunajska 22
1000 Ljubljana

branko.ravnik@gov.si

Naš znak: 3480/13/VOD-BŠF
Datum: 25.10.2013

Zadeva: Predlog nujnih sprememb predpisov s področja varstva okolja
Zveza: Dogovor sestanka MKO-IZS z dne 20.9.2013 in 11.10.2013

Spoštovani Branko Ravnik,

V skladu z dogovorom delovnega sestanka MKO-IZS, ki je potekal dne 20.9.2013 in 11.10.2013 na MKO, je delovna skupina IZS za varstvo okolja pripravila predloge potrebnih in nujnih sprememb predpisov s področja varstva okolja in sicer:

1. Predlog spremembe **Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju** (Ur.l. RS, št. 105/05, 34/08, 109/09, 62/10), zaradi predlaganih sprememb Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o varstvu okolja ZVO-1F, ki je trenutno v obravnavi v Državnem zboru in med drugim prinaša tudi spremembo, ki konkretno za hrup gradbišča ukinja možnost pridobitve dovoljenja za začasno ali občasno čezmerno obremenitev okolja. Zato kot možno rešitev predlagamo spremembo Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju in sicer da se gradbišče izven zaprtih in prekritih prostorov stavb v Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju obravnava kot ločen vir in ne kot naprava. Navedeno je obrazloženo v prilogi Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju.
2. Predlog spremembe **Uredbe za določitev najmanjše razdalje med obratom in območji, kjer se zadržuje večje število ljudi ter infrastrukturo** (Ur.l. RS, št. 34/08). Uredba zelo omejuje umeščanje obratov v prostor oziroma njihovo gradnjo in večje spremembe, zato je potrebno, da se ta uredba čim prej spremeni in dopolni. Predlagamo, da se uredba spremeni in dopolni tako, da se pri določanju najmanjših razdalj do stanovanjskih objektov in infrastrukture upoštevajo učinki scenarijev večjih nesreč, ki izkazujejo največje vplivno območje, vendar le tistih, katerih verjetnost pojavljanja je večja od 10⁻⁶. Navedeno je obrazloženo v prilogi Uredbe za določitev najmanjše razdalje med obratom in območji, kjer se zadržuje večje število ljudi ter infrastrukturo.

Glede na uvedbo postopka »screeninga« v postopek pridobitve okoljevarstvenega soglasja – OVS, prosimo za osnutek Uredbe o vrstah objektov za katere se izvaja postopek »screeninga« in za osnutek nove oz. dopolnitve Uredbe o vsebini poročila o vplivih nameravanega posega na okolje in načinu njegove priprave.



Pri tem smo vam pripravljene nuditi svojo pomoč, če ocenjujete, da je dobrodošla. Prav tako želi delovna skupina IZS za varstvo okolja aktivno sodelovati pri pripravi sprememb obstoječih in pripravi novih predpisov s področja varstva okolja.

Z lepimi pozdravi,

mag. Bernarda Jurič, univ.dipl.inž.grad., l.r.
Vodja delovne skupine za varstvo okolja

mag. Barbara Škraba Flis, univ.dipl.inž.grad.
Generalna sekretarka IZS



P.P.

Prilogi:

- Utemeljitev predlagane spremembe Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju
- Utemeljitev predlagane spremembe Uredbe za določitev najmanjše razdalje med obratom in območji, kjer se zadržuje večje število ljudi ter infrastrukturo

V vednost:

- MKO, g. Dušan Pihler, dusan.pihler@gov.si
- ARSO, mag. Inga Turk, inga.turk@gov.si
- DS-VO
- KSZ, g. Ivan Leban
- GS, mag. Barbara Škraba Flis

Utemeljitev predlagane spremembe Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur.l. RS, št. 105/05, 34/08, 109/09, 62/10)

ZVO-1F, ki je trenutno v obravnavi v Državnem zboru med drugim prinaša spremembo, ki konkretno za hrup gradbišča ukinja možnost pridobitve dovoljenja za začasno ali občasno čezmerno obremenitev okolja.

ZVO-1E:

94. člen (dovoljenje za izjeme)

- (1) Ministrstvo lahko izjemoma izda povzročitelju obremenitve dovoljenje za začasno ali občasno čezmerno obremenitev okolja, o čemer mora pridobiti soglasje prizadete občine. Z objavo v svetovnem spletu in v enem od časopisov, ki pokrivajo območje prizadete občine, pa se obvesti tudi javnost.
- (2) Ne glede na določbe prejšnjega odstavka izda za javne prireditve po predpisih o javnih prireditvah dovoljenje za začasno ali občasno čezmerno obremenitev okolja s hrupom pristojni organ občine, razen če prireditve potekajo v napravah, ki imajo okoljevarstveno dovoljenje za emisije hrupa skladno s 82. členom tega zakona.
- (3) Dovoljenje iz prejšnjih odstavkov mora vsebovati tudi pogoje za odpravo morebitnih škodljivih posledic na okolje.
- (4) Dovoljenja po prejšnjih odstavkih ni mogoče izdati, če bi začasna ali občasna čezmerna obremenitev okolja lahko povzročila kritično obremenitev okolja.

ZVO-1F:

94. člen (dovoljenje za izjeme)

- (1) Pristojni organ občine lahko za javne shode in javne prireditve po predpisih o javnih zbiranjih izda dovoljenje za začasno ali občasno čezmerno obremenitev okolja s hrupom.
- (2) Dovoljenje iz prejšnjega odstavka se ne izda, če bi začasna ali občasna čezmerna obremenitev lahko povzročila kritično obremenitev okolja.«.

Dejstvo je, da so praviloma pri skoraj vseh gradnjah zahtevnejših objektov v mestih oz. strnjениh naseljih občasno presežene mejne ravni hrupa. Preseganje je toliko večje, če se gradbišče nahaja v bližini npr. stanovanjskega območja z II. stopnjo varstva pred hrupom, ki v slovenskem prostoru tudi niso redkost, saj so občine v svojih občinskih prostorskih aktih, z željo zagotavljanja oz. izboljšanja pogojev bivanja, določena območja razvrstile v to stopnjo, čeprav za to ni bilo zakonske osnove; npr. v II. stopnjo varstva pred hrupom so se razvrščala območja, pri katerih je že v obstoječem stanju mejna vrednost za to stopnjo presežena in so npr. v bližini večjih prometnic (in ne oddaljene 1000 m, kot zahteva uredba).

V dosedANJI praksi je ARSO na podlagi 94. člena ZVO povzročitelju obremenitve lahko izdal dovoljenje za začasno ali občasno čezmerno obremenitev okolja s hrupom (po predhodnem strinjanju občine, v kateri se gradbišče nahaja), če je le-ta v vlogi izkazal začasnost in občasnost obremenitve s hrupom, ki jo bo z gradbiščem povzročal in tudi dokazal, da obremenitev ne bo presegala kritičnih vrednosti kazalcev hrupa.

Na drug način sicer v mestih sploh ni mogoče graditi (kljub obsežnim omilitvenim ukrepom, kot so postavitve protihrupnih ograj ob gradbišču,...), saj je ob glavnih cestah že brez gradbenih posegov v prometnih konicah presežena dovoljena (mejna) raven hrupa. ARSO je takšna dovoljenja izdal za številna večja gradbišča v Ljubljani in drugih mestih po Sloveniji (npr. gradbišče Tobačna mesto, Ljubljana - 1. faza, gradbišče Športnega parka Stožice, gradnja garažne hiše, ploščadi in parka na Kongresnem trgu v Ljubljani, gradbišče stanovanjskega naselja Atrium ob Šmartinski cesti, gradnja Stanovanjsko poslovnega kompleksa na Trgu komandanta Staneta v

Ljubljani, ...gradnja Eda centra v Novi Gorici, gradbišče obvoznice Škofja Loka, gradbišče predora Markovec na hitri cesti Koper - Izola).

V zadnjem času se je na ARSO pojavil problem, kako odločati v primerih, ko je za določen poseg potrebno pridobiti okoljevarstveno soglasje; bili so mnenja, da okoljevarstvenega soglasja za poseg, ki bo v času gradnje povzročil preseganje mejnih (ne pa kritičnih) vrednosti kazalcev hrupa ne morejo izdati brez predhodno pridobljenega dovoljenja za začasno ali občasno čezmerno obremenitev (po 94. členu ZVO). V primeru, da se je investitor odločil, da je vložil vlogo za to dovoljenje, so odločili, da je vloga preuranjena, ker ni znan konkreten povzročitelj obremenitve, kar je po njihovi razlagi izvajalec del na gradbišču in ne investitor, torej tisti, ki bo neposredno onesnaževala okolje oziroma ima v posesti napravo ali obrat, ki bo povzročal začasno čezmerno obremenitev okolja s hrupom. Dejstvo, da je na večjih gradbiščih, ki so običajna za posege, za katere se pridobiva okoljevarstveno soglasje, običajno prisotnih veliko različnih izvajalcev z veliko različnimi napravami, ki povzročajo hrup, se je pri tej odločitvi očitno zanemarilo.

V prejšnjem odstavku je naveden le eden izmed možnih razlogov, zakaj se je 94. člen v ZVO spremenil. Kakorkoli že, **del 94. člena ZVO-1, ki je dopuščal možnost, da se za hrup, ki ga povzroča gradbišče, lahko pridobi dovoljenje za začasno ali občasno povečano obremenitev (vendar ne preko kritičnih vrednosti), bo s spremembo ZVO-1F ukinjen, kar v praksi pomeni, da bodo v bodoče lahko obratovala le tista gradbišča, ki pri najbližjih objektih ne bodo presegala mejnih vrednosti kazalcev hrupa za stopnjo varstva pred hrupom, v kateri se nahajajo ti objekti.**

V skladu z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju je *gradbišče izven zaprtih in prekritih prostorov stavb* vir hrupa, ki se obravnava kot naprava, iz česar sledi, da bodo zanj po spremembi ZVO-1F (ukinitvi dela njegovega 94. člena) v vsakem primeru veljale mejne vrednosti kazalcev hrupa, kot jih Uredba določa za naprave v Prilogi 1, Preglednici 4.

Dejstvo je, da večina gradbišč v mestih oz. strnjenih naseljih temu določilu ne bo zadostila; mejne vrednosti kazalcev hrupa bodo v času gradnje presežene.

Še večji problem, se bo pojavil pri gradnji na ali ob *mirnih območjih na prostem* (območje varstva pred hrupom, ki obsega zavarovano območje v skladu s predpisi s področja ohranjanja narave), kjer je z Uredbo določena 1. stopnja varstva pred hrupom. Praktično to pomeni, da na teh območjih, kjer sicer običajno niso predvideni večji gradbeni posegi, tudi pri gradnji vkopanih infrastrukturnih objektov oz. njihovi rekonstrukciji ali vzdrževalnih deli, ne bodo smele biti presežene mejne vrednosti kazalcev hrupa za 1. stopnjo varstva pred hrupom (pa so že kritične zelo nizke).

In vse to ob dejstvu, da gre za časovno omejene posege v prostor.

Iz vsega navedenega sledi, da je sprememba zakonskih določil, ki obravnavajo (oz. z novo spremembo ZVO-1f praktično več ne obravnavajo) problematike hrupa gradbišč NUJNA.

Kot možno rešitev predlagamo spremembo Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju.

Predlagamo:

1. **da se *gradbišče izven zaprtih in prekritih prostorov stavb* v Uredbi obravnava kot ločen vir in ne kot naprava.**

Utemeljitev:

Gradbišče kot vir hrupa ne ustreza klasičnemu razumevanju pojma naprave, ker:

- v okviru gradbišča deluje več zelo različnih naprav z zelo specifično, večkrat v naprej težko določljivo časovno dinamiko
- na gradbišču, za razliko od naprave, ki ima enega upravljavca, nastopajo različni udeleženci gradnje (investitor, projektant, izvajalec, nadzornik...)
- delovanje gradbišča oz. njegova prisotnost v prostoru je časovno omejena in je nikakor ni možno enačiti s prisotnostjo *naprave, obrata, manjšega letališča, helikopterskega vzletišča, objekta za pretovor blaga in odprtega parkirišča*, kot to pri mejnih vrednostih kazalcev hrupa v Prilogi 1, Preglednico 4 določa veljavna Uredba.

2. da se za gradbišče izven zaprtih in prekritih prostorov stavb v Uredbi določijo višje mejne vrednosti, kot so določene za napravo, vendar ne višje kot so kritične vrednosti kazalcev hrupa za območja

Utemeljitev:

Delovanje gradbišča oz. njegova prisotnost v prostoru je časovno omejena in je nikakor ni možno enačiti s prisotnostjo naprave, obrata, manjšega letališča, helikopterskega vzletišča, objekta za pretovor blaga in odprtega parkirišča, kot to pri mejnih vrednostih kazalcev hrupa v Prilogi 1, Preglednico 4 določa veljavna Uredba.

3. da se Uredba v Prilogi 1 dopolni s Preglednico 6, ki bi določala mejne vrednosti kazalcev hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ in L_{dvn} , ki ga povzroča obratovanje gradbišča izven zaprtih in prekritih prostorov

Utemeljitev:

Glede na to, da običajno gradbišča obratujejo le v dnevnem času, je izpolnjevanje pogoja nepreseganja kritične vrednosti za dnevni čas (L_{dan}) v povprečju za cca. 3 dBA strožje kot nepreseganje kritične vrednosti za kombinirani kazalec L_{dvn} , kar je bilo do sedaj pogoj za izdajo dovoljenja za začasno ali občasno čezmerno obremenitev. V tem delu bi veljalo razmišljati v smeri omejitve delovanja gradbišča na strogo dnevni čas, v primerih, ko bi njegovo obratovanje presegalo mejno vrednost kazalca hrupa za območje (iz Priloge 1, Preglednice 1), mejne vrednosti kazalcev hrupa za gradbišče pa prilagoditi tako, da bodo primerljive s kritičnimi vrednostmi za območje; kar bi v praksi pomenilo za cca. 3 dBA višjo mejno vrednost kazalca L_{dan} za gradbišče glede na kritično vrednost kazalca L_{dvn} za območje.

Glede na zgornje predloge je predlagana tudi dopolnitev uredbe v nadaljevanju.

V razmislek podajmo tudi drugo možnost, ki ne uvaja posebnih mejnih vrednosti za gradbišče, temveč dopušča gradbišču, da povzroča hrup, ki ni večji od že določenih kritičnih vrednosti za območje.

9. členu Uredbe so doda 7. odstavek: "*Če je hrup posledica obratovanja gradbišča izven zaprtih in prekritih prostorov, je obremenitev okolja zaradi hrupa čezmerna, če vrednost kazalca hrupa $L_{noč}$ ali L_{dvn} na kateremkoli mestu ocenjevanja presega kritično vrednost, določeno v preglednici 2 priloge 1 te uredbe.*"

UREDBA

o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (namen)

Ta uredba v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2002/49/ES z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L št. 189 z dne 18.7.2002, str. 12; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2002/49/ES) in Priporočilom Komisije 2003/613/ES z dne 6. avgusta 2003 v zvezi z navodili o revidiranih začasni računskih metodah industrijskega hrupa, hrupa letališč, hrupa cestnega in železniškega prometa ter s hrupom povezanih emisijskih podatkov (UL L št. 212 z dne 22.8.2003, str. 49) določa zaradi varstva naravnega in življenjskega okolja pred hrupom:

- stopnje zmanjševanja onesnaževanja okolja s hrupom,
- mejne vrednosti kazalcev hrupa v okolju,
- kritične vrednosti kazalcev hrupa v okolju,
- začasne metode za ocenjevanje kazalcev hrupa,
- prilagoditve, ki jih je treba upoštevati za izračun vrednosti kazalcev hrupa pri uporabi začasni metod za ocenjevanje kazalcev hrupa,
- ukrepe zmanjševanja emisije hrupa v okolje,
- zavezanca za zagotovitev obratovalnega monitoringa hrupa za vire hrupa (v nadaljnjem besedilu: obratovalni monitoring) in
- vsebino okoljevarstvenega dovoljenja in primere, za katere okoljevarstvenega dovoljenja ni treba pridobiti.

2. člen (uporaba)

(1) Določbe te uredbe se uporabljajo za hrup v okolju, ki ga na posameznem območju osnovne namenske rabe prostora, občutljivem za hrup v okolju, povzročajo stalne ali občasne emisije hrupa enega ali več virov obremenjevanja okolja s hrupom.

(2) Določbe te uredbe se ne uporabljajo za hrup:

- ki ga povzroča hrupu izpostavljeni človek sam,
- ki nastane zaradi del v gospodinjstvih,
- ki ga povzročajo prebivalci v sosednjih stanovanjih oziroma stanovanjskih stavbah,
- na delovnem mestu,
- ki nastane znotraj prevoznih sredstev,
- zaradi vojaških, obrambnih ali zaščitnih dejavnosti na območjih za potrebe obrambe in na območjih za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, določenih v skladu s predpisi, ki urejajo prostoralni če nastaja zaradi izvajanja nalog v zvezi z obrambo države oziroma pri opravljanju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami in

- ki nastaja pri reševanju in pomoči ob naravnih in drugih nesrečah ter pri izvajanju medicinske, policijske in druge pomoči.

3. člen (pojmi)

(1) Izrazi, uporabljeni v tej uredbi, imajo naslednji pomen:

1. površina podrobnejše namenske rabe prostora je površina na območju osnovne namenske rabe prostora, za katero je v skladu s predpisom, ki ureja vsebino, obliko in način priprave prostorskega reda občine, podrobneje prikazana namenska raba prostora v prostorskem redu občine;
2. območje osnovne namenske rabe je območje, prikazano v občinskem prostorskem načrtu za celotno njeno območje v skladu s predpisom, ki ureja vsebino, obliko in način priprave prostorskega reda občine;
3. mirno območje poselitve je območje varstva pred hrupom na poselitvenem območju, ki ga pristojni organ občine razmeji in na pobudo občine določi minister, pristojen za okolje, kot območje največjega varstva pred hrupom na poselitvenem območju, na katerem kazalci hrupa za celotno obremenitev območja s hrupom ne smejo presegati s to uredbo določene mejne vrednosti ne glede na vrsto vira hrupa;
4. poselitveno območje je zaokroženo na območje mestne občine, kjer živi več kakor 100.000 prebivalcev, povprečna gostota poselitve naselja pa je večja od 10 prebivalcev na hektar;
5. mirno območje na prostem je območje varstva pred hrupom, ki obsega zavarovano območje v skladu s predpisi s področja ohranjanja narave, razen območij naselij na zavarovanem območju ter območij cest in železniških prog v širini 1000 m od sredine pomembne ceste oziroma pomembne železniške proge;
6. vir onesnaževanja okolja s hrupom (v nadaljnjem besedilu: vir hrupa) je:
 - avtocesta, hitra cesta, glavna cesta I. in II. reda, regionalna cesta I., II. in III. reda in cesta, na kateri letni pretok presega milijon vozil (v nadaljnjem besedilu: cesta),
 - glavna železniška proga in regionalna železniška proga, vključno s pripadajočimi železniškimi postajami (v nadaljnjem besedilu: železniška proga),
 - letališče in helikoptersko vzletišče,
 - pristanišče, skladišče ali druge odprte površine za pretovor blaga, če letna masa tega blaga presega 10.000 ton (v nadaljnjem besedilu:
 - odprto parkirišče, na katerem letni pretok vozil presega milijon vozil, razen tistih, ki so v skladu s predpisom, ki ureja javne ceste, del avtoceste, hitre ceste, glavne ceste I. in II. reda ali regionalne ceste I., II. in III. reda,
 - naprava, katere obratovanje zaradi izvajanja industrijske, obrtne, proizvodne, storitvene in podobnih dejavnosti ali proizvodne dejavnosti v kmetijstvu ali gozdarstvu povzroča v okolju stalen ali občasen hrup. Ta naprava je tudi objekt za izkoriščanje ali predelavo mineralnih surovin, strelišče ali poligon za uničevanje neeksplozivnih ubojnih sredstev, objekt za športne ali druge javne prireditve, zasidrano plovilo,

na katerem zaradi izvajanja proizvodne ali storitvene dejavnosti nastaja hrup, gostinski ali zabavišni lokal v nezagrajenem ali neprekritem prostoru, če uporablja zvočne naprave, ~~gradbišče izven zaprtih in prekritih prostorov stavb~~ in zabavišni objekt (npr. avtodrom, vrtiljak ali športno strelišče). Za napravo šteje tudi gostinski ali zabavišni lokal, za katerega je treba na podlagi meril iz 15. člena te uredbe pridobiti okoljevarstveno dovoljenje, ne glede na to, da se dejavnost izvaja v zagrajenem in prekritem prostoru stavbe,;

- obrat, če je na njegovem območju ena ali več naprav iz prejšnje alinee, ki so vir hrupa;
 - ~~gradbišče izven zaprtih in prekritih prostorov stavb.~~
7. obstoječi vir hrupa je vir hrupa, ki obratuje na dan uveljavitve te uredbe ali je bilo pred tem dnevom zanj pridobljeno pravnomočno gradbeno dovoljenje v skladu s predpisi, ki urejajo graditev objektov;
 8. nov vir hrupa je vsak nov ali rekonstruiran vir hrupa, ki je v uporabi oziroma obratuje po uveljavitvi te uredbe ali je bilo zanj skladno s predpisi pridobljeno gradbeno dovoljenje po uveljavitvi te uredbe;
 9. konična raven hrupa L_1 je tista vrednost ekvivalentne ravni hrupa $L_{A,eq}$, izračunana v skladu s SIST ISO 1996-2, ki je presežena v trajanju 1 % časa merjenja hrupa, pri čemer čas merjenja hrupa ne sme biti krajši od 1 minute;
 10. varovani prostori so tisti prostori v stavbah, v katerih se opravljajo vzgojnovarstvene, izobraževalne ali zdravstvene dejavnosti, ter stanovanjski prostori;
 11. ukrepi varstva pred hrupom so ukrepi za zmanjšanje emisije hrupa iz vira hrupa in širjenja hrupa v okolje ter ukrepi za zmanjšanje izpostavljenosti hrupu in so predvsem:
 - tehnični in konstrukcijski ukrepi ter ukrepi, povezani z načinom obratovanja ali uporabe vira hrupa,
 - ukrepi usmerjanja, porazdelitve ali omejevanja pretoka vozil, blaga in ljudi ali zmogljivosti proizvodnih ali drugih oblik dejavnosti, povezanih z virom hrupa,
 - ukrepi prostorskega in konstrukcijskega preprečevanja širjenja hrupa,
 - ukrepi načrtovanja glede na obremenjenost okolja zaradi hrupa primerne namenske rabe prostora in
 - ukrepi konstrukcijskega varstva pred hrupom na stavbah z varovanimi prostori;
 12. začasne metode za ocenjevanje kazalcev hrupa so tiste, ki jih Komisija EU priporoča v skladu s 6. členom in priložo II Direktive 2002/49/ES državam članicam EU, ki nimajo lastne metode za ocenjevanje kazalcev hrupa.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tej uredbi, imajo enak pomen kot ga določa uredba, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju.

4. člen (stopnje varstva pred hrupom)

(1) Stopnje zmanjševanja onesnaževanja okolja s hrupom, ki so določene za posamezne površine glede na občutljivost za škodljive učinke hrupa, so naslednje stopnje varstva pred hrupom:

- a) I. stopnja varstva pred hrupom za vse površine na mirnem območju na prostem, ki potrebujejo povečano varstvo pred hrupom, razen površin na naslednjih območjih (v nadaljnjem besedilu: I. območje varstva pred hrupom):
 - na območju prometne infrastrukture,
 - na območju gozdov na površinah za izvajanje gozdarskih dejavnosti,
 - na območju za potrebe obrambe in izvajanje nalog policije ter
 - na območju za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.
- b) II. stopnja varstva pred hrupom za naslednje površine podrobnejše namenske rabe prostora, na katerem ni dopusten noben poseg v okolje, ki je moteč zaradi povzročanja hrupa (v nadaljnjem besedilu: II. območje varstva pred hrupom):
 - na območju stanovanj: stanovanjske površine, stanovanjske površine za posebne namene in površine počitniških hiš,
 - na območju centralnih dejavnosti: površine za zdravstvo v neposredni okolici bolnišnic, zdravilišč in okrevališč,
 - na posebnem območju: površine za turizem;
- c) III. stopnja varstva pred hrupom za naslednje površine podrobnejše namenske rabe prostora, na katerih je dopusten poseg v okolje, ki je manj moteč zaradi povzročanja hrupa (v nadaljnjem besedilu: III. območje varstva pred hrupom):
 - na območju stanovanj: površine podeželskega naselja,
 - na območju centralnih dejavnosti: osrednja območja centralnih dejavnosti in druga območja centralnih dejavnosti,
 - na posebnem območju: športni centri,
 - na območju zelenih površin: za vse površine,
 - na površinah razpršene poselitve,
 - na območju voda: vse površine, razen površin vodne infrastrukture in površin na mirnem območju na prostem;
- d) IV. stopnja varstva pred hrupom na naslednjih površinah podrobnejše namenske rabe prostora, na katerih ni stavb z varovanimi prostori in je dopusten poseg v okolje, ki je lahko bolj moteč zaradi povzročanja hrupa (v nadaljnjem besedilu: IV. območje varstva pred hrupom):
 - na območju proizvodnih dejavnosti: vse površine,
 - na posebnem območju: površine drugih območij,
 - na območju prometne infrastrukture: vse površine,
 - na območju komunikacijske infrastrukture: vse površine,
 - na območju energetske infrastrukture: vse površine,
 - na območju okoljske infrastrukture: vse površine,
 - na območju za potrebe obrambe in izvajanja nalog policije v naseljih,
 - na območju voda: površine vodne infrastrukture,
 - na območju mineralnih surovin: vse površine,
 - na območju kmetijskih zemljišč: vse površine, razen na mirnem območju na prostem,
 - na območju gozdnih zemljišč: vse površine, razen na mirnem območju na prostem,
 - na območju za potrebe obrambe: vse površine, če hrup ne nastaja zaradi izvajanja nalog pri obrambi države oziroma pri opravljanju nalog varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami,

- na območju za potrebe izvajanja nalog policije: vse površine, če hrup ne nastaja zaradi izvajanja nalog policije in drugih varnostnih nalog oziroma pri zagotavljanju javnega reda in miru ter varnosti ob naravnih in drugih nesrečah, in
- na območju za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami: vse površine, če hrup ne nastaja zaradi izvajanja nalog pri obrambi države oziroma pri opravljanju nalog varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

(2) Mirno območje poselitve se lahko določi na katerem koli II. območju varstva pred hrupom ali na njegovem delu.

(3) Ne glede na določbe prvega odstavka tega člena, mora biti na meji med I. in IV. območjem varstva pred hrupom ter na meji med II. in IV. območjem varstva pred hrupom območje, ki obkroža IV. območje varstva pred hrupom v širini z vodoravno projekcijo 1000 m in na katerem veljajo pogoji varstva pred hrupom za III. območje varstva pred hrupom. Širina III. območja varstva pred hrupom, ki obkroža IV. območje varstva pred hrupom, je lahko manjša od 1000 m, če zaradi naravnih ovir širjenja hrupa ali ukrepov varstva pred hrupom ali zaradi drugih razlogov na I. oziroma na II. območju varstva pred hrupom niso presežene mejne vrednosti kazalcev hrupa, določene za to območje.

(4) Meje III. in IV. območja varstva pred hrupom na posameznem območju poselitve določi občina v prostorskem načrtu, ki ureja rabo prostora tega območja poselitve, s tem da mora pri uvrstitvi posameznega območja poselitve v območje varstva pred hrupom upoštevati podrobnejšo namensko rabo prostora v skladu z merili za uvrstitev v območja varstva pred hrupom iz prvega odstavka tega člena.

(5) V skladu z zakonom, ki ureja varstvo okolja, razvrsti na posameznem območju poselitve območja varstva pred hrupom v II. območje varstva pred hrupom ali v mirno območje poselitve minister, pristojen za okolje, na podlagi pobude občine, če iz dokumentacije, priložene k pobudi, sledi, da so izpolnjene zahteve varstva pred hrupom, ki v skladu s to uredbo veljajo za takšno območje varstva pred hrupom.

II. MEJNE IN KRITIČNE VREDNOSTI KAZALCEV HRUPA

5. člen

(mejne in kritične vrednosti)

(1) Mejne vrednosti kazalcev hrupa $L_{noč}$ in L_{dvn} so za posamezna območja varstva pred hrupom določene v preglednici 1 priloge 1, ki je sestavni del te uredbe.

(2) Kritične vrednosti kazalcev hrupa $L_{noč}$ in L_{dvn} za trajno obremenjevanje okolja s hrupom so za posamezna območja varstva pred hrupom določene v preglednici 2 priloge 1 te uredbe.

(3) Mejne vrednosti kazalcev hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ in L_{dvn} , ki ga povzroča uporaba ceste ali železniške proge in obratovanje večjega letališča na posameznem območju varstva pred hrupom, so določene v preglednici 3 priloge 1 te uredbe.

(4) Mejne vrednosti kazalcev hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ in L_{dvn} , ki ga povzroča naprava, obrat, letališče, ki ni večje letališče, helikoptersko vzletišče, objekt za pretovor blaga in odprto parkirišče na posameznem območju varstva pred hrupom, so določene v preglednici 4 priloge 1 te uredbe.

(5) Mejne vrednosti konične ravni hrupa L_1 , ki jo povzroča obratovanje letališča, helikopterskega vzletišča, objekta za pretovor blaga, naprave in obrata na posameznem območju varstva pred hrupom, so določene v preglednici 5 priloge 1 te uredbe.

(6) Mejne vrednosti, določene v preglednici 4 priloge 1 te uredbe za obdobje večera in v preglednici 5 priloge 1 te uredbe za obdobje večera in noči, veljajo za I. in II. območje varstva pred hrupom ob nedeljah in praznikih tudi kot mejne vrednosti za obdobje dneva.

(7) Mejne vrednosti kazalcev hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ in L_{dvn} , ki ga povzroča obratovanje gradbišča izven zaprtih in prekritih prostorov stavb na posameznem območju varstva pred hrupom, so določene v preglednici 6 priloge 1 te uredbe.

III. OCENJEVANJE KAZALCEV HRUPA

6. člen

(metode ocenjevanja)

(1) Hrup v okolju se na posameznem območju varstva pred hrupom ocenjuje iz rezultatov meritev ali modelnih izračunov na podlagi začasnih metod ocenjevanja kazalcev hrupa iz priloge 2, ki je sestavni del te uredbe.

(2) Pri uporabi začasnih metod ocenjevanja kazalcev hrupa iz priloge 2 te uredbe je treba upoštevati prilagoditve teh metod iz priloge 3, ki je sestavni del te uredbe.

7. člen

(mesto ocenjevanja)

(1) Kazalci hrupa se ocenjujejo na mestih ocenjevanja, določenih v skladu s predpisom, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju.

(2) Pri ocenjevanju kazalcev hrupa, ki ga povzroča posamezni vir hrupa, je mesto ocenjevanja pred fasadami najbolj izpostavljenih stavb z varovanimi prostori v skladu s standardom SIST ISO 1996-2.

(3) Če ima stavba več nadstropij z varovanimi prostori, je treba pri načrtovanju ukrepov varstva pred hrupom izbrati mesto ocenjevanja pred najbolj izpostavljenim delom fasade vsakega nadstropja posebej.

(4) Če v razdalji z vodoravno projekcijo do 1000 m od meje vira hrupa ni stavb z varovanimi prostori, se za mesto ocenjevanja izbere mesto na prostem v razdalji z

vodoravno projekcijo 500 m od meje vira hrupa ali manj, če ocenjevanje kazalcev hrupa zaradi morfologije terena ni mogoče.

(5) Če na IV. območju varstva pred hrupom v posameznih smereh širjenja hrupa ni stavb z varovanimi prostori, se za mesto ocenjevanja izberejo mesta na sosednjem območju varstva pred hrupom ob upoštevanju določb tega člena, pri čemer se za mesto na prostem v primerih iz prejšnjega odstavka izbere mesto v razdalji z vodoravno projekcijo 500 m od meje IV. območja varstva pred hrupom ali manj, če ocenjevanje kazalcev hrupa zaradi morfologije terena ni mogoče.

8. člen (ocenjevanje kazalcev hrupa)

(1) Kazalca hrupa $L_{noč}$ in L_{dvn} je treba na posameznem območju varstva pred hrupom oceniti kot posledico emisije vseh virov hrupa.

(2) Kazalce hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ in L_{dvn} , ki ga povzroča uporaba ceste ali železniške proge ali obratovanje letališča, helikopterskega vzletišča, objekta za pretovor blaga, odprtega parkirišča, naprave, gradbišča izven zaprtih in prekritih prostorov stavb ali obrata na posameznem območju varstva pred hrupom, je treba oceniti tako, da meritve, modelni izračuni in uporaba metod ocenjevanja kazalcev hrupa potekajo ob izključitvi vseh preostalih virov hrupa.

(3) Ocenjevanje kazalcev hrupa iz prvega odstavka tega člena kot posledice emisije vseh virov hrupa je treba zagotoviti pri pripravi poročila o vplivih na okolje pred začetkom poseganja v okolje zaradi gradnje novega vira hrupa, ki lahko znatno vpliva na okolje.

9. člen (čezmerna obremenitev)

(1) Celotna obremenitev okolja je zaradi hrupa čezmerna, če vrednost kazalca hrupa $L_{noč}$ ali L_{dvn} na kateremkoli mestu ocenjevanja, določenem v skladu s predpisom, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju, na posameznem območju varstva pred hrupom presega mejno vrednost, določeno v preglednici 1 priloge 1 te uredbe.

(2) Če je hrup posledica uporabe več cest ali več železniških prog ali ceste ali več cest in železniške proge, je ne glede na določbe prejšnjega odstavka celotna obremenitev okolja zaradi hrupa čezmerna, če vrednost kazalca hrupa $L_{noč}$ ali L_{dvn} na kateremkoli mestu ocenjevanja na posameznem območju varstva pred hrupom presega kritično vrednost za trajno obremenjevanje okolja s hrupom, določeno v preglednici 2 priloge 1 te uredbe.

(3) Če je hrup posledica tudi obratovanja letališč, ki niso večja, objektov za pretovor blaga, odprtih parkirišč, naprav in obratov, se določbe prejšnjega odstavka uporabljajo samo, če celoten hrup uporabe cest in železniških prog ter obratovanja večjega letališča na mestu ocenjevanja hrupa presega mejne vrednosti iz preglednice 3 priloge 1 te uredbe.

(4) Če je hrup posledica uporabe ceste ali železniške proge ali obratovanja večjega letališča, je obremenitev okolja zaradi hrupa čezmerna, če vrednost kazalca hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ ali L_{dvn} na kateremkoli mestu ocenjevanja presega mejno vrednost, določeno v preglednici 3 priloge 1 te uredbe.

(5) Če je hrup posledica obratovanja odprtega parkirišča, je obremenitev okolja zaradi hrupa čezmerna, če vrednost kazalca hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ ali L_{dvn} na kateremkoli mestu ocenjevanja presega mejno vrednost, določeno v preglednici 4 priloge 1 te uredbe.

(6) Če je hrup posledica obratovanja letališča, helikopterskega vzletišča, pristanišča, skladišča ali drugih odprtih površin za pretovor blaga, naprave ali obrata, je obremenitev okolja zaradi hrupa čezmerna, če:

- vrednost kazalca hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ ali L_{dvn} na kateremkoli mestu ocenjevanja presega mejno vrednost, določeno v preglednici 4 priloge 1 te uredbe, ali
- vrednost konične ravni hrupa L_1 na kateremkoli mestu ocenjevanja presega mejno vrednost, določeno v preglednici 5 priloge 1 te uredbe.

(7) Če je hrup posledica obratovanja gradbišča izven zaprtih in prekritih prostorov, je obremenitev okolja zaradi hrupa čezmerna, če vrednost kazalca hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ ali L_{dvn} na kateremkoli mestu ocenjevanja presega mejno vrednost, določeno v preglednici 6 priloge 1 te uredbe.

IV. UKREPI ZA ZMANJŠANJE EMISIJ HRUPA V OKOLJE

10. člen (zahteve za nov vir hrupa)

(1) Nov vir hrupa ne sme povzročiti čezmerne obremenitve s hrupom na območju varstva pred hrupom, na katerem pred posegom novega vira v okolje celotna obremenitev območja varstva pred hrupom ni bila presežena.

(2) Nov vir hrupa ne sme povečati celotne obremenitve s hrupom na območju varstva pred hrupom, na katerem je ta obremenitev pred posegom novega vira v okolje čezmerna.

(3) Ne glede na določbe prvega in drugega odstavka tega člena lahko nov vir poveča celotno obremenitev območja varstva pred hrupom, če je novi vir hrupa cesta ali železniška proga **ali gradbišče izven zaprtih in prekritih prostorov stavb** in če celotna obremenitev območja varstva pred hrupom po posegu novega vira v okolje v skladu z določbami drugega, **in** tretjega **in sedmega** odstavka prejšnjega člena ni čezmerna.

(4) Nov vir hrupa mora poleg pogojev iz prvega, drugega in tretjega odstavka tega člena izpolnjevati še naslednje:

- ne sme povzročiti čezmerne obremenitve okolja v skladu z določbami četrtega, petega in šestega odstavka prejšnjega člena in
- zagotovljeni morajo biti ukrepi varstva pred hrupom za preprečevanje in zmanjšanje hrupa v okolju kot posledice uporabe ali obratovanja vira.

(5) Pri izbiri ukrepov varstva pred hrupom iz prejšnjega odstavka imajo prednost ukrepi zmanjšanja emisije hrupa pri njenem izvoru pred ukrepi preprečevanja širjenja hrupa v okolju.

11. člen (zahteve za obratovanje vira hrupa)

(1) Vir hrupa ne sme obratovati, če povzroča čezmerno obremenitev okolja v skladu s četrtem, petim in šestim odstavkom 9. člena te uredbe.

(2) Če je vir hrupa iz prejšnjega odstavka cesta, železniška proga ali večje letališče, mora upravljavec teh virov hrupa zagotoviti izvedbo ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa v okolje in prilagoditev pretoka vozil oziroma vlakov na stopnjo, ki ne povzroča čezmerne obremenitve okolja s hrupom.

(3) Če je vir hrupa iz prvega odstavka tega člena letališče, ki ni večje letališče, helikoptersko vzletišče, objekt za pretovor blaga, odprto parkirišče, naprava ali obrat, **gradbišče izven zaprtih in prekritih prostorov stavb**, mora upravljavec vira hrupa zagotoviti izvedbo ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa v okolje in prilagoditve zmogljivosti vira hrupa na stopnjo, ki ne povzroča čezmerne obremenitve okolja s hrupom.

(4) Ukrepi za zmanjšanje emisije hrupa v okolje se za vire hrupa iz drugega odstavka tega člena podrobneje določijo v operativnih programih, sprejetih v skladu s predpisom, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju, ukrepe prilagoditev drugih virov hrupa mejnim vrednostim pa odredi pristojni inšpektor v okviru izvajanja inšpekcijskega nadzora v skladu s to uredbo.

12. člen (degradirano okolje)

(1) Posamezno območje varstva pred hrupom pridobi status degradiranega okolja, če vrednost kazalca hrupa $L_{noč}$ ali L_{dvn} na kateremkoli mestu ocenjevanja na tem območju presega kritično vrednost za trajno obremenjevanje okolja s hrupom, določeno v preglednici 2 priloge 1 te uredbe.

(2) Program ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa v okolje in obvezne prilagoditve zmogljivosti virov hrupa na območju s statusom degradiranega okolja določi Vlada Republike Slovenije v skladu z zakonom, ki ureja varstvo okolja, v sodelovanju z občino, na območju katere je okolje degradirano zaradi obremenjevanja s hrupom.

V. IZVAJANJE OBRATOVALNEGA MONITORINGA

13. člen (obratovalni monitoring)

(1) Upravljavec vira hrupa je dolžan v skladu s predpisom, ki ureja obratovalni monitoring hrupa za vire hrupa, zagotoviti ta monitoring zaradi obremenitve območja s hrupom iz vira hrupa.

(2) Na poselitvenem območju morajo ne glede na določbe prejšnjega odstavka zaradi izdelave strateške karte hrupa zagotoviti ocenjevanje kazalcev hrupa v skladu s predpisom, ki ureja obratovalni monitoring hrupa za vire hrupa, tudi upravljavci cest, na katerih pretok vozil presega milijon vozil letno.

(3) Minister, pristojen za okolje, v predpisu, ki ureja obratovalni monitoring hrupa za vire hrupa, podrobneje določi poselitvena območja in meje teh območij ter zavezance za zagotovitev obratovalnega monitoringa iz prejšnjega odstavka.

(4) V predpisu, ki ureja obratovalni monitoring iz prejšnjega odstavka, se določijo tudi merila, na podlagi katerih upravljavcu vira hrupa ni treba zagotavljati monitoringa zaradi obremenitve območja s hrupom, ker je iz rezultatov meritev ali podatkov o tehnoloških, obratovalnih in drugih značilnosti vira hrupa razvidno, da vir hrupa nima pomembnega vpliva na obremenitev območja s hrupom.

VI. OKOLJEVARSTVENO DOVOLJENJE

14. člen

(okoljevarstveno dovoljenje)

(1) Upravljavec vira hrupa mora za obratovanje vira hrupa pridobiti okoljevarstveno dovoljenje.

(2) Okoljevarstveno dovoljenje se izda za obratovanje vira hrupa pod naslednjimi pogoji:

- vir hrupa mora v zvezi z emisijo hrupa v okolje zagotavljati obratovanje v skladu z zahtevami iz te uredbe,
- upravljavec vira hrupa mora izvajati ukrepe varstva pred hrupom in
- upravljavec naprave mora zagotavljati obratovalni monitoring v skladu s programom, ki je podrobneje določen v okoljevarstvenem dovoljenju.

(3) V okoljevarstvenem dovoljenju ministrstvo določi:

- vrsto vira hrupa, za katero velja okoljevarstveno dovoljenje,
- lokacijo vira hrupa in mejo območja vira hrupa,
- zmogljivost vira hrupa in vrsto procesa, zaradi katerega nastaja emisija hrupa v okolje,
- opis izvedenih ukrepov varstva pred hrupom,
- vrednosti kazalcev hrupa na zunanji meji območja vira hrupa,
- zunanjo mejo vplivnega območja vira hrupa, pri kateri vrednosti kazalcev hrupa pri obratovanju z največjo zmogljivostjo vira hrupa presegajo mejne vrednosti za nočno obdobje iz preglednice 4 oziroma preglednice 5 priloge 1 te uredbe,
- lokacijo in vrednost največje obremenitve s hrupom stavb z varovanimi prostori,
- program obratovalnega monitoringa, če se razlikuje od predpisanega,
- čas veljavnosti dovoljenja, pogoje v zvezi z njegovim podaljšanjem in druge pogoje v zvezi z obratovanjem vira hrupa, ki imajo vpliv na okolje zaradi emisije hrupa v okolje.

(4) Iz dokumentacije, ki je priložena k vlogi za okoljevarstveno dovoljenje, morajo biti razvidni podatki in izračuni ter mnenje upravljavca vira hrupa, ki so potrebni za določitev podatkov iz prejšnjega odstavka.

(5) Izdaja okoljevarstvenega dovoljenja se zavrne, če iz dokumentacije, priložene k vlogi, izhaja, da upravljavec vira hrupa ne more zagotoviti izpolnjevanja pogojev iz 10. člena te uredbe in 11. člena te uredbe, če gre za nov vir hrupa.

14.a člen

(okoljevarstveno dovoljenje za obstoječe naprave)

(1) Ne glede na določbe prejšnjega člena se okoljevarstveno dovoljenje izda za obratovanje obstoječe naprave, ki lahko povzroči onesnaževanje okolja večjega obsega, ali za vsako spremembo v njenem obratovanju, pri kateri vrednosti kazalcev hrupa presegajo mejne vrednosti, določene v preglednici 4 priloge 1 te uredbe, pod naslednjimi pogoji:

- da vrednosti kazalcev hrupa izven parcelne meje naprave pred fasadami najbolj izpostavljenih stavb varovanih prostorov ne presegajo mejnih vrednosti, določenih v preglednici 4 priloge 1 te uredbe za IV. območje varstva pred hrupom,
- da je upravljavec že izvedel ukrepe varstva pred hrupom in
- da upravljavec zagotavlja obratovalni monitoring, določen v tretji alineji drugega odstavka prejšnjega člena.

(2) V dokumentacij, ki je priložena k vlogi za okoljevarstveno dovoljenje, morajo biti dokazila o izpolnjevanju pogojev iz prejšnjega odstavka.

(3) V okoljevarstvenem dovoljenju, izdanem po tem členu, ministrstvo določi lokacije največje obremenitve s hrupom na mestih ocenjevanja v skladu s 7. členom te uredbe, ki so izven parcelne meje naprave.

15. člen

(obratovanje brez okoljevarstvenega dovoljenja)

(1) Ne glede na določbo prvega odstavka prejšnjega člena okoljevarstvenega dovoljenja ni treba pridobiti za:

- uporabo oziroma upravljanje cest in železniških prog,
- uporabo oziroma upravljanje odprtega parkirišča,
- obratovanje naprave, če ne gre za napravo, za katero je treba pridobiti okoljevarstveno dovoljenje v skladu s predpisom, ki ureja vrste dejavnosti in naprav, ki lahko povzročajo onesnaževanje okolja večjega obsega, ali obratovanje obrata, če ne gre za obrat v skladu s predpisom, ki ureja preprečevanje večjih nesreč in zmanjševanje njihovih posledic
- gradbišče izven zaprtih in prekritih prostorov stavb

(2) Za naprave in obrate iz tretje alineje prejšnjega odstavka se skladnost z zahtevami te uredbe ugotavlja na podlagi strokovne ocene, ki je sestavni del projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja, izdelata pa jo oseba, vpisana v evidenco izvajalcev obratovalnega monitoring emisij hrupa.

VII. NADZOR

16. člen
(inšpekcijski nadzor)

(1) Nadzor nad izvajanjem te uredbe opravljajo inšpektorji, pristojni za varstvo okolja.

(2) Inšpektor iz prejšnjega odstavka lahko za vire hrupa, za katere se kazalci hrupa ne ugotavljajo na podlagi modelnega izračuna, odredi izvedbo meritev hrupa, ki ga povzročajo viri hrupa, tako da se meritve izvedejo v skladu s predpisom, ki ureja obratovalni monitoring hrupa za vire hrupa, ne da bi bil upravljavec vira hrupa o tem vnaprej obveščen.

VIII. KAZENSKE DOLOČBE

17. člen (prekrški)

(1) Z globo od 4.000 eurov do 40.000 eurov se kaznuje pravna oseba in samostojni podjetnik posameznik, ki kot upravljavec vira hrupa stori prekršek, ko ravna v nasprotju z določbo:

- prvega odstavka 13. člena,
- prvega odstavka 14. člena,
- prvega in drugega odstavka 19. člena ali
- prvega in drugega odstavka 20. člena te uredbe.

(2) Z globo od 1.200 eurov do 4.000 eurov se za prekršek iz prejšnjega odstavka kaznuje tudi odgovorna oseba pravne osebe ali odgovorna oseba samostojnega podjetnika posameznika kot upravljavca vira hrupa.

Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05) vsebuje naslednje prehodne in končne določbe:

»IX. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

18. člen (določitev mirnega območja poselitve)

Pri določanju mirnega območja poselitve je treba upoštevati, da je najmanjša vodoravna projekcija razdalje med mejo II. območja varstva pred hrupom in sredino pomembne ceste ali pomembne železnice, ki je obratovala ali je bilo zanjo izdano gradbeno dovoljenje ali se je zanjo začela priprava planov pred uveljavitvijo te uredbe, enaka 1000 m, lahko pa je manjša, če zaradi naravnih ovir širjenja hrupa ali ukrepov varstva pred hrupom ali zaradi drugih razlogov na II. območju varstva pred hrupom niso presežene mejne vrednosti kazalcev hrupa, določene za to območje.

19. člen (prilagoditev obstoječih virov hrupa mejnim vrednostim)

(1) Obstoječi vir hrupa se mora v zvezi z mejnimi vrednostmi prilagoditi zahtevam te uredbe najpozneje do:

- 31. oktobra 2007, če gre za napravo, za katero je treba pridobiti okoljevarstveno dovoljenje v skladu s predpisom, ki ureja vrste dejavnosti in naprave, mogoče povzročiteljice onesnaževanja okolja večjega obsega, ali obrat,
- 31. decembra 2009, če gre za napravo, ki ni naprava iz prejšnje alineje,

- 31. decembra 2010, če gre za objekt za pretovor blaga in objekt za pretovor blaga ni naprava ali obrat iz prve alinee tega odstavka ali njun del, in
- 31. decembra 2011, če gre za letališče, ki ni večje letališče, helikoptersko vzletišče ali odprto parkirišče.

(2) Obstoječe ceste, železniške proge, večja letališča, pomembne ceste in pomembne železniške proge se morajo v zvezi z mejnimi vrednostmi prilagoditi zahtevam iz te uredbe najpozneje do rokov, ki so določeni v operativnih programih varstva pred hrupom v skladu s predpisom, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju.

(3) Če gre za vire hrupa na območju s statusom degradiranega okolja, se ne glede na določbe tega člena roki prilagoditve mejnim vrednostim določijo v programu ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa v okolje iz 12. člena te uredbe.

(4) Ne glede na rok iz prve alinee prvega odstavka tega člena lahko upravljavec obstoječe naprave prilagodi uporabo in obratovanje naprave zahtevam te uredbe do roka iz druge alinee prvega odstavka tega člena, če mu ministrstvo, pristojno za okolje, z okoljevarstvenim dovoljenjem potrdi tudi program zmanjšanja obremenjevanja okolja s hrupom kot posledice uporabe in obratovanja te obstoječe naprave.

(5) Program zmanjšanja obremenjevanja okolja s hrupom iz prejšnjega odstavka mora vsebovati:

- podroben opis ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa v okolje, vključno z morebitnimi prilagoditvami obratovanja obstoječe naprave na zmogljivost, ki ne povzroča čezmerne obremenitve okolja s hrupom,
- časovnico izvajanja programa ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa v okolje,
- oceno učinkov ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa v okolje, iz katere mora biti razvidno, da po izvedbi ukrepov uporaba in obratovanje obstoječe naprave ne bosta povzročala čezmernega obremenjevanja okolja s hrupom.

(6) Oceno učinkov ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa v okolje iz prejšnjega odstavka mora izdelati oseba, ki ima v skladu s predpisom, ki ureja obratovalni monitoring hrupa za vire hrupa, pooblastilo za izvajanje obratovalnega monitoringa hrupa za vire hrupa.

19.a člen (prilagoditev obstoječe naprave)

Ne glede na določbe 14.a člena te uredbe mora upravljavec naprave, ki je dobil okoljevarstveno dovoljenje v skladu s 14.a členom te uredbe, prilagoditi uporabo in obratovanje te naprave zahtevam te uredbe najpozneje do 31. 12. 2020.

20. člen
(pridobitev okoljevarstvenega dovoljenja)

Upravljalci virov hrupa naprav morajo pridobiti okoljevarstveno dovoljenje najpozneje do:

- 31. oktobra 2007, če gre za napravo, za katero je treba pridobiti okoljevarstveno dovoljenje v skladu s predpisom, ki ureja vrste dejavnosti in naprave, ki lahko povzročajo onesnaževanje okolja večjega obsega,
- 31. decembra 2011, če gre za napravo, ki ni naprava iz prejšnje alinee, in za objekt za pretovor blaga, objekt pa ni naprava ali obrat iz prve alinee tega odstavka ali njun del,
- 31. decembra 2011, če gre za letališče, ki ni večje letališče ali helikoptersko vzletišče, in
- 31. decembra 2011, če gre za večje letališče.

20.a člen
(ustavitev postopkov)

Postopki izdaje okoljevarstvenega dovoljenja za obratovanje virov hrupa, za katere po določbah te uredbe ni treba pridobiti okoljevarstvenega dovoljenja, se ustavijo.

21. člen
(prenehanje veljavnosti)

Z dnem uveljavitve te uredbe prenehata veljati Uredba o hrupu v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 45/95, 66/96, 59/02 – ZJZ in 41/04 – ZVO-1) in Uredba o hrupu zaradi cestnega in železniškega prometa (Uradni list RS, št. 45/95 in 41/04 – ZVO-1).

22. člen
(začetek veljavnosti)

Ta uredba se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije in začne veljati 1. januarja 2006.«.

Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 34/08) vsebuje naslednjo končno določbo:

»12. člen

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

Uredba o spremembi Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 109/09) vsebuje naslednjo končno določbo:

»2. člen

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

Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 62/10) vsebuje naslednjo končno določbo:

»9. člen

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

PRILOGA 1

Mejne in kritične vrednosti kazalcev hrupa

Preglednica 1: mejne vrednosti kazalcev hrupa $L_{noč}$ in L_{dvn} za posamezna območja varstva pred hrupom:

Območje varstva pred hrupom	$L_{noč}$ (dBA)	L_{dvn} (dBA)
IV. območje	65	75
III. območje	50	60
II. območje	45	55
I. območje	40	50

Preglednica 2: kritične vrednosti kazalcev hrupa $L_{noč}$ in L_{dvn} za posamezna območja varstva pred hrupom:

Območje varstva pred hrupom	$L_{noč}$ (dBA)	L_{dvn} (dBA)
IV. območje	80	80
III. območje	59	69
II. območje	53	63
I. območje	47	57

Preglednica 3: mejne vrednosti kazalcev hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ in L_{dvn} , ki ga povzroča uporaba ceste ali železniške proge in obratovanje večjega letališča:

Območje varstva pred hrupom	L_{dan} (dBA)	$L_{večer}$ (dBA)	$L_{noč}$ (dBA)	L_{dvn} (dBA)
IV. območje	70	65	60	70
III. območje	65	60	55	65
II. območje	60	55	50	60
I. območje	55	50	45	55

Preglednica 4: mejne vrednosti kazalcev hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ in L_{dvn} , ki ga povzroča naprava, obrat, letališče, ki ni večje letališče, helikoptersko vzletišče, objekt za pretovor blaga in odprto parkirišče:

Območje varstva pred hrupom	L_{dan} (dBA)	$L_{večer}$ (dBA)	$L_{noč}$ (dBA)	L_{dvn} (dBA)
IV. območje	73	68	63	73
III. območje	58	53	48	58
II. območje	52	47	42	52
I. območje	47	42	37	47

Preglednica 5: mejne vrednosti konične ravni hrupa L_1 , ki jo povzroča obratovanje letališča, helikopterskega vzletišča, objekta za pretovor blaga, naprave in obrata:

Območje varstva pred hrupom	L_1 -obdobje večera in noči (dBA)	L_1 -obdobje dneva (dBA)
IV. območje	90	90
III. območje	70	85
II. območje	65	75
I. območje	60	75

Preglednica 6: mejne vrednosti kazalcev hrupa L_{dan} , $L_{noč}$, $L_{večer}$ in L_{dvn} , ki ga povzroča obratovanje gradbišča izven zaprtih in prekritih prostorov:

Območje varstva pred hrupom	L_{dan} (dBA)	$L_{večer}$ (dBA)	$L_{noč}$ (dBA)	L_{dvn} (dBA)
IV. območje	80	80	80	80
III. območje	69 (+3)	64	59	69
II. območje	63 (+3)	58	53	63
I. območje	57 (+3)	52	47	57

PRILOGA 2

Začasne metode ocenjevanja kazalcev hrupa

Začasne metode ocenjevanja kazalcev hrupa L_{dvn} in $L_{noč}$, ki ga povzroča obratovanje cest in železniških prog, letališč ali vzletišč helikopterjev ter naprav ali obratov, so:

- za hrup zaradi obratovanja cest francoska metoda ocenjevanja "NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)", navedena v "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, 6. člen", in francoski standard "XPS 31-133" (v nadaljnjem besedilu: metoda XPS 31-133),
- za hrup zaradi obratovanja železniških prog nizozemska metoda ocenjevanja, objavljena v "Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20. novembra 1996" (v nadaljnjem besedilu: metoda RMR),
- za hrup zaradi obratovanja letališč ECAC.CEAC Doc. 29 "Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports" (poročilo o standardni metodi izračunavanja kontur hrupa v okolici civilnih letališč, 1997 (v nadaljnjem besedilu: metoda ECAC Doc. 29),
- za hrup zaradi obratovanja naprav in obratov SIST ISO 9613-2: "Akustika – zmanjševanje zvoka pri širjenju na prostem, 2. del: Splošni postopek ocenjevanja" (v nadaljnjem besedilu: metoda SIST ISO 9613-2), pri čemer je treba pridobiti vhodne podatke za uporabo teh metod na podlagi meritev, izvedenih v skladu s standardi SIST ISO 8297, SIST EN ISO 3744 in SIST EN ISO 3746.

Za ocenjevanje hrupa pristanišča, skladišča ali druge odprte površine za pretovor blaga ter odprtega parkirišča se uporabljajo metode iz četrte alineje prejšnjega odstavka.

Začasne metode ocenjevanja kazalcev hrupa morajo biti prilagojene opredelitvam za L_{dvn} in $L_{noč}$ v skladu s prilogo 3 te uredbe.

PRILOGA 3

Prilagoditev začasnih metod za ocenjevanje kazalcev hrupa

2.1 Splošne prilagoditve pri kazalcih hrupa L_{dvn} in $L_{noč}$

2.1.1 Splošno

Uredba, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju, določa kazalce hrupa L_{dan} (kazalec dnevnega hrupa), $L_{večer}$ (kazalec večernega hrupa) in $L_{noč}$ (kazalec nočnega hrupa) in kombinirani kazalec L_{dvn} (kazalec hrupa v dnevnem, večernem in nočnem času). V skladu z uredbo, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju, je treba kazalca hrupa L_{dvn} in $L_{noč}$ uporabiti za izračun strateških kart hrupa.

L_{dvn} se določi iz L_{dan} , $L_{večer}$ in $L_{noč}$ po naslednjem obrazcu:

$$L_{den} = 10 \cdot \lg \left(\frac{1}{24} \cdot (12 \cdot 10^{L_{dan}/10} + 4 \cdot 10^{(L_{večer} + 5)/10} + 8 \cdot 10^{(L_{noč} + 10)/10}) \right)$$

L_{dan} , $L_{večer}$ in $L_{noč}$ so določeni kot dolgoročne (trajne) ravni hrupa v skladu z SIST ISO 1996-2:1987, in sicer za vsa dnevna, večerna in nočna obdobja vseh koledarskih dni posameznega leta.

SIST ISO 1996-2: 1987 opredeljuje povprečno dolgoročno neprekinjeno raven kot ekvivalentni neprekinjeni A-vrednoteni zvočni tlak, ki se lahko določi z izračunom, upoštevajočim spremembe v delovanju vira hrupa, pa tudi spremembe vremenskih razmer, ki vplivajo na okoliščine širjenja hrupa. SIST ISO 1996-2 dopušča uporabo parametrov za meteorološke popravke, SIST ISO 1996-1 pa določa popravke za različne vremenske razmere, vendar ne navaja postopka za določanje in uporabo takšnih popravkov.

2.1.2 Višina mesta ocenjevanja

Za strateško kartiranje hrupa je predpisana višina mesta ocenjevanja na $4 \pm 0,2$ m nad tlemi. Ker je L_{dvn} kombinirani kazalec hrupa, izračunan iz L_{dan} , $L_{večer}$ in $L_{noč}$, velja ta višina prav tako za te kazalce hrupa.

2.1.3 Meteorološki popravek

Uredba, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju, opredeljuje značilnosti obdobja "leto" v zvezi z zvočno emisijo ("ustrezno leto glede emisije zvoka") in vremenske razmere ("povprečno leto glede meteoroloških okoliščin"). Glede vremenskih razmer v uredbi, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju, ni nikakršnih dodatnih podatkov, kaj naj se upošteva kot povprečno leto.

V meteorologiji se navadno ravna tako, da se povprečne vremenske razmere na nekem kraju določijo s statistično analizo podrobnih vremenskih podatkov, ki so bili na tem kraju ali v njegovi okolici izmerjeni v desetih letih. Ta zahteva po dolgoročnih

meritvah in analizah zmanjšuje verjetnost, da bodo pridobljeni zadostni podatki za vse kraje, za katere je treba izdelati karte hrupa. Zato se, kadar ni na voljo zadostnih podatkov, predlaga uporaba poenostavljene oblike obrazca za vremenske podatke sorazmerno s pogostostjo sprememb vremenskih razmer. Na podlagi primera poenostavljenih predpostavk iz metode XPS 31-133 je treba takšne podatke izbrati v skladu s previdnostnim načelom in načelom preprečevanja, uporabljenima v okoljskih zakonodajnih aktih, ki določajo varstvo občanov pred potencialno nevarnimi oziroma škodljivimi vplivi. V tem smislu se pri izbiri takih poenostavljenih vremenskih podatkov priporoča uporaba konservativnega (previdnega) prijema (ugodnega za širjenje hrupa). Zato se pri izračunu kazalcev hrupa za izdelavo meteoroloških popravkov priporoča prijem, opisan v preglednici 1.

PREGLEDNICA 1

Odločitvena mreža za meteorološke popravke

Pogoj	Ukrep
Mesto: vremenski podatki, izmerjeni na nekem mestu ali izpeljani iz zadosti velikega števila sosednjih mest po meteoroloških metodah, ki zagotavljajo, da so dobljeni podatki za obravnavano mesto reprezentativni	Povprečne vremenske podatke je treba izpeljati na podlagi analize podrobnih vremenskih podatkov.
Obdobje: zadosti dolg čas merjenja, da je mogoča statistična analiza povprečnega leta s točnostjo in kontinuiteto, ki zagotavlja, da so dobljeni podatki reprezentativni za vsa dnevna, večerna in nočna obdobja leta	
Za obravnavano mesto vremenski podatki niso na voljo oziroma ne izpolnjujejo zgoraj navedenih zahtev.	Skupne vremenske podatke je treba določiti s poenostavljenimi predpostavkami.

2.2 Prilagoditev metode za izračun hrupa zaradi cestnega prometa XPS 31-133

2.2.1 Opis metode ocenjevanja

Priporočena začasna metoda ocenjevanja za hrup cestnega prometa je francoska računsko metoda XPS 31-133. Ta metoda opisuje podroben postopek za izračun zvočnih ravni, ki jih povzroča promet v bližini ceste, ob upoštevanju meteoroloških dejavnikov, ki vplivajo na širjenje hrupa.

2.2.2 Meteorološki popravek in izračun dolgoročnih ravni

Dolgoročna raven $L_{\text{dolgoročna}}$ se izračuna po naslednjem obrazcu:

$$L_{\text{dolgoročna}} = 10 \cdot \lg [p \cdot 10^{L_F/10} + (1 - p) \cdot 10^{L_H/10}],$$

pri čemer je:

- L_F zvočna raven, izračunana v ugodnih razmerah širjenja zvoka,
- L_H zvočna raven, izračunana v homogenih razmerah širjenja zvoka,
- p je dolgoročno pojavljanje vremenskih razmer, ugodnih za širjenje zvoka in določenih v skladu s točko 2.1.3 te priloge.

2.2.3 Zbirna preglednica potrebnih prilagoditev

Predmet	Rezultat primerjave / ukrep
Kazalec hrupa	Opredelitve osnovnih kazalcev so identične: ekvivalentna neprekinjena A-vrednotena raven zvočnega tlaka, določena za čas enega leta ob upoštevanju nihanja pri emisiji in transmisiji. Vendar je treba uvesti skupne kazalce hrupa, ki vključujejo tri ocenjevalna obdobja: dan, večer in noč v skladu z uredbo, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju.
Vir hrupa	Emisijski podatki za vir hrupa po Guide du bruit, prilagojeni tako, da se uvedejo popravki za različne površine vozišča (glej točko 3.1 te priloge).
Širjenje – vpliv vremenskih razmer – atmosferska absorpcija (absorpcija v zraku)	Določiti je treba pogostost pojavljanja ugodnih razmer v skladu s točko 2.1.3 te priloge. Podatke je treba izbrati na ravni posamezne države, da se sestavi preglednica, v kateri se absorpcijski koeficient zraka na podlagi SIST ISO 9613-1 priredi temperaturam in relativni vlažnosti, značilnim za ustrezne posamezne evropske regije.

2.3 Hrup zaradi železniškega prometa

2.3.1 Opis metode ocenjevanja

Priporočena začasna metoda ocenjevanja za hrup železnic je nizozemska metoda RMR, ki predvideva dva različna postopka ocenjevanja: SRM 1 (poenostavljeni postopek) in SRM II (podrobni postopek).

Da bi izbrali ustrezno metodo za izdelavo strateške karte hrupa v skladu z uredbo, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju, morajo biti izpolnjeni pogoji za uporabo ustreznega postopka, opisani v metodi RMR.

2.3.2 Zbirna preglednica potrebnih prilagoditev

Predmet	Rezultat primerjave / ukrep
Kazalec hrupa	RMR izračunava ekvivalentne ravni hrupa, ne izračunava pa dolgoročnih

	<p>neprekinjenih ekvivalentnih ravni hrupa v skladu s SIST ISO 1996-2:1987.</p> <p>Za izračun dolgoročnih kazalcev z RMR je treba dati na voljo povprečne podatke o vlakih za obravnavano leto in uvesti ocenjevalna obdobja dan, večer in noč v skladu z uredbo, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju.</p>
<p>Širjenje – vpliv vremenskih razmer</p> <p>– atmosferska absorpcija (absorpcija v zraku)</p>	<p>Dolgoročne povprečne ravni (durchschnittliche Dauerschallpegel) se izračunajo ob upoštevanju meteorološkega korekcijskega faktorja CM (pri C0 = 3,5 dBA)</p> <p>V preglednici 5.1 RMR je navedena absorpcija v zraku za določene temperature in relativne vlažnosti. V nekaterih državah članicah je treba v posebnih primerih te koeficiente prilagoditi v skladu s SIST ISO 9613-1.</p>

2.4 Hrup letališč

2.4.1 Opis metode ocenjevanja

Priporočena začasna metoda ocenjevanja za hrup letališč je ECAC. Med različnimi načini modeliranja poti leta zrakoplovov Priloga 2 te uredbe določa, da je treba uporabiti postopek segmentiranja iz odstavka 7.5 ECAC Doc. 29. Vendar pa ECAC Doc. 29 ne navaja postopkov, ki so potrebni za takšne segmentacijske izračune. Takšne postopke zato vsebuje ta priloga (glej točko 2.4.2 te priloge).

Leta 2001 je Evropska konferenca za civilno letalstvo (ECAC) začela revizijo svojega dokumenta 29, da bi razvili najsodobnejšo metodo za modeliranje plastnic hrupa zrakoplovov. Ker se Priloga 2 te uredbe izrecno sklicuje na besedilo ECAC Doc. 29 iz leta 1997, je treba upoštevati revidirano inačico te metode, potem ko jo bo ECAC sprejela.

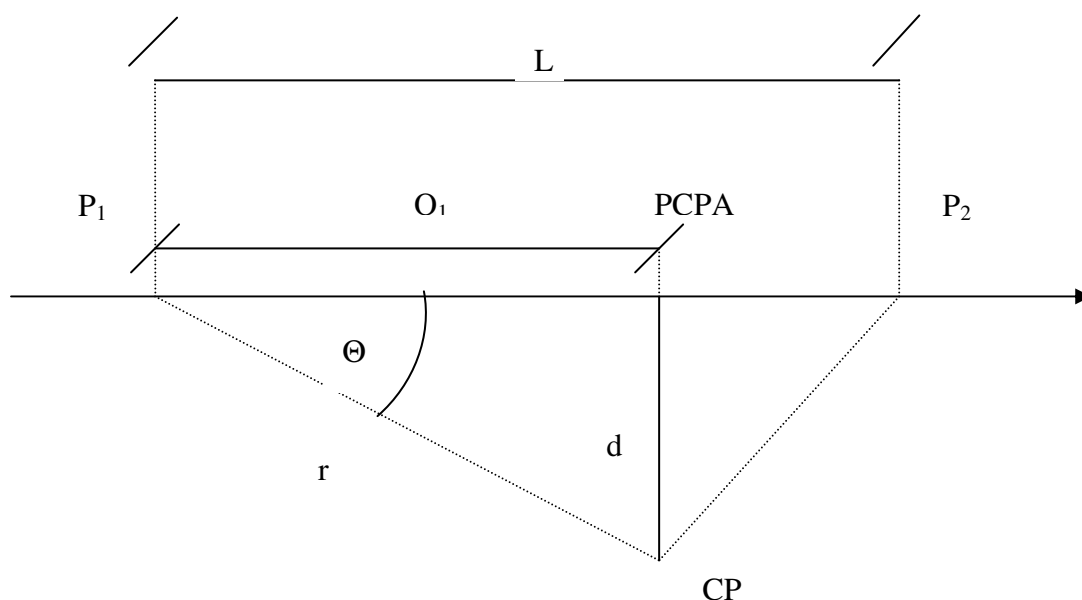
2.4.2 Postopek segmentiranja

V skladu z metodami iz Priloge 2 te uredbe je treba raven izpostavljenosti hrupu (ekspozicijska raven hrupa), ki ga ustvarjajo zrakoplovi med operacijami, izračunati ob uporabi postopka segmentiranja. Čeprav ECAC Doc. 29 ta postopek omenja, ne navaja postopka za izvedbo takšnih izračunov, zato se priporoča uprava metode segmentiranja, opisane v Technical Manual of the Integrated Noise Model (INM) (Tehnični priročnik za integrirani model hrupa), inačica 6.0, ki je bil objavljen januarja 2002. Ta metoda je na kratko opisana v nadaljevanju.

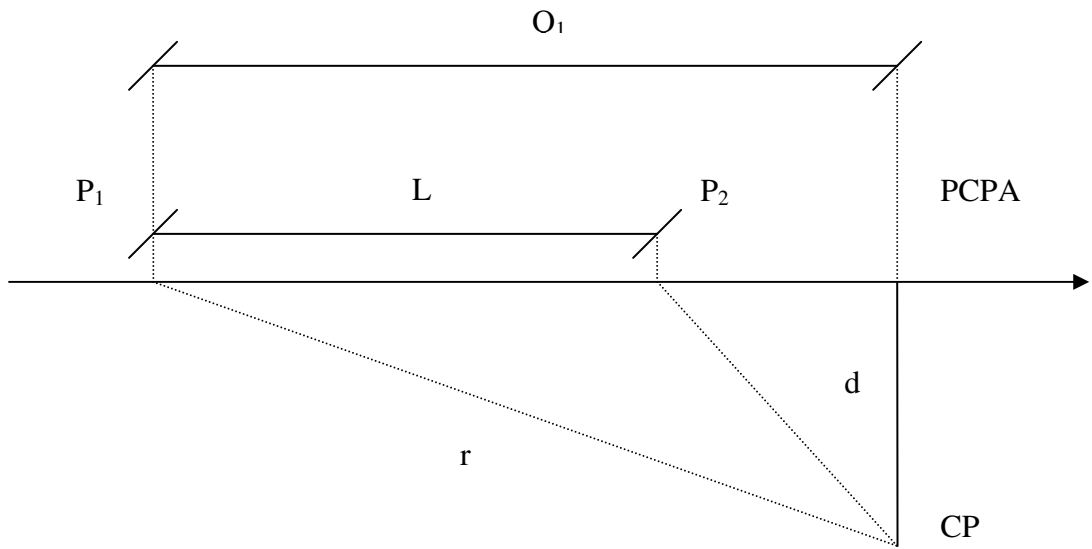
Pot leta (pri ravnih in krožnih odsekih) je razdeljena v segmente, od katerih je vsak raven (moč in hitrost sta konstantni). Vsak segment je dolg najmanj 3 m. Za vsak delni lok se izračunajo tri točke s koordinatama x in y . Te tri točke določajo dva prečna odseka (segmenta): prva točka je na začetku delnega loka, tretja točka določa končno točko delnega loka, druga točka pa je na njegovi polovici (na sredini).

Za vsakega od odsekov poti leta zrakoplova ali – če je potrebno – za povečani odsek poti leta se določita točka najmanjše oddaljenosti bližajočega se zrakoplova PCPA pravokotno na opazovalca in poševna oddaljenost opazovalca od te PCPA (glej sliko 1).

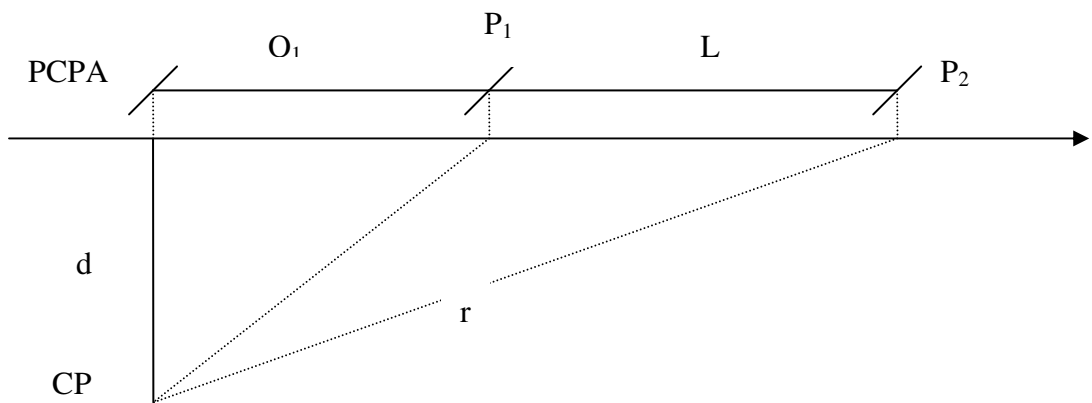
Slika 1 – Določitev pravokotne točke najmanjše oddaljenosti PCPA od CP na poti leta zrakoplova preletu in poševne razdalje d za odsek $P_1 P_2$, če je mesto ocenjevanja CP na odseku (slika 1.a), pred odsekom (slika 1.b) ali za odsekom (slika 1.c)



(slika 1.a)



(slika 1.b)



(slika 1.c)

Razdalja d do $PCPA$ določa podatke, ki jih je treba prebrati iz krivulj hrup-moč-oddaljenost (NPD), pa tudi višinski kot. Oddaljenost na horizontalni ravnini med

računsko točko CP na tleh in vertikalno projekcijo PCPA določa bočno (lateralno) razdaljo za izračun bočnega (lateralnega) zmanjševanja hrupa (če je pomembno).

Če se na odseku spreminja višina, se ta določi na naslednji način: če je računsko točka CP na odseku, se uporabi višina v točki PCPA (linearna interpolacija); če je točka CP za ali pred odsekom, se uporabi višina v točki odseka, ki je najbližje točki CP.

Če se na odseku spreminja hitrost, se ta določi na naslednji način: če je računsko točka CP na odseku, se uporabi hitrost v točki PCPA (linearna interpolacija); če je točka CP za ali pred odsekom, se uporabi hitrost v točki odseka, ki je najbližje točki CP.

Če se na odseku spreminja nastavitev moči ali zvočna raven glede na nastavitev moči ($\Delta\xi$), se zvočna raven določi na naslednji način: če je računsko točka CP na odseku, se uporabi raven v točki PCPA (linearna interpolacija); če je točka CP za ali pred odsekom, se uporabi ustrezna raven v točki odseka, ki je najbližje točki CP.

Delež zvočne energije odseka ali "delež hrupa" se izračuna po modelu, uporabljenem v INM 6.0.

Če se uporabijo standardni podatki iz 3.3.2 (na podlagi $L_{A,max}$), je treba "skalirano oddaljenost" s_L po Tehničnem priročniku k INM 6.0 izračunati na naslednji način:

$$S_L = (2/\pi) \cdot v \cdot \tau,$$

pri čemer je:

v dejanska hitrost v m/s in
 τ trajanje preleta v sekundah.

"Skalirana oddaljenost" se uvede za zagotovitev, da je skupna izpostavljenost (ekspozicija), dobljena iz izračuna "deleža hrupa", v skladu s podatki v NPD.

Raven hrupnega dogodka celotnega preleta se izračuna s seštetjem ravni zvočnih dogodkov posameznih odsekov na energetski podlagi.

2.4.3 Izračun skupne ravni hrupa

Preden se določi izpostavljenost hrupu v računski točki zaradi celotnega prometa, je treba izračunati raven izpostavljenosti hrupu (SEL) za vsako posamezno operacijo zrakoplova na naslednji način:

- če izračuni temeljijo na podatkih za SEL v NFD za referenčno hitrost (navadno 160 vozlov za reaktivni zrakoplov in 80 vozlov za majhna propelerska letala), velja:

$$SEL(x,y) = SEL(\xi d)_{v,ref} - \Delta(\beta,l) + \Delta_L + \Delta_V + \Delta_F,$$

- če izračuni temeljijo na podatkih NFD za $L_{A,max}$ (standardni podatki iz točke 3.3.2), velja:

$$SEL(x,y) = L_A(\xi d) - \Lambda(\beta, l) + \Delta_L + \Delta_V + \Delta_F,$$

pri čemer je:

$SEL(\xi d)_{v,ref}$ raven izpostavljenosti hrupu SEL (ekspozicijska raven hrupa) na točki s koordinatami (x,y) , ki ga povzroča gibanje letala na priletni ali vzletni poti s potiskom ξ na najkrajši oddaljenosti d in ki se določi iz krivulje za hrup-moč-oddaljenost za potisk ξ in najkrajšo oddaljenost d ,

$L_A(\xi, d)$ je zvočna raven na točki s koordinatami (x,y) , ki jo povzroči gibanje letala na priletni ali vzletni poti s potiskom ξ na najkrajši oddaljenosti d in ki se določi iz krivulje za hrup-moč-oddaljenost za potisk ξ in najkrajšo oddaljenost d ,

$\Lambda(\beta, l)$ je dodatno zmanjševanje širjenja zvoka bočno na smer letala na horizontalni bočni razdalji l in pri višinskem kotu β ,

Δ_L je funkcija vpliva usmerjenosti za hrup na stezi pri vzletnem zaletu za točko začetka vzletnega zaleta,

Δ_V je popravek za dejansko hitrost na poti leta, kjer je $\Delta_V = 10 \cdot \lg(v_{ref}/v)$, pri čemer je:

v_{ref} hitrost, uporabljena v podatkih NPD,

v je dejanska hitrost na poti leta,

Δ_A je dodatek za trajanje v odvisnosti od hitrosti v , izračunan v skladu s točko 3.3.2,

Δ_F je popravek za omejeno dolžino odseka poti leta.

Število premikov vsake od skupin zrakoplovov na katerikoli poljubni poti leta med celotnim letom je treba določiti ločeno za dnevna, večerna in nočna obdobja.

Ob upoštevanju teh pogojev se kazalca hrupa L_{dvn} in $L_{noč}$ izračunata na naslednji način:

$$L_{dvn} = 10 \cdot \lg \left(\frac{1}{86400} \sum_{i,j} (N_{d,i,j} + 3,16 \cdot N_{e,i,j} + 10 \cdot N_{n,i,j}) \cdot 10^{SEL_{i,j}/10} \right)$$

in

$$L_{noč} = 10 \cdot \lg \left(\frac{1}{T_N} \sum_{i,j} N_{n,i,j} \cdot 10^{SEL_{i,j}/10} \right)$$

pri čemer je:

$N_{d,i,j}$ število premikov j -te skupine zrakoplovov na i -ti poti leta v dnevnem času na povprečen dan,

- $N_{e,i,j}$ je število premikov j-te skupine zrakoplovov na i-ti poti leta v večernem času na povprečen dan,
- $N_{n,i,j}$ je število premikov j-te skupine zrakoplovov na i-ti poti leta v nočnem času na povprečen dan.
- T_n je trajanje nočnega obdobja v sekundah.
- $SEL_{i,j}$ je raven zvočne izpostavljenosti (ekspozicijska raven hrupa), ki jo povzroči j-ta skupina zrakoplovov na i-ti poti leta.

Število premikov na povprečen dan se izračuna po naslednjem obrazcu kot povprečno število premikov znotraj enega leta:

$$N_{i,j} = N_{\text{leto},i,j}/365,$$

pri čemer se premiki štejejo ločeno za dnevna, večerna in nočna obdobja ter označijo z indeksom d za dnevno obdobje, e za večerno obdobje in n za nočno obdobje.

Obrazec za izračun L_{dvn} vsebuje dodatek v višini +5 dBA za večerno obdobje (faktor 3,16), da se upošteva število premikov v večernem obdobju, in dodatek v višini + 10 dBA za nočno obdobje (faktor 10), da se upošteva število premikov v nočnem času.

2.4.4 Zbirna preglednica potrebnih prilagoditev

Zbirna preglednica potrebnih prilagoditev predstavlja vsebino metode ECAC po posameznih poglavjih z navedbo podobnosti, razlik in dodatkov, ki so potrebne.

Odstavek v izvirniku	Potrebne prilagoditve
1. Uvod	Prilagoditev postopkov segmentiranja in skupnim kazalcem hrupa v skladu z zahtevami v Prilogi 2 te uredbe.
2. Razlaga izrazov in simbolov	Prilagoditi je treba uporabo kazalcev hrupa v skladu z uredbo, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju. Za enoto hrupa se izbere A-vrednotena celotna raven zvoka. Za merilo hrupa se izbere A-vrednotena ekvivalentna raven zvoka. Nadomestiti je treba "indeks hrupa" s kazalcem hrupa v skladu z uredbo, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju.
3. Izračun plastnic	"Obdobje nekaj mesecev" je treba spremeniti v "obdobje enega leta", da se izpolnijo zahteve uredbe, ki ureja

	<p>ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju, glede uporabe "povprečnega leta". Popravite (lateralno zmanjševanje hrupa $\Lambda(\beta, l)$ je treba odšteti in ne prišteti) in prilagodite obrazec (1) v točki 3.3 metoda ECAC Doc 29 v skladu s točko 2.4.3 te priloge.</p>
4. Format podatkov o hrupu in zmogljivosti zrakoplovov, ki jih je treba uporabiti	<p>V točki 4.1.3 metoda ECAC Doc. 29 je treba prilagoditi mejne vrednosti, da se zagotovi združljivost plastnic z najnižjimi ravnmi hrupa, ki se izračunajo v skladu z uredbo, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju.</p> <p>Dodatne napotke z zvezi s podatki o emisijah hrupa (vključno s standardnim priporočilom s podatki o profilih zrakoplovov, potisku motorja in hitrostih letenja) za strateško kartiranje hrupa vključuje točka 3.3 te priloge.</p>
5. Klasifikacija vrst zrakoplovov	<p>Razvrščanje zrakoplovov v skupine glede na vrsto je treba prilagoditi tako, da se upošteva sedanja flota na evropskih letališčih. Napotki glede standardnih podatkov NPD, ki temeljijo na sproti z novimi vrstami dopolnjevanem razvrščanju zrakoplovov v tipske skupine, so dani v točki 3.3.2 te priloge. Poglavje 5.4 metoda ECAC Doc. 29 dopušča po potrebi dopolnitev emisijskih podatkov.</p>
6. Izračunska mreža	<p>Mrežne razmake morajo izbrati pristojni organi oblasti tako, da je mogoče pri izdelavi strateških kart hrupa upoštevati posebne situacije.</p>
7. Osnovni izračun hrupa, ki ga povzročajo posamezni premiki zrakoplova	<p>V točki 7.3 metoda ECAC Doc. 29 navedeni popravek / toleranco za trajanje bo treba prilagoditi glede na to, ali uporabljeni podatki NPD temelje na $L_{A,max}$ (glej točko 2.4.3 te priloge). Zlasti je treba, če se uporabijo standardni podatki, priporočeni v tej prilogi, Δ_v nadomestiti z Δ_A (glej točko 3.3.2 te priloge).</p> <p>V točki 7.5 metoda ECAC Doc. 29 je</p>

	<p>treba uporabiti postopek segmentiranja (glej točko 2.4.2 te priloge).</p> <p>Točka 7.6 metoda ECAC Doc. 29 odpade, kadar se uporabi postopek segmentiranja.</p>
8. Hrup med vožnjo po stezi pri vzletu in pristajanju	<p>V točki 8.2 metoda ECAC Doc. 29 je treba uporabiti enačbo (16) za $90 < \Phi \leq 148,4^\circ$ (da se prepreči prekinitev (stopnica) pri $148,4^\circ$) in določiti, da je $\Delta_L = 0$ za $\Phi \leq 90^\circ$.</p> <p>Enačbo (18) iz metode ECAC Doc. 29 za določanje ravni zvočne izpostavljenosti je po potrebi treba prilagoditi, tako da bo upoštevan popravek / toleranca za trajanje, če temelji vrsta uporabljenih podatkov NPD na $L_{A,max}$ (glej točko 3.3.2 te priloge).</p>
9. Seštevanje zvočnih ravni	<p>Uvedba skupnih kazalcev hrupa v skladu z uredbo, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju. Glej točko 2.4.3 te priloge.</p>
10. Modeliranje bočne (lateralne) in vertikalne razpršitve poti leta	<p>Prilagoditev ni potrebna.</p>
11. Izračun ravni izpostavljenosti hrupu (ekspozicijske ravni hrupa) s popravkom geometrije leta nad zemljo	<p>Poglavje odpade, kadar se uporabi postopek segmentiranja.</p>
12. Navodila za izračun plastnic hrupa	<p>Tega poglavja navodil ni treba spreminjati, vendar ga je treba izvajati ob upoštevanju zahtev uredbe, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju, kar zlasti velja za kazalce hrupa.</p>

2.5 Hrup, ki ga povzročajo naprave in obrati

2.5.1 Opis metode ocenjevanja

Priporočena začasna metoda ocenjevanja za hrup, ki ga povzročajo industrijski viri, je SIST ISO 9613-2. Ta metoda določa tehnični postopek za izračun zmanjševanja zvoka med širjenjem na prostem, ki omogoča napovedovanje ravni hrupa v okolici različnih virov hrupa.

2.5.2 Zbirna preglednica potrebnih prilagoditev

Predmet	Rezultat primerjave – ukrep
Kazalec hrupa	Opredelitve osnovnih kazalcev so enake: A-vrednotena dolgoročna povprečna zvočna raven, določena v več mesecih ali letu dni ob upoštevanju emisijskih in transmisijskih sprememb hrupa. Uvesti je treba ocenjevalna obdobja dan, večer in noč, predpisana v uredbi, ki ureja ocenjevanje in urejanje hrupa v okolju.
Širjenje – absorpcija v zraku	Podatke je treba izbrati na nacionalni ravni, da se sestavi preglednica, v kateri se na podlagi SIST ISO 9613-1 absorpcijski koeficient zraka priredi temperaturam in relativni vlažnosti, značilnim za ustrezne posamezne evropske regije.

3. EMISIJSKI PODATKI

3.1 Hrup zaradi cestnega prometa – Guide du bruit 1980

3.1.1 Merilni postopek

Metoda XPS 31-133 navaja Guide du bruit 1980 kot standardni emisijski model za izračun hrupa zaradi cestnega prometa. Pri dopolnitvi emisijskih podatkov z novimi, se priporoča v nadaljevanju opisani postopek merjenja. Leta 2002 so se francoski pristojni organi lotili izvajanja projekta revizije emisijskih vrednosti. Da bi se lahko uporabile – če se zdi to primerno in potrebno – kot vhodni podatki za izračun hrupa zaradi cestnega prometa, je treba preveriti nove vrednosti in za njihovo določanje razvite postopke, ki so jih objavili francoski pristojni organi.

Emisijska raven hrupa vozila je določena z maksimalno ravno $L_{A,max}$ v dBA mimo vozečega vozila, izmerjena na oddaljenosti 7,5 m od osi njegove vožnje. Ta zvočna raven se določi posebej za različne tipe vozil, hitrosti in prometne tokove. Medtem ko je nagib ceste določen, površina vozišča ni izrecno upoštevana. Da bi zagotovili združljivost s prvotnimi pogoji merjenja, je treba opraviti meritve akustičnih značilnosti vozil, ki vozijo po eni od naslednjih vrst vozišča: cementni beton, zelo tanke plasti asfaltnega (bitumenskega) betona 0/14, asfaltni beton z drobirjem 0/14, zatesnitev površinske plasti 6/10, zatesnitev površinske plasti 10/14. Zatem se izvede popravek za različne površine vozišča v skladu s postopkom iz točke 3.1.4 te priloge.

Meritve se lahko izvajajo bodisi na posameznih izoliranih vozilih v prometu ali na posebnih stezah v nadziranih danostih. Hitrost vozila je treba izmeriti z Dopplerjevimi

radarjem (točnost približno 5 % pri majhnih hitrostih). Prometni tok se določi bodisi s subjektivnim opazovanjem (pospešen, upočasnen ali tekoč) ali z merjenjem. Mikrofon se namesti 1,2 m nad tlemi in na horizontalni oddaljenosti 7,5 m od osi vožnje vozila.

Za uporabo v skladu z metodo XPS 31-133 in v skladu s predpisi Guide du bruit, 1980 se iz izmerjene ravni zvočnega tlaka L_p in hitrosti vozila V izračunata raven zvočne moči L_w in emisija hrupa E po enačbi:

$$L_w = L_p + 25,5 \text{ in } E = (L_w - 10 \cdot \lg V - 50).$$

3.1.2 Emisija hrupa in promet

3.1.2.1 Emisija hrupa

Pojem emisije hrupa je opredeljen na naslednji način:

$$E = (L_w - 10 \cdot \lg V - 50),$$

pri čemer je V hitrost vozila.

Emisija E je tako zvočna raven, ki jo lahko v dBA opišemo kot zvočno raven $L_{r\phi}$ na referenčni izofoni, ki jo povzroči posamezno vozilo na uro ob upoštevanju prometnih danosti, odvisnih od:

- vrste vozila,
- hitrosti,
- prometnega toka,
- vzdolžnega profila.

3.1.2.2 Vrste vozil

Za napovedovanje hrupa se uporabljata dve kategoriji vozil:

- lahka vozila (vozila neto nosilnosti manj od 3,5 tone),
- težka vozila (vozila neto nosilnosti večje od ali enake 3,5 tone).

3.1.2.3 Hitrost

Zaradi enostavnosti se parameter hitrosti vozila pri tej metodi uporablja za celotno območje povprečne hitrosti vozila (od 20 do 120 km/h). Pri manjših hitrostih (manjših od 60 ali 70 km/h v odvisnosti od primera) pa se metoda izboljša s srednjimi vrednostmi v nadaljevanju opisanega prometnega toka.

Za določitev dolgoročne zvočne ravni v L_{eq} zadošča poznavanje povprečne hitrosti voznega parka vozil. Ta povprečna hitrost se lahko opredeli na naslednji način:

- srednja hitrost V_{50} ali hitrost, ki jo doseže ali preseže 50 % vozil, ali

- srednja hitrost V50, ki se ji prišteje polovica standardnega odklona hitrosti.

Za vse povprečne hitrosti, določene z eno od obeh metod, za katere se izkaže, da so manjše od 20 km/h, se upošteva hitrost 20 km/h.

Če podatki, ki so na voljo, ne zadoščajo za točno določitev povprečne hitrosti, se lahko uporabi naslednje splošno pravilo: za vsak odsek (segment) ceste se uporabi zanj določena najvišja dovoljena hitrost. Zato je treba vedno pri vsaki spremembi najvišje dovoljene hitrosti določiti nov odsek ceste. Za območja nižjih hitrosti (manj od 60 do 70 km/h v odvisnosti od primera) se uvede dodatni popravek, pri čemer je treba v takih danostih uporabiti popravke za enega od štirih vrst prometnega toka. Za vse hitrosti pod 20 km/h se upošteva hitrost 20 km/h.

3.1.2.4 Različne vrste prometnih tokov

Pri vrsti prometnega toka gre za komplementarni parameter hitrosti, ki upošteva povečevanje in zmanjševanje hitrosti, moč motorja in sunkovit ali stalen potek prometa. V nadaljevanju so opredeljene štiri kategorije:

- tekoči stalni prometni tok: na obravnavanem odseku ceste se vozila premikajo s skoraj konstantno hitrostjo. Promet je tekoč zato, ker se ne spreminja v času in prostoru v trajanju najmanj deset minut. Čez dan lahko opazimo nihanja, vendar niso skokovita ali ritmična. Poleg tega se hitrost toka niti ne povečuje niti zmanjšuje, marveč ostaja enaka. Ta vrsta prometnega toka ustreza prometu na avtocestni povezavi ali na cesti, ki povezuje posamezna mesta (regionalni cesti), na mestni hitri cesti (zunaj ur največjega prometa) in na glavnih cestah v mestih;
- sunkoviti stalni promet: prometni tok z znatnim deležem vozil v prehodnem stanju (tj. takih, ki bodisi povečujejo bodisi zmanjšujejo hitrost), ki ni stabilen niti v času (tj. skokovite spremembe prometnega toka v kratkih časovnih razmakih) niti v prostoru (tj. ob poljubnem času je na opazovanem cestnem odseku nepravilna gostota vozil). Kljub temu je za to vrsto prometnega toka mogoče določiti povprečno (srednjo) skupno hitrost, ki se ne spreminja v zadosti dolgem obdobju in se pojavlja periodično). Ta vrsta prometnega toka ustreza toku, ki ga srečamo na cestah v mestnih središčih, na magistralnih cestah blizu nasičenja (s povečanim prometom), na povezovalnih cestah s številnimi križišči, na parkiriščih, na prehodih za pešce in na odcepih do stanovanjskih hiš;
- sunkoviti pospešeni prometni tok: to je sunkovit in zato nemiren (turbulenten) tok. Precej vozil pospešuje, kar pomeni, da je hitrost pomembna samo na posameznih točkah in na prevoženi poti ni konstantna (stabilna). To je značilno za promet bodisi na hitrih cestah za križiščem bodisi na povezovalnih cestah, na cestninskih postajah itd.;
- sunkoviti zavirajoči prometni tok: ta je nasprotje prejšnjega, pri katerem precej vozil zmanjšuje hitrost. Praviloma nastaja pri približevanju večjim mestnim križiščem, na izvozih z avtocest in hitrih cest ali na dovozu do cestninske postaje itd.

3.1.2.5 Trije vzdolžni profili

V nadaljevanju so opredeljeni trije vzdolžni profili, s katerimi se upoštevajo razlike v zvočni emisiji, ki je odvisna od nagiba vozišča:

- horizontalno vozišče ali horizontalni odsek vozišča, katerega nagib proti prometnemu toku je manjši od 2 %;
- vzpenjajoče se vozišče je tisto, pri katerem je nagib navzgor (vzpon) proti prometnemu toku večji od 2 %;
- padajoče vozišče je tisto, pri katerem je nagib navzdol (padeč) proti prometnemu toku večji od 2 %.

Pri enosmernih cestah se lahko te opredelitve uporabljajo neposredno. Pri dvosmernem prometu je za natančno oceno potreben ločen izračun za vsako vozno smer, rezultati pa se zatem upoštevajo skupno.

3.1.3 Kvantificirane vrednosti zvočnih emisij za različne vrste cestnega prometa

3.1.3.1 Shematski prikaz

Guide du bruit vsebuje nomograme, ki navajajo vrednost zvočne ravni L_{eq} (1 ura) v dBA (prav tako znane kot emisija hrupa E , opisana pod točko 3.1.2.1 te priloge). Zvočna raven je navedena ločeno za posamezno lahko vozilo (zvočna emisija je tedaj E_{lv}) in za posamezno težko vozilo (zvočna emisija je tedaj E_{hv}) na uro. Pri teh vrstah vozil je E odvisna od hitrosti (glej točko 3.1.2.3 te priloge), prometnega toka (glej točko 3.1.2.4 te priloge) in vzdolžnega profila (glej točko 3.1.2.5 te priloge). Medtem ko zvočna raven, prikazana v nomogramih, ne vključuje popravkov za različno površino vozišča, pa te smernice takšne korekcijske postopke vsebujejo (glej točko 3.1.4 te priloge).

Od frekvence odvisna osnovna raven zvočne moči L_{Awi} v dBA sestavljenega točkovnega vira i v danem oktavnem pasu j se izračuna iz posameznih ravni zvočnih emisij za lahka in težka vozila, dobljenih iz nomograma 2 v Guide du bruit 1980 (v teh smernicah naveden kot nomogram 2) po naslednji enačbi:

$$L_{Awi} = L_{Aw/m} + 10 \cdot \lg(I_i) + R_{(j)} + \psi,$$

pri čemer je:

$L_{Aw/m}$ skupna (celotna) raven zvočne moči v dBA na meter dolžine vzdolž voznega pasu, ki ustreza dani premici vira. Izračuna se na naslednji način:

$$L_{Aw/m} = 10 \lg \left(10^{(E_{lv} + 10 \log Q_{lv})/10} + 10^{(E_{hv} + 10 \log Q_{hv})/10} \right) + 20,$$

pri čemer je:

E_{lv} zvočna emisija za lahka vozila, kakor je opredeljeno v nomogramu 2;

E_{hv} zvočna emisija za težka vozila, kakor je opredeljeno v nomogramu 2;

Q_{lv} je jakost (obseg) lahkega prometa v referenčnem intervalu;

Q_{hv} je jakost težkega prometa v referenčnem intervalu;

- ψ je popravek za raven hrupa za različne površine vozišča, opredeljen v točki 3.1.4;
- l_i je dolžina odseka na premici vira, ki ga predstavlja sestavljeni točkovni vir i v metrih;
- $R_{(j)}$ je spektralna vrednost v dBA za oktavni pas, naveden v preglednici 2.

PREGLEDNICA 2

Normalizirani A-vrednoteni spekter prometnega hrupa v oktavnem pasu, izračunan iz tretjega oktavnega spektra SIST EN 1793-3

J	Oktavni pas (v Hz)	Vrednosti $R_{(j)}$ (v dBA)
1	125	-14,5
2	250	-10,2
3	500	-7,2
4	1000	-3,9
5	2000	-6,4
6	4000	-11,4

3.1.4 Popravek za površino vozišča

3.1.4.1 Uvod

Nad določeno hitrostjo prevladuje v skupnem hrupu, ki ga oddaja vozilo, hrup, ki ga povzroča kotaljenje pnevmatik po vozišču. Odvisen je od hitrosti vozila, vrste površine vozišča (zlasti pri poroznih in zvočnoabsorpcijskih površinah) in od vrste pnevmatik. Guide du bruit 1980 navaja standardno emisijo hrupa za standardno površino vozišča. Spodaj opisana sistematizacija se predlaga za uvedbo popravkov za različne površine vozišča. Sistematizacija je združljiva z določbami SIST EN ISO 11819-1.

3.1.4.2 Opredelitve vrst površin vozišča

Gladki asfalt (beton ali mastiks): je referenčna površina vozišča, opredeljena v SIST EN ISO 11819-1. To je gosta obrabna plast gladke teksture iz asfaltnega (bitumenskega) betona ali obrabna plast iz asfalta mastiks s kamnitim drobirjem z velikostjo zrn od 11 do 16 mm.

Porozna površina: je površina z deležem votlin najmanj 20 %. Stara sme biti največ pet let (omejitev glede starosti je potrebna, ker porozne površine postopoma

izgubljajo sposobnost absorbiranja, saj se votli prostori počasi zapolnijo). Ob posebnem vzdrževanju lahko omejitev starosti odpade. Vendar je treba po prvih petih letih opraviti meritve, da se določijo akustične lastnosti površine vozišča. Zmanjševanje zvočne emisije, ki je posledica te obrabne površine, je odvisno od hitrosti vozila.

Cementni beton ali razbrazdani asfalt (Draenasphalt): vključuje cementni beton, pa tudi grobo zrnati asfalt.

Kamniti tlak: tlakovci gladke teksture s fugami med tlakovci širine manj od 5 mm.

Kamniti tlak hrapave teksture: tlakovci s fugami med tlakovci širine, ki je večja ali enaka 5 mm.

Drugo: odprta kategorija, v katero se vključijo popravki za druge površine vozišč. Da se zagotovijo usklajena uporaba in primerljivi rezultati, je treba določiti podatke v skladu s SIST EN ISO 11819-1. Dobljene podatke je treba vnesti v preglednico 3. Za vse meritve morajo biti hitrosti vožnje mimo enake standardnim referenčnim hitrostim. Vpliv odstotnega deleža težkih vozil se ovrednoti po enačbi za statistični indeks vožnje mimo (SPBI). V skladu s tem se za izračun indeksa SPB uporabi za vsakega od treh odstotnih območij 10 %, 16–25 % in 25 %, določenih v preglednici 3, vsakič 10 %, 20 % oz. 30 % teh vrednosti.

PREGLEDNICA 3

Standardna shema popravkov za površino vozišča

Hitrost	< 60 km/h			61–80 km/h			81–110 km/h		
	0–15	16–25	> 25	0–15	16–25	> 25	0–15	16–25	> 25
Težka vozila v %									
Vrsta površine cestišča									

3.1.4.3 Priporočena shema popravkov

PREGLEDNICA 4

Predlagana shema popravkov za površino vozišča

Kategorije površin vozišča	Popravek ravni hrupa ψ		
	0–60 km/h	61–80 km/h	81–130 km/h
Drobir z bitumenskim mastiksom	–3 dBA	–3 dBA	–3 dBA
Drenažni asfalt (DA 8s in DA 11s)	–3 dBA	–4 dBA	–5 dBA
Dvojni drenažni asfalt	–3 dBA	–3 dBA	–6 dBA
Površinska obdelava	–1 dBA	–2 dBA	–2 dBA
Gladki asfalt (beton ali mastiks)	0 dBA		
Cementni beton in valoviti asfalt	+2 dBA		
Kamniti tlak gladke teksture	+3 dBA		
Kamniti tlak grobe teksture	+6 dBA		

3.2 Hrup železnic

3.2.1 Uvod

Metoda RMR temelji na lastnem emisijskem modelu, ki je podrobno opisan v poglavju 2 nizozemskega izvirnika. Ta model se lahko še naprej uporablja brez sprememb v vseh državah članicah.

Glede emisijskih podatkov te priloge je v točki 3.2.2 te priloge navedena nizozemska zbirka kot priporočena standardna zbirka emisijskih podatkov. S postopki merjenja, opisanimi v točki 3.2.2.2 te priloge, pa je omogočena določitev novih emisijskih podatkov, zato da se v standardni zbirki podatkov zapolnijo vrzeli, kar zadeva nenizozemska tirnična vozila na nenizozemskih tirih.

3.2.2 Emisijski model hrupa

Preden se izračuna "ekvivalentna neprekinjena (trajna) raven zvočnega tlaka" je treba vsa vozila, ki uporabljajo določen odsek železniške proge in se ravna po ustreznih operativnih navodilih, bodisi uvrstiti v deset kategorij tirničnih vozil, navedenih v točki 3.2.2.1 te priloge, oziroma po izvedbi meritev v skladu s točko 3.2.2.2 te priloge v dodatne kategorije.

3.2.2.1 Obstoječe kategorije tirničnih vozil

Obstoječe kategorije, ki so navedene v nizozemski zbirki emisijskih podatkov, se razlikujejo predvsem glede na sistem pogona in sistem zaviranja koles:

Kategorija	Opis vlaka
1	Potniški vlaki z zavorami, ki dosežejo zavorni učinek z zavornjakom
2	Potniški vlaki s kolutnimi zavorami in zavorami, ki dosežejo zavorni učinek z zavornjakom
3	Potniški vlaki s kolutnimi zavorami
4	Tovorni vlaki z zavorami, ki dosežejo zavorni učinek z zavornjakom
5	Dizelski vlaki z zavorami, ki dosežejo zavorni učinek z zavornjakom
6	Dizelski vlaki s kolutnimi zavorami
7	Vlaki mestne podzemne železnice in hitri tramvaji s kolutnimi zavorami
8	InterCity in počasi vozeči vlaki s kolutnimi zavorami
9	Vlaki za visoke hitrosti s kolutnimi zavorami in zavorami, ki zavorni učinek dosežejo z zavornjakom
10	Začasno rezervirano za vlake visoke hitrosti tipa ICE-3 (M) (HST East)

3.2.2.2 Merilni postopek

Značilnosti emisije hrupa tirničnega vozila ali tira se lahko določijo z meritvami. Postopki merjenja so opisani v:

- Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaa 2002, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 28 maart 2002.

Navedeni so trije postopki za določanje značilnosti novih kategorij vlakov ali nenizozemskih tirničnih vozil ali nenizozemskih tirov (postopka A in B) ter nenizozemskih tirov (postopek C):

- Postopek A je poenostavljena metoda, s katero se ugotavlja, ali se lahko tirnično vozilo uvrsti v obstoječo kategorijo (kakor je navedeno v točki 3.2.2.1 te priloge). Prav tako se lahko uporablja za nova (ki bodo šele zgrajena) vozila, na katerih meritve hrupa niso mogoče. Navedena uvrstitev se opravi predvsem na podlagi vrste pogonskega sistema (dizelski, električni, hidravlični) in zavornega sistema (kolutne ali kladične zavore).
- Postopek B opisuje metode za pridobivanje emisijskih podatkov za tirnična vozila, ki ne spadajo nujno v že obstoječo kategorijo vlakov. Uvaja se tako imenovana "prosta kategorija", v katero se lahko uvrsti katerakoli vrsta vozila, če se njegova emisija hrupa določi po tem postopku. Na ta način dobljeni podatki upoštevajo razmik vagona, zvočno sevanje tirov, pa tudi hrapavost koles in tirnic. Prav tako se upoštevajo različni viri hrupa – hrup zaradi pogona, zaradi vožnje in aerodinamični hrup – skupaj z višinami različnih virov.
- Postopek C omogoča določanje akustičnih značilnosti izvedbe tirov (pragovi, gramozna greda itd.). Metoda za izračun hrupa temelji na lastnostih tirnic v oktavnih pasovih, ki so neodvisne od vrste ali hitrosti vozila. Za preverjanje je treba opraviti meritve na enem in istem kraju pri dveh dodatnih hitrostih (razlika > 20 oz. 30 %). Razlike v izračunanih lastnostih tirnic morajo biti v vsakem oktavnem pasu manjše od 3 dBA. Če je popravek odvisen od hitrosti, je treba opraviti dodatne raziskave, ki lahko privedejo do lastnosti, odvisnih od hitrosti.

3.2.2.3 Emisijski model

Pri izračunih po SRM I se emisijske vrednosti v dBA določajo na naslednji način:

$$E = 10 \cdot \lg \left(\sum_{y=1} y \cdot 10^{E_{nr,c}/10} + \sum_{y=1} y \cdot 10^{E_{r,c}/10} \right)$$

pri čemer je:

$E_{nr,c}$ emisijski člen za kategorijo tirničnega vozila za vlake, ki ne zavirajo;

$E_{r,c}$ emisijski člen za vlake, ki zavirajo,

c kategorija tirničnega vozila,

y skupno število kategorij.

Emisijske vrednosti za posamezno kategorijo tirničnega vozila se določijo iz:

$$\begin{aligned} E_{nr,c} &= a_c + b_c \cdot \lg v_c + 10 \cdot \lg Q_c + C_{b,c}, \\ E_{r,c} &= a_{r,c} + b_{r,c} \cdot \lg v_c + 10 \cdot \lg Q_{r,c} + C_{b,c}, \end{aligned}$$

pri čemer so standardne emisijske vrednosti a_c , b_c , $a_{r,c}$, in $b_{r,c}$ dane v RMR.

Pri uporabi SRM II se določijo za vsako kategorijo tirničnega vozila in za različne višine zvočnega vira (do 5 različnih višin) emisijske vrednosti za posamezen oktavni pas. Po določitvi emisijskih značilnosti različnih kategorij tirničnih vozil se izračuna emisija odseka tirne proge ob upoštevanju vožnje mimo različnih kategorij tirničnih vozil (in dejstva, da nimajo vse kategorije zvočnih virov na vseh višinah) in vožnje mimo tirničnih vozil v različnih okoliščinah (z zaviranjem ali brez njega). Emisijski faktor v oktavnem pasu i se izračuna na naslednji način:

$$L_{E,i}^h = 10 \cdot \lg \left(\sum_{c=1} n \cdot 10^{E_{nb,i,c}^h / 10} + \sum_{c=1} n \cdot 10^{E_{br,i,c}^h / 10} \right)$$

pri čemer je n število kategorij tirničnih vozil, ki uporabljajo obravnavano tirno progo. $E_{nb,i,c}^h$ (oz. $E_{br,i,c}^h$) je emisijski člen (enačbe) za enote vlaka, ki ne zavirajo oz. ki zavirajo, za vlake v več kategorijah tirničnih vozil ($c = 1$ do n) v oktavnem pasu i ter na višini merjenja h ($h = 0$ m, 0,5 m, 2 m, 4 m in 5 m v odvisnosti od kategorije vlaka), za katerega velja naslednja enačba:

$$E_{br,i,c}^h = a_{br,i,c}^h + b_{br,i,c}^h \cdot \lg V_{br,c} + 10 \cdot \lg Q_{br,c} + C_{bb,i,m,c},$$

$$E_{nb,i,c}^h = a_{i,c}^h + b_{i,c}^h \cdot \lg V_c + 10 \cdot \lg Q_c + C_{bb,i,m,c},$$

pri čemer so:

$a_{i,c}^h$ in $b_{i,c}^h$

(oz. $a_{br,i,c}^h$ in $b_{br,i,c}^h$): emisijski členi za kategorijo vlakov c ob nezaviranju (oz. zaviranju) za oktavni pas i na višini h ;

Q_c : srednje število nezaviranih enot obravnavane kategorije tirničnih vozil;

$Q_{br,c}$: srednje število zaviranih enot obravnavane kategorije tirničnih vozil;

V_c : srednja hitrost mimo vozečih tirničnih vozil, ki ne zavirajo;

$V_{br,c}$: srednja hitrost mimo vozečih tirničnih vozil, ki zavirajo;

bb : vrsta tirnic / stanje tirne proge;

m : ocenjena vrednost za pojavljanje neravnin (hrapavosti) na tirih;

$C_{bb,i,m}$: popravek za neravnine na tirih.

3.3 Hrup zrakoplovov

3.3.1 Uvod

Poleg pregleda razpoložljivih zbirk podatkov je v teh smernicah pod točko 3.3.2 te priloge razloženo standardno priporočilo za izračun hrupa zrakoplovov v okolici letališč ob uporabi ECAC Doc. 29, kakor je spremenjen na podlagi točke 2.4 te priloge.

3.3.2 Standardna priporočila

V nadaljevanju navedeni dokumenti vsebujejo izčrpne podatke, vključno s podatki hrup-moč-hitrost in podatki o zmogljivosti, za večino vrst civilnih zrakoplovov, pa tudi za letala nove generacije z zmanjšano hrupnostjo, ki se lahko uporabijo po pregledu razpoložljivih zbirk podatkov za izračun hrupa zrakoplovov.

- Smernica ÖAL 24.1 Lärmschutzzonen in der Umgebung von Flughäfen. Planungs- und Berechnungsgrundlagen. Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung, Wien 2001,
- Neue zivile Flugzeugklassen für die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (Entwurf), Umweltbundesamt, Berlin 1999.

Podatki temeljijo na skupinah zrakoplovov in vsebujejo ravni $L_{A,max}$. Po naslednji formuli se lahko izračunajo vrednosti SEL ob uporabi trajanja letenja mimo (preleta) kot dodatnega parametra.

SEL v dBA se izračuna iz $L_{A,max}$ na naslednji način:

$$SEL = L_{A,max} + \Delta_A \text{ \& } \Delta_A = 10 \cdot \lg T/T_0,$$

pri čemer je $T_0 = 1$ sekunda in velja za T , izražen v sekundah, naslednja enačba:

$$T = (A \cdot d) / (V + (d/B)),$$

pri čemer je:

- A in B sta konstanti, ki sta različni za vzlet in pristanež ter za različne zrakoplove z nepomičnimi krili;
- d je poševna oddaljenost v m (glej točko 2.4.2 te priloge);
- V je hitrost v m/s.

Zvočne ravni so dane za potisk pri vzletanju in pri pristajanju. Zmanjšanje potiska po vzletu je upoštevano z zmanjšanjem zvočne ravni $\Delta L_{A,max}$ pri določenih višinah in hitrostih.

Za vsako skupino letal so dani standardni profili pri vzletu, v katerih so navedeni hitrost V in višina H v odvisnosti od razdalje pri oddaljenosti σ od točke začetka vzletnega zaleta ter pri večji oddaljenosti tudi parameter $dH/d\sigma$.

Podatki o zvočnih ravneh, pa tudi podatki o zmogljivosti so normirani na temperaturo 15° , relativno vlažnost 70 % in zračni tlak 1013,25 hPa. Uporabijo se lahko za temperature do 30°C , pa tudi v primerih, pri katerih je zmnožek relativne vlažnosti in temperature večji od 500.

Utemeljitev predlagane spremembe Uredbe za določitev najmanjše razdalje med obratom in območji, kjer se zadržuje večje število ljudi ter infrastrukturo (Ur.l. RS, št. 34/08)

V skladu z zgoraj navedeno uredbo je treba pri umeščanju posegov, ki so vir tveganja za okolje zaradi večjih nesreč z nevarnimi snovmi (t.i. SEVESO obrat), upoštevati še posledice scenarijev večjih nesreč in ranljivost objektov, ki se nahajajo v okolici obratov.

Uredba zahteva, da se pri določanju vplivnega območja za potrebe umeščanja obrata v prostor upošteva scenarije večjih nesreč, ki dajo največje vplivno območje. Tako npr. znaša najširše vplivno območje za 250 m³ rezervoar z utekočinjenim naftnim plinom (UNP) približno 1500 m. To pomeni, da se lahko novo skladišče UNP umesti v prostor le tam, kjer se v radiu 1500 m od novega skladišča UNP ne nahajajo niti stanovanjski objekti in niti pomembne ceste in železnice, kar pa je za Slovenijo nemogoče doseči. Posledično pomeni, da je umeščanje obratov oziroma njihova gradnja ali večja sprememba v Slovenji skoraj misija nemogoče.

Na trgu obstaja zelo veliko različnih varnostnih naprav, ki jih je možno v obrate vgraditi in tako zmanjšati verjetnost pojava scenarija večjih nesreč. Vendar zgoraj citirana uredba taka kot je ne predvideva upoštevanja vgradnje varnostnih naprav in posledično zmanjšanja tveganja za pojav scenarijev večjih nesreč pri določanju najmanjših razdalj med obratom in območji, kjer se zadržujejo ljudje oziroma infrastrukturo.

Po naših informacijah v Nemčiji in državah Beneluxa pri določanju scenarijev večjih nesreč, ki se uporabljajo tudi za umeščanje obratov v prostor, upoštevajo le tiste scenarije, katerih verjetnost je večja od 10⁻⁶.

V izogib nesporazumom glede določanja verjetnosti za posamezne odpovedi predlagamo, da se uredbi doda še nova Priloga 4, kjer bi bile navedene verjetnosti za najbolj značilne odpovedi naprav in človeka.

Ker uredba taka kot je zelo omejuje umeščanje obratov v prostor oziroma njihovo gradnjo in večje spremembe, bi bilo potrebno, da se ta uredba čim prej spremeni in dopolni. Predlagamo, da se uredba spremeni in dopolni tako, da se pri določanju najmanjših razdalj do stanovanjskih objektov in infrastrukture upoštevajo učinki scenarijev večjih nesreč, ki izkazujejo največje vplivno območje, vendar le tistih, katerih verjetnost pojavljanja je večja od 10⁻⁶.



1364. Uredba o merilih za določitev najmanjše razdalje med obratom in območji, kjer se zadržuje večje število ljudi, ter infrastrukturo, Stran 3268.

Na podlagi četrtega odstavka 18. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – Odl. US in 33/07 – ZPNačrt) izdaja Vlada Republike Slovenije

U R E D B O

o merilih za določitev najmanjše razdalje med obratom in območji, kjer se zadržuje večje število ljudi, ter infrastrukturo

1. člen

(vsebina)

Ta uredba v skladu z Direktivo Sveta 96/82/ES z dne 9. decembra 1996 o obvladovanju nevarnosti večjih nesreč, v katere so vključene nevarne snovi (UL L št. 10 z dne 14. 1. 1997, str. 13), zadnjič spremenjeno z Uredbo (ES) št. 1882/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. septembra 2003 o prilagoditvi določb glede odborov, ki pomagajo Komisiji pri uresničevanju njenih izvedbenih pooblastil, predvidenih aktih, za katere se uporablja postopek iz člena 251 Pogodbe ES, Sklepu Sveta 1999/468/ES (UL L št. 284 z dne 31. 10. 2003, str. 1), določa merila za določitev najmanjše razdalje med obratom in območji, na katerih se lahko stalno ali začasno zadržuje večje število ljudi, ter pomembnejšo infrastrukturo državnega ali lokalnega pomena (v nadaljnjem besedilu: najmanjša razdalja).

2. člen

(uporaba)

(1) Ta uredba se uporablja za prostorsko načrtovanje in graditev objektov v neposredni bližini obratov, za graditev obratov in za večje spremembe obratov.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek se določbe te uredbe ne uporabljajo za obrate, ki se v skladu s predpisom, ki ureja preprečevanje večjih nesreč in zmanjševanje njihovih posledic, razvrščajo med obrate večjega ali manjšega tveganja za okolje zaradi proizvodnje, skladiščenja ali uporabe eksplozivnih snovi ali pripravkov.

3. člen

(izrazi)

Izraza, uporabljena v tej uredbi, imata naslednji pomen:

1. vplivno območje je območje v neposredni okolici obrata, na katerem bi ob večji nesreči v obratu lahko prišlo do škodljivih posledic za ljudi in okolje in kjer se pri prostorskem načrtovanju in pri graditvi objektov uporabljajo najmanjše razdalje. Vplivno območje se določi za vsak obrat posebej;

2. ERPG-1, ERPG-2 in ERPG-3 so vrednosti za koncentracije nevarnih snovi v zraku, ki jih za posamezno nevarno snov določa Ameriška zveza za zdravstveno varstvo pri delu (AIHA) in so objavljene na njeni spletni strani. Kadar za nevarno snov ERPG vrednost ni določena, se za določitev vplivnih območij uporabijo podatki ministrstva, pristojnega za zdravje.

4. člen

(podlage za določitev najmanjše razdalje)

Najmanjša razdalja se določi na podlagi učinkov izpustov nevarnih snovi v obratih in ranljivosti objektov glede na te učinke.

5. člen

(določitev vplivnega območja)

(1) Vplivno območje se določi na podlagi učinkov v neposredni okolici obrata, do katerih bi lahko prišlo zaradi izpustov nevarnih snovi v obratu. Učinki v neposredni okolici obrata, ki so lahko toplotno sevanje, udarni vpliv nadtlaka ali koncentracije strupenih snovi v zraku, se določijo z upoštevanjem scenarijev večjih nesreč, določenih v prilogi 1, ki je sestavni del te uredbe. Vplivno območje se določi z upoštevanjem tistih učinkov, ki izkazujejo največje vplivno območje. Pri tem se upošteva učinke izpustov nevarnih snovi s pogostostjo večjo od 10^{-6} določenih z uporabo referenčnih podatkov mednarodnih organizacij o verjetnosti odpovedi posameznih naprav in človeka.

(2) Vplivno območje se na podlagi velikosti učinkov iz prejšnjega odstavka razdeli na razrede vplivnega območja. Razredi vplivnega območja se določijo z upoštevanjem tistih učinkov, ki vplivno območje razvrstijo v nižji razred vplivnega območja.

6. člen

(delitev vplivnega območja na razrede vplivnega območja)

(1) Vplivno območje se razdeli na naslednje razrede vplivnega območja:

- a) ožje vplivno območje, ki je vplivno območje 1. razreda,
- b) širše vplivno območje, ki je vplivno območje 2. razreda,
- c) najširše vplivno območje, ki je vplivno območje 3. razreda.

(2) Izhodišče za določitev območij iz prejšnjega odstavka je mesto možnega izpusta nevarne snovi v obratu, ki se ga določi z upoštevanjem scenarijev večjih nesreč, določenih v prilogi 1 te uredbe. Kadar je v obratu več kot eno mesto možnega izpusta nevarne snovi, ki bi lahko povzročilo večjo nesrečo, se vplivno območje lahko določi kot ovojnica vplivnih območij za posamezne izpuste.

(3) Ožje vplivno območje je območje, katerega izhodišče je mesto možnega izpusta nevarne snovi in katerega velikost in oblika se določita tako, da je z upoštevanjem scenarijev večjih nesreč, določenih v prilogi 1 te uredbe, toplotno sevanje večje ali enako 5 kW/m^2 ali udarni vpliv nadtlaka večji ali enak 140 mbar ali koncentracija strupenih snovi večja ali enaka ERPG-3.

(4) Širše vplivno območje je območje, katerega izhodišče je mesto možnega izpusta nevarne snovi in katerega velikost in oblika se določita tako, da je z upoštevanjem scenarijev večjih nesreč, določenih v prilogi 1 te uredbe, toplotno sevanje med 5 kW/m^2 in 3 kW/m^2 ali udarni vpliv nadtlaka med 140 mbar in 50 mbar ali koncentracija strupenih snovi med ERPG-3 in ERPG-2.

(5) Najširše vplivno območje je območje, katerega izhodišče je mesto možnega izpusta nevarne snovi in katerega velikost in oblika se določita tako, da je z upoštevanjem scenarijev večjih nesreč, določenih v prilogi 1 te uredbe, toplotno sevanje enako ali manjše od 3 kW/m^2 in večje od 1.8 kW/m^2 ali udarni vpliv nadtlaka enak ali manjši od 50 mbar in večji od 20 mbar ali koncentracija strupenih snovi enaka ali manjša od ERPG-2 in največ ERPG-1.

7. člen

(ranljivost objektov)

(1) Za določitev najmanjše razdalje se objekti na vplivnih območjih razdelijo v naslednje razrede ranljivosti objektov:

1. objekti manjše ranljivosti so predvsem nestanovanjske stavbe za opravljanje industrijske dejavnosti, cevovodi, komunikacijska omrežja in elektroenergetski vodi ter kompleksni industrijski objekti;

2. objekti srednje ranljivosti so predvsem manjše stanovanjske stavbe in manjše nestanovanjske stavbe;

3. objekti večje ranljivosti so predvsem stanovanjske stavbe in nestanovanjske stavbe srednje velikosti;

4. objekti največje ranljivosti so predvsem večje stanovanjske stavbe, nestanovanjske stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo ter za zdravstvo in gradbeno inženirski objekti, pri uporabi katerih se ljudje zadržujejo na prostem.

(2) Razredi ranljivosti objektov so za posamezne vrste objektov po enotni klasifikaciji objektov iz predpisa, ki ureja uvedbo in uporabo enotne klasifikacije objektov, podrobneje določeni v prilogi 2, ki je sestavni del te uredbe.

8. člen

(merila za določitev najmanjše razdalje)

(1) Najmanjša razdalja se določi tako, da združitev razreda vplivnega območja obrata in razreda ranljivosti objekta zagotavlja sprejemljivo ogroženost.

(2) Združitve razredov vplivnega območja in razredov ranljivosti objektov, ki zagotavljajo sprejemljivo ogroženost, so določene v matriki ogroženosti, ki je določena v prilogi 3, ki je sestavni del te uredbe.

(3) Kadar se vplivna območja, določena za posamezne obrate, med seboj prekrivajo, se na območju prekrivanja določijo najmanjše razdalje z upoštevanjem vplivnega območja nižjega razreda.

PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

9. člen

(začeti postopki)

Določbe te uredbe se ne uporabljajo za graditev obratov ali večje spremembe obratov, za katere je bila vloga za izdajo okoljevarstvenega soglasja ali okoljevarstvenega dovoljenja vložena pred uveljavitvijo te uredbe.

10. člen

(začetek veljavnosti)

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

Št. 00719-15/2008/8

Ljubljana, dne 27. marca 2008

EVA 2007-2511-0015

Vlada Republike Slovenije