



Številka: 35431-113/2023-2570-53

Datum: 23. 7. 2024

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo izdaja na podlagi osmega odstavka 90. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22, 18/23 – ZDU-1O, 78/23 – ZUNPEOVE in 23/24) v predhodnem postopku za poseg: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, nosilki nameravanega posega MESTNI OBČINI LJUBLJANA, Mestni trg 1, 1000 Ljubljana, ki jo po pooblastilu zastopa LUZ, d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana, naslednjo

## O D L O Č B O

- I. Za nameravani poseg: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, na zemljiščih v k.o. 1725 Ajdovščina, k.o. 1726 Šentpeter, k.o. 1731 Udmat, k.o. 1737 Tabor, k.o. 2636 Bežigrad in k.o. 2706 Zelena jama, nosilki nameravanega posega MESTNI OBČINI LJUBLJANA, Mestni trg 1, 1000 Ljubljana, **ni potrebno** izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja, ob upoštevanju naslednjih pogojev:

### 1. Pogoji v času gradnje:

#### 1.1 Emisije snovi v vode/ Izpusti v tla/ Odlaganje:

- gradbišče mora biti organizirano tako, da je verjetnost onesnaženja minimalna;
- na gradbišču je potrebno urediti lokacije za začasno skladiščenje viškov zemeljskega izkopa in drugih gradbenih odpadkov, tudi nevarnih in lokacije za gradbene stroje ter naprave na utrjeni površini;
- morebitne začasne lokacije skladiščenja viškov zemeljskega materiala je potrebno urediti tako, da se ne pojavlja erozija;
- na gradbišču se lahko skladišči samo takšne količine nevarnih snovi (kemikalij), ki še omogočajo nemoten potek del. Skladiščenje nevarnih snovi mora biti urejeno v posebnem zabojniku ali pod nadstrešnico za zaščito pred atmosferskimi vplivi in na neprepustno urejeni površini z lovilno skledo, ki lahko v primeru tekočih nevarnih kemikalij zadrži razlite kemikalije do najmanj dvakratne prostornine največje embalažne enote, v kateri se hranijo tekoče kemikalije;
- vse morebitne nevarne odpadke je treba zbirati ločeno v ustrezno označenih zaprtih posodah in jih do oddaje zbiralcu ali izvajalcu obdelave začasno skladiščiti na mestu, zaščiteno pred atmosferskimi vplivi;
- uporaba gradbenega materiala, iz katerega se lahko izločajo snovi, škodljive za vodo, ni dovoljena;
- uporabljeni gradbeni stroji in naprave morajo biti tehnično brezhibni, predvsem je potrebno redno preverjati morebitno puščanje motornih olj;

- večja servisna oziroma vzdrževalna dela na gradbenih strojih in napravah, pri katerih bi lahko prišlo do izlitja goriva ali olja iz stroja, se ne smejo izvajati na gradbišču, temveč v ustrezno opremljenih servisnih delavnicah;
- pri oskrbi strojev in naprav z gorivom ali oljem na gradbišču je treba pod stroje in naprave namestiti posode z absorpcijskim sredstvom za primer morebitnega nezgodnega razlitja;
- na zalogi mora biti vedno zadostna količina absorpcijskega sredstva, s katerim se lahko takoj pobriše oziroma absorbira morebitne razlite snovi. Onesnažene krpe ali absorpcijsko sredstvo se mora skladiščiti v za to namenjeni posodi do predaje pooblaščenim organizaciji za ravnanje z nevarnimi odpadki;
- izvajalci, nadzorno osebje, delavci in vsi, ki prihajajo na območje izvajanja del, morajo biti seznanjeni z ukrepi varstva podzemne vode;
- vsi delavci na gradbišču morajo biti poučeni o nevarnosti izlitja goriva, motornega olja ali drugih nevarnih tekočin v tla in postopkih ravnanja v takšnih primerih. Vsako morebitno razlitje nevarnih snovi, ki predstavlja možnost za onesnaženje tal ali podzemne vode, je potrebno takoj sanirati. Za primer tovrstnih dogodkov mora biti izdelan poslovnik (načrt ravnanja), na vsem dostopnem mestu pa mora biti vsem delavcem na gradbišču na voljo takoj dostopna oprema za ukrepanje (absorpcijsko sredstvo in druga oprema). Onesnaženo mesto je potrebno, če je to mogoče, najprej nevtralizirati, takoj izkopati ves onesnažen material, ga shraniti v neprepustne zaprte posode in ga predati v obdelavo pooblaščenim osebam za obdelavo tovrstnih nevarnih odpadkov. O dogodku je potrebno takoj obvestiti odgovornega vodjo del in Center za obveščanje (112). Vse tovrstne dogodke je potrebno vpisati v gradbeni dnevnik;
- na gradbišču so dovoljene le kemične sanitarije;
- po končani gradnji je potrebno zagotoviti odstranitev vseh, za potrebe gradnje postavljenih provizorijev in ostankov začasnih lokacij skladiščenja. Vse z gradnjo prizadete površine je potrebno krajinsko ustrezno urediti.

#### 1.2 Emisije hrupa:

- gradnja nameravanega posega se ne sme izvajati na celotnem obravnavanem območju istočasno, temveč se mora izvajati po fazah/ odsekovno;
- na gradbišču se morajo uporabljati delovne naprave, gradbeni stroji in začasne gradbiščne naprave, ki so izdelane v skladu z emisijskimi normami;
- na območjih, kjer se gradnja izvaja tik ob stanovanjski pozidavi, je treba zagotoviti optimiziran obratovalni čas gradbene mehanizacije na gradbišču, ki povzročajo največjo emisijo hrupa (do največ 4-6 ur obratovanja dnevno), uporabo hrupnejših strojev pa omejiti predvsem na dopoldansko obdobje;
- na meji izvedbe gradbenega posega v bližini stanovanjske pozidave je treba izvesti gradbiščne ograje oziroma začasne premične protihrupne zaslombe višine vsaj 2,0 m (izpostavljena pozidava ob Trgu Osvobodilne fronte ter ob Masarykovi, Šmartinski in Vilharjevi cesti);
- začasne premične protihrupne zaslombe je treba izvesti ob stroju za zabijanje zagatnic (Maistrov trg);
- gradbena dela na odprtih površinah (vsa dela, kjer obratuje težka gradbena mehanizacija in običajno vključujejo predvsem zemeljska dela) lahko potekajo med delovniki v dnevnem obdobju med 6. uro in 18. uro ter ob sobotah med 6. in 16. uro;
- transport gradbiščne in viškov izkopnega materiala na gradbišče po javnem cestnem omrežju lahko poteka le med delovniki v dnevnem obdobju med 6. uro in 18. uro ter ob sobotah med 6. in 16. uro, pri čemer se tovorni promet za potrebe gradnje v jutranji konici med 7. in 9 uro ter popoldanski konici med 14. in 17. uro omeji na najmanjše možno število vozil;

- med gradnjo se je treba izogibati impulznemu hrupu;
- za dovoz gradbenega materiala se morajo v največji meri uporabiti tovorna vozila, ki z gradbišča odpeljejo izkopen material;
- prevoz gradbenega in izkopnega materiala je treba voditi po najkrajših možnih poteh in po cestah višje kategorije;
- tovorni promet za potrebe gradnje izven gradbišča se mora pretežno voditi po glavnih prometnicah v smeri severne obvoznice (Dunajska cesta na severozahod ter Šmartinska cesta, Flajšmanova ulica in Štajerska cesta na severovzhod), ki ne potekajo v neposredni bližini stanovanjske in na hrup občutljive pozidave (zdravstvena in vzgojno-izobraževalna dejavnost),
- začasni obvozi za redni promet se morajo, kolikor je to mogoče, voditi po glavnih prometnicah (Dunajska cesta na severozahod ter Šmartinska cesta, Flajšmanova ulica in Štajerska cesta na severovzhod), ki ne potekajo v neposredni bližini stanovanjske in na hrup občutljive pozidave (zdravstvena in vzgojno - izobraževalna dejavnost);
- med gradnjo je treba spremljati emisije hrupa;
- v primeru z meritvami hrupa prekoračenih dovoljenih mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan dela prekiniti in izvesti dodatne omilitvene ukrepe (dodatne začasne gradbiščne ograje in premični zasloni, zamenjava strojev, prilagojena dinamika gradbenih del itd.);
- v primeru, da se zaradi spremenjenih razmer med gradnjo poveča obremenjenost s hrupom na območjih, ki v Strokovni oceni niso predvidena za meritve, je meritve hrupa med gradnjo treba izvajati tudi na teh območjih;
- za zmanjšanje vznemirjenosti prebivalcev zaradi hrupa gradbišča je treba v času najbolj intenzivne gradnje obveščati bližnje prebivalce o vrsti in predvidenem trajanju hrupnih del in
- dosledno je treba spremljati in obravnavati vse pritožbe prebivalcev zaradi hrupa v času gradbenih del.

### 1.3 Vibracije:

- za dela ob robnih površinah predvidenega objekta (pri asfaltiranju oziroma ureditvi poti, pločnikov in drugih manjših površin) na razdaljah do 5 m od vira vibracij do varovanih stavb v okolici je potrebno uporabljati manjše valjarje z manjšo vibracijsko močjo oziroma centrifugalno silo sprednjega in zadnjega bobna, ne večjo kot  $F_c = 50/52$  kN;
- znotraj gradbišča je za tovorna vozila potrebno omejiti hitrost za polna vozila na 10 km/h, za prazna vozila pa na 20 km/h in
- za zmanjšanje vibracij zaradi tovornih prevozov je potrebno dnevno pregledovati dovozne ceste v bližini objektov v okolici in gradbiščne ceste, sproti sanirati udarne jame in, če je potrebno, dodatno omejiti hitrost vožnje tovornih vozil na teh odsekih.

### 1.4 Emisije snovi v zrak/ Emisije toplogrednih plinov:

- ob vstopu na javno cestno omrežje je treba zagotoviti avtomatsko pranje koles in podvozij vozil;
- v okolici gradbišč se morajo postaviti začasne protiprašne ponjave ali polne gradbiščne ograje višine vsaj 2,5 m (kar velja tudi na območjih odstranitve objektov), prav tako se morajo v okolici gradbišč na cestnem omrežju na meji z vozno površino izvesti začasne protiprašne ponjave;
- transportne in ostale površine na gradbišču se morajo ob sušnem in vetrovnem vremenu vlažiti;
- rušenje ali razgradnjo objektov je treba izvesti, če je tehnično možno, v velikih kosih, prah pa je treba vezati na gradbeni material z močenjem z vodo;

- na gradbišču je prepovedano gradbene odpadke ali mineralne surovine obdelovati s postopki drobljenja, lomljenja ali mletja z napravami, vključno s premičnimi napravami za obdelavo gradbenih odpadkov oziroma s katerokoli drugo napravo za obdelavo odpadkov;
- med gradnjo se morajo izvajati meritve koncentracij delcev PM<sub>10</sub> in kontinuirno spremljati meteorološke razmere (temperatura in vlažnost zraka, hitrost in smer vetra);
- meritve koncentracije delcev PM<sub>10</sub> se morajo izvajati v času največje intenzivnosti gradbenih del;
- monitoring onesnaženosti zraka z delci PM<sub>10</sub> je potrebno izvajati na območjih v neposredni bližini gradbišča, predvsem je treba izvajati monitoring na parkovnih površinah južno (Maistrov park) in severno (Pasji park ob Vilharjevi cesti) od območja Potniškega centra Ljubljana. Meritve je treba izvajati v obdobju 2024 - 2027, na vsaki lokaciji v vsaki gradbeni sezoni okvirno pol leta glede na dejansko izvedbo posameznih posegov;
- v primeru prekoračitev mejnih vrednosti delcev PM<sub>10</sub> je dela treba prekiniti in izvesti dodatne omilitvene ukrepe (postavitev dodatnih gradbiščnih ograj in ponjav, rednejše vlaženje in čiščenje vozniških površin itd.) in
- v primeru s strani ARSO razglašene čezmerne onesnaženosti zraka z delci PM<sub>10</sub> je treba dela, ki povzročajo prašenje, ustaviti.

#### 1.5 Ravnanje z odpadki:

- predelava gradbenih in drugih odpadkov na gradbišču se ne sme izvajati.

## 2. Pogoji v času obratovanja:

### 2.1 Emisije snovi v vode/ Izpusti v tla/ Odlaganje:

- komunalne odpadne vode se morajo odvajati v javno komunalno kanalizacijo, ki se zaključi s Komunalno čistilno Ljubljana v Zalogu;
- pred začetkom obratovanja nameravanega posega je potrebno izvesti preveritev vodotesnosti kanalizacije;
- odpadne meteorne vode z vozišča cest se morajo predhodno očistiti z uporabo lovilcev olj;
- pred spuščanjem plina v plinovod morajo biti na plinovodu opravljene kontrole zvarov in prepisani tlačni preizkus;
- za zagotavljanje vodotesnosti vročevoda se mora pred zatesnitvijo in zalivanjem spojev rentgenizirati zve in izvesti tlačni preizkus ;
- izbirati je potrebno rastlinske vrste, ki so tolerantne na periodično večje koncentracije natrija (Na).

### 2.2 Vpliv na vegetacijo:

- Vegetacijo je treba urediti najmanj v obsegu in na način, kot je predvideno v Strokovni oceni možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, št.: 403823-dn, z dne 15. 12. 2023 (dopolnjena dne 10. 4. 2024).

- I. Ta odločba preneha veljati, če se nameravani poseg ne začne izvajati v petih letih od njene pravnomočnosti.
- II. V tem postopku stroški niso nastali.

## Obrazložitev

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Direktorat za okolje, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana (v nadaljevanju: ministrstvo) je dne 14. 7. 2023 prejelo vlogo nosilke nameravanega posega MESTNE OBČINE LJUBLJANA, Mestni trg 1, 1000 Ljubljana, ki jo po pooblastilu zastopa LUZ, d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: nosilka nameravanega posega), za izvedbo predhodnega postopka za poseg: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, na zemljiščih v k.o. 1725 Ajdovščina, k.o. 1726 Šentpeter, k.o. 1731 Udmat, k.o. 1737 Tabor, k.o. 2636 Bežigrad in k.o. 2706 Zelena jama, v skladu z 90. členom Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE in 23/24, v nadaljevanju: ZVO-2).

Vlogi je bilo priloženo:

- Dopis št. 01\_1\_01469\_23/ŠB z dne 13. 7. 2023;
- Obrazec zahteve za začetek predhodnega postopka z dne 11. 7. 2023 (v excel obliki);
- podpisana prva stran Obrazca za začetek predhodnega postopka z dne 11. 7. 2023 (v pdf obliki);
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev) - Obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, Vodilni načrt s področja gradbeništva, Tehnično poročilo, 11 strani, št. projekta 210572, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod, d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana;
- IZP - Obnova cest na območju Potniškega centra Ljubljana, 02 Vodilni načrt – načrt gradbeništva – cesta, 7 strani, št. projekta 210572, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod, d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana;
- IZP - Obnova cest na območju Potniškega centra Ljubljana, 0/2 Vodilni načrt – načrt gradbeništva – cesta (št. risbe G.102.1.1, G.102.1.2, G.102.2.1, G.102.2.2, G.102.2.3, G.102.3, G.102.4, G.131.1.1, G.131.1.2, G.131.2.1, G.131.2.2, G.131.2.3, G.131.2.4, G.131.2.5, G.131.3, G.131.4), št. projekta 210572, maj 2023, ELEA iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana in Ljubljanski urbanistični zavod, d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana;
- IZP - Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, Skica z označeno lokacijo, Prikaz posega območjih s posebnim statusom; M 1:3.000, št. risbe 1, št. projekta 9013 in 210572, julij 2023, Ljubljanski urbanistični zavod, d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana;
- IZP (Projektna dokumentacija za pridobitev projektnih pogojev) - Ureditev GJI na območju potniškega centra Ljubljana, Vodilna mapa, Tekst, 43 strani, št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev) - Ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, Vodilna mapa, Prilogi 1A in 4, 20 strani, št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- IZP (Projektna dokumentacija) - Ureditev GJI na območju potniškega centra Ljubljana, 2 Načrt s področja gradbeništva, 2/1 Načrt kolektorja komunalnih vodov, 13 strani, št. projekta 9013, št. načrta 210572-KOL, maj 2023, ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev) - Ureditev GJI na območju potniškega centra Ljubljana, 2 Načrt s področja gradbeništva, 2/2 Načrt kanalizacije, Priloga 1B s tekstom, kazalom vsebine vodilnega načrta in kazalom zbirno tehničnega poročila, 21 strani, št. načrta 9013/2\_2, maj 2023, ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;

- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev) - Ureditev GJI na območju potniškega centra Ljubljana, 2 Načrt s področja gradbeništva, 2/2 Načrt kanalizacije, Priloga 1B, 1 stran, št. načrta 9013/2\_2, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev) - Ureditev GJI na območju potniškega centra Ljubljana, Načrt s področja gradbeništva, Načrt kanalizacije, Priloga 1B, 1 stran, št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev) - Ureditev GJI na območju potniškega centra Ljubljana, Načrt s področja gradbeništva, Načrt EKK, Priloga 1B, 1 stran, št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana;
- IZP - Ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, Tehnični prikaz (št. risbe G.121.1, G.121.2, G.121.3, G.150.1, G.150.2, G.150.3, G.150.4, G.150.5, G.150.6, G.150.7, G.150.8, G.150.9, G.150.10, G.150.11, G.150.12, G.150.13, G.150.14, G.150.15, G.150.16, G.150.17, G.150.18, G.150.19 in G.150.20), št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- IZP (Projektna dokumentacija za pridobitev projektnih pogojev) - Ureditev GJI na območju potniškega centra Ljubljana, Načrt s področja gradbeništva, Načrt elektroenergetske kabelske kanalizacije, Priloga 1B in Tekst, 9 strani, št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana;
- IZP - Ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, Načrt EKK (št. risbe 1, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 3.3), št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev) - Ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, 3 Načrt električnih inštalacij in električne opreme, 3/1 Cestna razsvetljava, 31 strani, št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev) - Ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, Načrt s področja strojništva, Načrt plinovoda, Priloga 1B, 1 stran, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- IZP - Ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, Načrt s področja strojništva, Grafični prikazi (id. gr. prikaza, SIT.2.1, SIT.2.2, SIT.2.3, SIT.2.4, SIT.2.5, SIT.2.6, SIT.2.7), maj 2023, Energetika Ljubljana, Verovškova ulica 62, 1000 Ljubljana;
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev) - Ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, 4 Načrt s področja strojništva, 4/2 Načrt vročevoda, Priloga 1B s tekstom, 8 strani, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- DGD - Ureditev GJI na območju potniškega centra Ljubljana, Tehnični prikaz (št. risbe G.101), št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- IZP - Ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, Vodilna mapa, Vodilni načrti (št. risbe L.3.1., L.3.2., L.3.3.), št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- DGD - Ureditev GJI na območju potniškega centra Ljubljana, Lokacijski prikaz (št. risbe L1), št. projekta 9013, maj 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;

- DGD - Ureditev GJI na območju potniškega centra Ljubljana, Lokacijski prikazi (št. risbe L.2.1, L.2.2, L.2.3., L.2.4. in L.2.5), št. projekta 9013, avgust 2019, Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana;
- Tehnično poročilo – Plinovod, 7 strani, št. načrta N 27100/42492, št. projekta 9013, Energetika Ljubljana, Oddelek projektiranje – plin, Verovškova ulica 62, 1000 Ljubljana;
- Pregledna situacija - Potniški center Ljubljana z legendo;
- Kanalizacija PCL – popis predvidenih del, 6 listov, pdf;
- Kanalizacija PCL –rekapitulacija, 1 list, pdf;
- Zemljišča PCL – popis križišč na območju PCL, 1 list, excl;
- Vodovod - Ocena stroškov, 1 list, excl;
- Ocena investicije, Telekom, T2, Telemach in ostali upravljavci (Stelkom, SODO, TeleUrh, Softnet, ELES, A1), 1 list, excl in
- Pooblastilo št. 430-302/2022-37 z dne 13. 7. 2023.

Vloga je bila dopolnjena dne 18. 7. 2023 in 11. 8. 2023 z naslednjo dokumentacijo:

- spremni Dopis št. 01\_1\_01469\_23/ŠB z dne 13. 7. 2023 in št. 01\_1\_01754\_23/MaF z dne 11. 8. 2023;
- prvič dopolnjen izpolnjen Obrazec zahteve za začetek predhodnega postopka z dne 11. 7. 2023 (v excel obliki);
- popravljena prva stran Obrazca zahteve za začetek predhodnega postopka z dne 11. 7. 2023;
- Grafična priloga s prikazom izvedenih predhodnih postopkov oziroma presoj vplivov na okolje na območju nameravanega posega in
- Pooblastilo št. 020-5/2023-1 z dne 11. 1. 2023.

Nosilka nameravanega posega je vlogo dopolnila dne 15. 12. 2023 s:

- spremnim Dopisom št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023;
- Prilogo 1 k spremnem Dopisu št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023: Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, št.: 403823-dn, z dne 15. 12. 2023, E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana;
- Prilogo 2 k spremnem Dopisu št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023: Opis posega: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, Dopolnitev vloge za predhodni postopek, št. projekta: 9013/210572, december 2023, Ljubljanski urbanistični zavod d. d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana in
- Prilogo 3 k spremnem Dopisu št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023: Odziv na javno predstavitev projekta Potniškega centra Ljubljana, KTRP.

Nadalje je nosilka nameravanega posega vlogo dopolnila še dne 18. 12. 2023 s/z:

- spremnim Dopisom št. 01\_1\_02861\_23/MaF z dne 18. 12. 2023;
- dopolnjeno Prilogo 1 k spremnem dopisu št. 01\_1\_02861\_23/MaF z dne 18. 12. 2023: Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, Tekstualni del, št.: 403823-dn, z dne 15. 12. 2023 (dopolnitev), E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana in
- Prilogo 4 k spremnem dopisu št. 01\_1\_02861\_23/MaF z dne 18. 12. 2023: Napoved prometnih obremenitev (PLDP) za obravnavane scenarije cestnega omrežja v okolici PCL, dela Šmartinske ceste in cestne mreže med Linhartovo cesto, Žalami in Zeleno jamo v Ljubljani, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometnotehniški inštitut, Jamova ulica 2, 1000 Ljubljana.

Po izvedeni ustni obravnavi dne 15. 1. 2024 je nosilka nameravanega posega dne 1. 2. 2024 posredovala stališča do pripomb stranskih udeležencev, in sicer je posredovala:

- Dopis št. 01\_1\_00271\_24/MaF z dne 1. 2. 2024 in
- Grafično prilogo: IZP - Ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, Načrt s področja gradbeništva, Primerjava zelenih in utrjenih površin pred in po posegu, št. risbe 02, M 1:2.000, št. projekta 9013, december 2023, ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana in Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana.

Nosilka nameravanega posega je vlogo dopolnila še dne 10. 4. 2024, 10. 5. 2024 in 6. 6. 2024 z naslednjimi dokumenti, in sicer s/z:

- Dopisom št. 01\_1\_00888\_24/MaF z dne 10. 4. 2023, dopisom št. 01\_1\_01112\_24/MaF z dne 10. 5. 2024 in dopisom (e-pošta z dne 6. 6. 2024);
- Prilogo 1 k spremnem Dopisu št. 01\_1\_00888\_24/MaF z dne 10. 4. 2023: Opis posega: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, Dopolnitev vloge za predhodni postopek, št. projekta: 9013/210572, april 2024, Ljubljanski urbanistični zavod d. d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana in ELEA iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana;
- Prilogo 2 k spremnem Dopisu št. 01\_1\_00888\_24/MaF z dne 10. 4. 2023: Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, št.: 403823-dn, z dne 15. 12. 2023 (dopolnjena dne 10. 4. 2024), E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana;
- Prilogo 2 k spremnem Dopisu št. 01\_1\_01112\_24/MaF z dne 10. 5. 2024: Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, št.: 403823-dn, z dne 15. 12. 2023 (dopolnjena dne 10. 4. 2024), E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana (popravljen) in
- Poročilo o opravljeni interni reviziji projektne dokumentacije št. VOK-351-2653/2023-010 z dne 17. 8. 2023, izdano s strani podjetja VODOVOD KANALIZACIJA d.o.o., Vodovodna cesta 90, 1001 Ljubljana.

V skladu s prvim odstavkom 90. člena ZVO-2 mora nosilec nameravanega posega v okolje iz četrtega odstavka 89. člena tega zakona od ministrstva zahtevati, da ugotovi, ali je za nameravani poseg treba izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje ali integralno gradbeno dovoljenje v skladu z zakonom, ki ureja graditev. Pri ugotovitvi iz prvega odstavka 90. člena ZVO-2 ministrstvo upošteva merila, ki se nanašajo na značilnosti nameravanega posega v okolje, njegovo lokacijo in značilnosti možnih vplivov posega na okolje, ter kjer je to ustrezno, rezultate morebitnih že izvedenih presoj v skladu s tem zakonom in s predpisi, ki urejajo ohranjanje narave, varstvo voda, varstvo kulturne dediščine, varstvo gozdov in sevalno varnost (četrti odstavek 90. člena ZVO-2).

Obveznost presoje vplivov na okolje se ugotavlja v skladu z Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22-ZVO-2).

Prvi odstavek 3. člena Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje določa, da so vrste posegov v okolje, za katere se izvede predhodni postopek navedene v Prilogi 1 te uredbe in označeni z oznako X v stolpcu PP.

Podrobnejša merila za ugotovitev o potrebnosti izvedbe presoje vplivov na okolje in izdaje okoljevarstvenega soglasja so določena v Prilogi 2 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje.



V skladu s točko E Okoljska infrastruktura, E.I Odpadki in odpadne vode, E.I.11 Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, je izvedba predhodnega postopka obvezna, če gre za objekte za zbiranje in odvajanje komunalnih odpadnih voda, skupaj z industrijskimi odpadnimi vodami ali padavinskimi vodami (kanalizacija), razen priključkov:

- če je skupna dolžina vodov 15.000 m ali več ali
- če je dolžina vodov na območjih s posebnim statusom<sup>28</sup>, 2.000 m ali več.

Ob tem je v opombi 28 Priloge 1 citirane uredbe navedeno, da so območja s posebnim statusom: zavarovana ali varovana območja v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo kulturne dediščine, poplavna, erozijska ali plazljiva območja, vodovarstvena območja, kopalna območja, varstvena območja kopalnih voda ali varstvena območja površinskih voda v skladu s predpisi, ki urejajo upravljanje z vodami, varovana območja v skladu s predpisi o ohranjanju narave.

V skladu s točko D Energetika, D.IV Prenos energije, D.IV.3 Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, je izvedba predhodnega postopka obvezna, če gre za sisteme daljinskega ogrevanja z zmogljivostjo vsaj 10 MW, razen gradnje posameznih priključkov<sup>17</sup>.

Ob tem je v opombi 17 Priloge 1 citirane uredbe navedeno, da so priključki, priključki na objekte energetske infrastrukture po predpisih, ki urejajo graditev in spadajo med nezahtevne in enostavne objekte.

Iz predložene dokumentacije izhaja, da je predmet nameravanega posega gradnja in ureditev gospodarske javne infrastrukture in mestnih obodnih cest na območju Potniškega centra Ljubljana, tj. v središču mesta Ljubljana, na zemljiščih v k.o. 1725 Ajdovščina, k.o. 1726 Šentpeter, k.o. 1731 Udmat, k.o. 1737 Tabor, k.o. 2636 Bežigrad in k.o. 2706 Zelena jama.

V okviru nameravanega posega je načrtovana ureditev obodnih cest, ki tvorijo cestni obroč okrog Potniškega centra Ljubljana in obsegajo odseke na Vilharjevi cesti, Masarykovi cesti (z delom stare Šmartinske ceste), južnem delu Šmartinske ceste (z delom Kolinske ulice), delu Železne ceste (od križišča z Linhartovo cesto do Vilharjeve ceste) in južnem delu Topniške ceste, v skupni dolžini 3.308 m.

Nadalje je načrtovana gradnja novega kolektorja komunalnih vodov v skupni dolžini 1.695 m, gradnja in prestavitev obstoječe kanalizacije v skupni dolžini 3.828 m, prestavitev in gradnja vodovoda in v skupni dolžini 2.872 m, rekonstrukcijo in prestavitev plinovodnega omrežja v skupni dolžini 344 m, prestavitev vročevoda z zmogljivostjo 10 MW v dolžini ca. 90 m, gradnja vročevoda v dolžini 669 m, prestavitev srednje napetostnih elektroenergetskih vodov v skupni dolžini 4.519 m, prestavitev in dograditev elektroenergetske kabelske kanalizacije v skupni dolžini 670 m, gradnja in prestavitev elektronskih komunikacij v skupni dolžini 4.313 m, ureditev cestne razsvetljave v dolžini 7.222 m kabelske trase ter nova ali rekonstruirana semaforizacija 15 križišč na rekonstruiranih cestah.

V sklopu nameravanega posega je predvidena tudi ureditev zelenih površin.

Iz evidence Atlasa okolja (vir: ARSO) izhaja, da se območje nameravanega posega v celoti uvršča med vodovarstvena območja državnega nivoja (ID območja: 4488, Režim: 31, Kategorija 3A). Nadalje iz evidence GisKD pregledovalnik (vir: Ministrstvo za kulturo) izhaja, da je območje nameravanega posega tudi v varstvenem režimu spomenika Ljubljana – Arheološko najdišče Ljubljana (Evidenčna številka: 329) oziroma varstvenem režimu kulturne dediščine Ljubljana – Mestno jedro (vrsta: naselbinska dediščina; Evidenčna številka: 328) oziroma varstvenem režimu kulturne dediščine Ljubljana – Glavna železniška postaja (vrsta: stavbna dediščina; Evidenčna številka: 9432).

Glede na to, da je predmet nameravanega posega gradnja in prestavitev obstoječe kanalizacije, v skupni dolžini 3.828 m, ki bo v celoti potekala po območju s posebnim statusom, tj. po vodovarstvenem območju in/ ali po območju, zavarovanem s predpisi, ki urejajo varstvo kulturne dediščine, je treba, upoštevajoč točko E.I.11 Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, za nameravani poseg izvesti predhodni postopek. Nameravani poseg bo namreč presegal prag dolžine vodov 2.000 m po območjih s posebnim statusom, razen priključkov, določen v navedeni točki.

Ker je predmet nameravanega posega tudi prestavitev vročevoda z zmogljivostjo 10 MW, je prav tako treba, upoštevajoč točko D.IV.3 Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, za nameravani poseg izvesti predhodni postopek, saj bo nameravani poseg dosegal prag za sisteme daljinskega ogrevanja z zmogljivostjo vsaj 10 MW, razen gradnje posameznih priključkov, določen v navedeni točki priloge 1 citirane uredbe.

### **Ugotovitveni postopek**

#### Javno naznanilo

Po ugotovitvi, da je za nameravani poseg treba izvesti predhodni postopek, je ministrstvo najprej, skladno s sedmim odstavkom 90. člena ZVO-2, ki določa, da ministrstvo zagotovi javnosti vpogled v vlogo za predhodni postopek za nameravane posege iz tretjega odstavka 89. člena tega zakona tako, da jo skupaj z javnim naznanilom objavi na osrednjem spletnem mestu državne upravne ter zainteresirani javnosti zagotovi pravico do sodelovanja z dajanjem mnenj in pripomb, z javnim naznanilom številka 35431-113/2023-2570-4 z dne 16. 8. 2023 obvestilo zainteresirano javnost o prejeti vlogi za izvedbo predhodnega postopka. Javnosti je bilo v skladu s sedmim odstavkom 90. člena ZVO-2 omogočeno dajanje mnenj in pripomb 30 dni od roka določenega v javnem naznanilu, tj. od 22. 8. 2023 do 20. 9. 2023.

I./

Ministrstvo je na svoj naslov dne 20. 9. 2023 prejelo mnenja in pripombe s strani zainteresirane javnosti (pripombodajalec 1, pripombodajalec 2 in pripombodajalec 3, pripombodajalec 4), ki jih navaja v nadaljevanju odločbe ter tudi, kako je ta mnenja in predloge upoštevalo pri odločitvi. Na nekatere nejasne in nerazumljive pripombe oziroma pripombe, ki niso predmet tega upravnega postopka, ministrstvo ni navedlo in posledično ni upoštevalo pri odločitvi.

1. Pogled na problematiko poplav podvoza cest Masarykova, Šmartinska, Vilharjeva ter prometne ureditve cest

S strani pripombodajalca 1 je bila v uvodnem delu dopisa z dne 20. 9. 2023 podana informacija, da je bil objekt Situla v letu 2021 in 2023 ob močnem in obilnem deževju poplavljen, pri čemer je bila, po njegovem mnenju, za to usodna velika količina padavinske vode v kratkem času. Po njegovi navedbi v citiranem dopisu padavinska voda iz križišča Masarykova – Šmartinska – Topniška - Vilharjeva in podvoza pri Orto baru v takšnem primeru ne odteka, ampak se preko robnika pločnika pri avtobusni postaji preljuje proti objektu Situala. Vdor vode se na vzhodni strani objekta zgodi po celotni dolžini ploščadi, od intervencijske ceste proti semaforju na Vilharjevi cesti, saj ob napolnitvi glavnega cevovoda na Vilharjevi cesti, voda začne brizgati iz podvoznih jaškov, namesto, da bi skozi njih odtekla. Po predvidevanjih pripombodajalca 1 so glavni kanali za odvajanje meteorne vode premajhni, pri čemer se ob povečevanju števila objektov na še ne pozidanem območju, pri podeljevanju gradbenih dovoljenj (pridobivanje gradbenega dovoljenja ni predmet predhodnega postopka), ne upošteva v zadostni meri primernost infrastrukture oziroma se le-ta ne posodablja v zadostni meri.

Pri tem pa na večkratno pobudo posameznih lastnikov in upravnika različnim institucijam, od izvedencev za stroko voda, odvodnjavanja, nizkih gradenj ali drugih strokovnjakov (Hidrotehnika, ZRMK, ZAG, VOKA + MOL itd.), le-ti niso prejeli opredelitve oziroma napisanega in podpisanega mnenja, zakaj je do tega prišlo in kakšne bi bile trajnostne rešitve, da bi se tovrstnim dogodkom izognili.

Pripombodajalec 1 je v dopisu z dne 20. 9. 2023 navedel tudi predloge glede rekonstrukcije cest/vlakovnega nadvoza nad Šmartinsko cesto, in sicer predlaga, da bi bilo ob rekonstrukciji Šmartinske ceste smiselno oziroma potrebno ob podvozu v najnižji točki zgraditi meteorni zalogovnik, ki bi v primeru večjih padavin meteorno vodo prečrpaval v višje ležeč sistem ljubljanske kanalizacije za meteorno vodo ter, da bi z menjavo vkopanega nadvoza iz sedanje železne v betonsko konstrukcijo zmanjšali hrup in tresljaje ob vožnji vlakov na njem in, da naj se ob rekonstrukciji cest upošteva normalna uporaba pločnikov tudi za uporabnike invalidskih vozičkov, saj so nekatere klančine prestrme.

Vsled navedenemu, pripombodajalec 1 predlaga, da se angažirajo strokovne službe mesta Ljubljana ter strokovnjaki na teh področjih, čimprejšnje rešitve in prevzem odgovornosti za nastalo škodo. V kolikor so že v pripravi ali v teku kakršnikoli načrti in javna dela vezana na to tematiko, pripombodajalec 1 prosi ministrstvo, da ga o tem ministrstvo seznanijo. Predvsem pa ga zanima ali in kdaj je MOL pripravljena narediti analizo stanja in opraviti določene sanacije oziroma nadgradnjo komunalne infrastrukture v okolici objekta Situla.

V povezavi z možnostjo nastanka verjetno pomembnih vplivov zaradi izvedbe in obratovanja nameravanega posega, (tudi v povezavi s poplavami in poplavnimi dogodki na obravnavanem območju, je ministrstvo v tem upravnem postopku pridobilo mnenje Direkcije Republike Slovenije za vode, Sektorja območja srednje Save, Vojkova cesta 52, 1000 Ljubljana (mnenje št. 35019-47/2023-3 z dne 8. 9. 2023 in št. 35431-113/2023-2570-16 z dne 25. 9. 2023), glede načrtovanega načina odvajanja padavinske vode se je izjasnila tudi nosilka nameravanega posega (dopis št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023 in dopis št. 01\_1\_00888\_24/MaF z dne 10. 4. 2024). Vsebina mnenj št. 35019-47/2023-3 z dne 8. 9. 2023 in št. 35431-113/2023-2570-16 z dne 25. 9. 2023, izjavnitev nosilke nameravanega posega (dopis št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023 in dopis št. 01\_1\_00888\_24/MaF z dne 10. 4. 2024) in opredelitev ministrstva je podana v nadaljevanju odločbe na straneh od vključno 27 do vključno 28 v poglavju Mnenje organov (podpoglavje Mnenje Direkcije Republike Slovenije za vode).

Nadalje je ministrstvo po proučitvi dokumentacije predmetnega postopka ugotovilo, da izvedba objekta nadvoza železniške proge nad Šmartinsko cesto ni predmet projekta nosilke nameravanega posega, niti ni predmet nameravanega posega. Ne glede na to pa je nosilka nameravanega posega v izjavnitvi (dopis št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023) okvirno navedla, da je glede na časovnico rekonstrukcije železniškega območja ljubljanskih postaj (ŽOLP-1) predvideni začetek rekonstrukcije objekta nadvoza železniške proge nad Šmartinsko cesto z betonsko konstrukcijo po dokončani izvedbi ureditve nadvoza nad Dunajsko cesto, rekonstrukciji tirnih naprav med Dunajsko in Šmartinsko cesto ter gradnji Železniške postaje Ljubljana, in sicer okvirno v letu 2027. Glede na pojasnila nosilke nameravanega posega (dopis št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023), se bodo ob rekonstrukciji cest upoštevale vse potrebne ureditve in standarde za ranljive skupine uporabnikov javnih površin.

Ministrstvo v povezavi s predlogom pripombodajalca 1 glede angažiranja strokovnih služb mesta Ljubljana ter strokovnjakov za čimprejšnje rešitve, prevzem odgovornosti za nastalo škodo, izvedbo analize stanja in določenih sanacij oziroma nadgradnjo komunalne infrastrukture v okolici objekta Situla pojasnjuje, da se le-ta nanaša na morebitno postopanje oziroma ukrepanje Mestne občine Ljubljana in ni predmet tega predhodnega postopka.

## 2. Pogled na predlagane posege v Ljubljanski urbanizem in promet

S strani pripombodajalca 2 je bil v uvodnem delu dopisa z dne 20. 9. 2023 podan lasten pogled na predlagane posege v Ljubljanski urbanizem in promet, in sicer se bodo po njegovem mnenju s širjenjem cest v Ljubljani prometni zamaški pomaknili bližje centru mesta, kvaliteta zraka in kvalitete življenja pa se bo eksponentno slabšala. Nadalje se bo po mnenju pripombodajalca 2 z izvedbo potniškega centra Ljubljana na predlagani lokaciji zmanjšalo število uporabnikov javnega prometa. S Potniškim centrom pa bi po njegovem mnenju morali širiti primestni železniški promet in subvencionirati nove in bolj pogoste linije, da bi bilo več uporabnikov javnega prometa. Pripombodajalec 2 pri tem dodaja, da bi Ljubljana rabila manjše potniške centre na robu mesta in povezavo med njimi s učinkovitim javnim prometom - mogoče tramvaj na trasi obvoznice namesto dodatnega voznega pasu. S širitvijo Šmartinske ceste in celotnim križiščem se bo posekalo ogromno število dreves na lokaciji z že sedaj najslabšo kvaliteto zraka v Ljubljani, ki je v neposredni bližini kliničnega centra. Po drugi strani je pripombodajalec 2 izpostavil tudi pozitiven vidik prenove Linhartove ceste na račun dodatnega prehoda za pešce in turbo krožišča.

Pripombodajalec 2 je v dopisu z dne 20. 9. 2023 podal tudi naslednje predloge:

- 2.1. Širitev Vilharjeve ceste bi lahko bila izvedena brez nepotrebnega poseka dreves. Glede na to, da se vsi novi objekti gradijo na južni strani ceste, bi lahko obstoječo linijo dreves ohranili kot srednji zeleni pas in cesto pomaknili proti jugu;
- 2.2. Križišče Topniške ulice in Luize Pesjakove ulice je tako nizke kategorije, da po mnenju ne potrebuje širitve in temu posledičnega sekanja dreves;
- 2.3. Širitev Linhartove ceste bi se po mnenju lahko izvedla brez poseka dreves, še posebej, ker je povsem dovolj prostora za štiri pasove na obstoječem prostoru, saj so pasovi zelo široki, ob njih pa še pločnik in parkirišče. Ob primerjavi med obstoječim stanjem in predlaganim, se jasno vidi, da je kar nekaj lokacij, kjer je pozicija novega drevesa le kak meter zamaknjena od obstoječega in celo v isti liniji. Prav tako bi se dalo z minimalnimi popravki traso ceste speljati brez posega v drevje. Ob tem pripombodajalec 2 opozarja na pomen odraslih dreves za kvaliteto zraka in nižanje poletnih temperature in nadaljuje z dvomom, da to, da se na tej trasi obljublja dvakrat toliko novih dreves, kot se jih bo posekalo, je metanje peska v oči, saj se iz prakse vidi, koliko novih dreves ne preživi, in naslednjih 20 let pomeni, da bo celo območje nova vroča točka. Glede na okoljski vpliv pa je po nekaterih podatkih potrebno kar 1000 (tisoč) mladih dreves za nadomestilo enega odraslega. Upam, da se kdo zaveda finančnega pomena poseka odraslih dreves v takem obsegu;
- 2.4. Pripombodajalec 2 je postavil tudi retorično vprašanje glede tega, ali je tako veliko krožišče, kot je načrtovano na Šmartinski cesti in Savski cesti res potrebno. Po njegovem mnenju sta namreč Savska cesta in Luize Pesjakove ulica mali ulici in z navadnim manjšim krožiščem bi promet na Šmartinski cesti verjetno tekel bolj tekoče;
- 2.5. Pripombodajalec 2 je podal tudi retorično vprašanje o smiselnosti zelenega pasu med pasovi v podvozu Šmartinske ceste pod železnico.

Pripombodajalec 2 na koncu dopisa z dne 20. 9. 2023 izraža tudi dve dobri stvari pri prenovi Linhartove, in sicer dodaten prehod za pešce in turbo krožišče.

Ministrstvo v zvezi navedenimi pripombami pripombodajalca 2 najprej pojasnjuje, da so ureditve na območju Potniškega centra Ljubljana načrtovane z Odlokom o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana (Uradni list RS, št. 107/06, 83/08, 43/09, 78/10, 109/11 in 42/18), ureditve gospodarske javne infrastrukture in obnove cest, ki so predmet nameravanega posega, pa so zasnovane na način, da so prometne ureditve predvidene le v najnujnejšem obsegu z jasno izraženim poudarkom na zagotavljanju višjega nivoja uslug za Javni potniški promet ter pešce in kolesarje. Glede na pojasnila nosilke nameravanega posega (dopis št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023) načrt ureditve prometne infrastrukture predvideva novo večje postajališče za Ljubljanski potniški promet na Masarykovi cesti v območju obstoječe železniške postaje (v izteku Kolodvorske ulice), za katerega je ob izgradnji vseh načrtovanih ureditev predvidena vloga nove

glavne prestopne točke Ljubljanskega potniškega prometa. Tako je prestopna točka s kar najbolj kvalitetnimi in frekventnimi povezavami Ljubljanskega potniškega prometa v neposredni bližini in navezavi tako na železniško postajo kot tudi na južni terminal nove avtobusne postaje, na katerem je predvideno ustavljanje medkrajevnega (okoljske občine in LUR) avtobusnega prometa. Poleg tega je načrtovana izdelava poglobljene študije novih povezav ljubljanskega potniškega prometa, ki bo preverila kar najboljšo integracijo nove glavne prestopne točke na Masarykovi cesti ter predvidela nov potek linij ter navezav na druge prestopne točke (multimodalnost – železnica, bicikelj, P+R,...). Namen Mestne občine Ljubljana in projekta Potniškega centra Ljubljana je omogočiti kar najboljše pogoje za razvoj in obratovanje javnega potniškega prometa. S tem namenom bo pripravljena strokovna podlaga za SD5 OPN MOL ID, ki bo obravnavala in podala izhodišča ter v prostorskem aktu omogočila izvedbo ustreznih multimodalnih točk. Ne samo prestopanje med ljubljanskim potniškim prometom in železniškim prometom, preverjena bo tudi mikrodostopnost do takšnih točk (pešačenje, kolesarjenje).

V zvezi pripombo iz točke 2.1. ministrstvo najprej pojasnjuje, da se v obstoječem stanju na območju nameravanega posega nahaja skupno 9.662 m<sup>2</sup> zelenih površin, na katerih je zasajenih skupaj 412 dreves. Zaradi ureditve rumenih pasov in izboljševanja pogojev za pešce, kolesarje in javni potniški promet, bo potrebno na celotnem območju odstraniti skupno 118 dreves. V križišču Šmartinske ceste in Topniške ceste se bo s prilagoditvijo prometnih ureditev ohranilo praktično vsa drevesa, ki so bila v prvotnem projektu, ki je bil priložen vlogi za predhodni postopek, predvidena za odstranitev. Širitev Vilharjeve ceste bo zaradi ceste, ki postaja nosilka javnega potniškega prometa (avtobusna postaja), na delu med Železno cesto in Topniško ulico sicer zahtevala odstranitev dela dreves, pri čemer pa so bile v fazi uskladitev projekta pomembno zmanjšane potrebe po odstranitvi dreves. Kot izhaja iz predložene dokumentacije s strani nosilke nameravanega posega, se je ob projektiranju rekonstruiranih cest in gospodarske javne infrastrukture v največji možni meri upoštevalo lokacije obstoječih dreves in prilagodilo zasnovo in potek ceste povsod, kjer je bilo to mogoče. Navedeno potrjuje tudi dejstvo, da bo v končnem stanju na novo zasajenih 250 dreves (skupaj jih bo torej 132 več kot v obstoječem stanju), kar bo omililo vpliv odstranitve obstoječih dreves.

V zvezi pripombami iz točk 2.2., 2.3. in 2.4. ministrstvo pojasnjuje, da se le-te nanašajo na rešitve in ureditve, ki niso predmet nameravanega posega. Topniška ulica ni predvidena za ureditev v časovnem horizontu predmetnega projekta, saj je že izvedena v štiripasovni ureditvi, Linhartova cesta je s prvo fazo že v fazi izvedbe in bo izvedena pred izvajanjem nameravanega posega, navezava Savske ceste in Luize Pesjakove ulice na Šmartinsko cesto bo izvedena v križišču, katerega izvedba še ni določena (doslej so bile pripravljene le idejne rešitve, ki pa še niso bile projektno obdelane, zato je možno pričakovati še pomembne prilagoditve v fazi načrtovanja).

V zvezi pripombo iz točke 2.5. ministrstvo pojasnjuje, da je v podvozu Šmartinske ceste predviden dvignjen robnik ter območje brez zelenice.

### 3. Pogled na kakovosti bivanja in okoljske vzdržnosti

Pripombodajalec 3 je v dopisu z dne 20. 9. 2023 uvodoma strnil nekaj pozitivnih učinkov, ki jih bo prestolnica zaradi izvedbe celotnega projekta Potniškega centra Ljubljana pridobila in se v nadaljevanju navezal na nameravani poseg, kot del tega projekta z naslednjimi ugotovitvami in mnenji oziroma pripombami. Nameravani poseg je umeščen v bližino centra Ljubljane in vključuje obnovo cest in druge javne infrastrukture na Masarykovi, Dunajski, Šmartinski, Vilharjevi in Železni cesti ter Topniški in Neubergerjevi ulici. Po mnenju pripombodajalca 3 bo pomembno spremenil zunanjo podobo in predvsem bivalne razmere v neposredni okolici, zlasti na vzhodnem delu Masarykove ceste in v Zupančičevi jami, in bi zato bilo smiselno poseg podrobneje osvetliti z vidika kakovosti bivanja in okoljske vzdržnosti.

Pripombodajalec 3 pri tem nadaljuje, da bo na tem območju poleg obnove javne infrastrukture potekala tudi gradnja nove osrednje avtobusne postaje, novih poslovnih in poslovno stanovanjskih stavb, hotela, parkirišč, podzemnih garaž, novih križišč in razširitev že obstoječih cest z novo semaforizacijo in cestno razsvetlavo, vse naštetu pa bo postavljeno v okolje, kjer že potekajo poslovne dejavnosti in obstajajo stanovanjski objekti ter družbene zgradbe, javni, poslovni in zasebni cestni promet, ki ga bo po mnenju nameravani poseg z gradnjo novega potniškega centra občutno spremenil in povečal. Pripombodajalec 3 je opozoril, da bo načrtovani potniški center z avtobusno postajo izvajal svojo dejavnost nepretrgoma, vse dni v tednu, na omenjenem območju bosta prisotni gostinska in trgovska ponudba z lokali, umetna osvetlitev bo prisotna vse dni v tednu, 24 ur na dan. Tudi bližnja poslovna stavba Vilharia bo verjetno osvetljena tudi ponoči, podobno velja za hotel Emonika, načrtovan je tudi novi stanovanjski objekt s približno 200 stanovanji. Pri tem pripombodajalec 3 lahko predvideva, da bodo vsa gostinska, hotelska in poslovna dejavnost ter pretok ljudi in prometnih/ transportnih sredstev občutno vplivali zlasti na bivalno okolje v Zupančičevi jami.

Glede na navedeno po mnenju pripombodajalca 3 sledi, da se bodo povečali zvočna in svetlobna obremenitev z umetno osvetlitvijo/ razsvetlavo (z zelo verjetnimi oglasnimi panoji), tranzit in stoječi promet, vsebnost ogljikovega dioksida v zraku zaradi močno povečanega zasebnega, mestnega potniškega, lokalnega in mednarodnega avtobusnega prometa, po drugi strani pa bo zaradi goste gradnje vzdolž Vilharjeve ceste zmanjšala naravna osvetlitev, spremenila pa se bo tudi subjektivna senzorna zaznava okoliških prebivalcev. Pripombodajalec 3 poleg tega navaja še skrb, da je iz javno dostopne dokumentacije razvidno, da je načrtovana sečnja dreves na nekaterih odsekih Vilharjeve ceste, Topniške ulice in Šmartinske ceste, ob povečani pozidanosti pa ni predvidena dodatna obsežnejša ozelenitev v parterju na obravnavanem območju in, da bodo na Železni cesti ukinjena dosedanja parkirna mesta nasproti Severnega parka. Iz javno dostopne dokumentacije (objavljene na spletni povezavi) po mnenju pripombodajalca 3 ni razvidno, ali je bila k sodelovanju pri posegu Ureditev gospodarske javne infrastrukture in obnove cest na območju Potniškega centra Ljubljana, vključena krajinsko arhitekturna stroka, ki pri svojem delu tudi upošteva vplive načrtovanih gradenj ali obnov na javni prostor.

V povezavi z navedeno tematiko pripombodajalec 3 naslavlja na ministrstvo naslednja vprašanja:

- 3.1. segrevanja ozračja – s katerimi ukrepi bo nameravani poseg zniževal temperaturo ozračja v okolici novega potniškega centra, ki jo bodo višale relativno velike novo grajene konstrukcije in zasnovane površine vzdolž celotne Vilharjeve ceste, skupaj s hladilno-ogrevalno tehnologijo in povečanim prometom;
- 3.2. onesnaženosti zraka – kako bo nameravani poseg prispeval k zmanjševanju ogljikovega dioksida in drugih izpušnih plinov v zraku, na kakšen način in kako bo to merljivo;
- 3.3. zvočne onesnaženosti – kako bo nameravani poseg prispeval k zmanjševanju hrupa v okolici in kako bo to merljivo;
- 3.4. svetlobne onesnaženosti – kateri ukrepi so predvideni za zmanjševanje svetlobne onesnaženosti in kako bo to merljivo;
- 3.5. ozelenitve – kateri ukrepi so predvideni za ozelenitev parterja območja in katere vrste dreves so predvidene za dodatno zasaditev in kje? Ali je predvidena ohranitev obstoječih dreves;
- 3.6. ureditve prometa in parkirnih mest - kateri ukrepi so načrtovani, da bo soseska Zupančičeva jama prenesla povečan tranzitni in mirujoči promet ter kako bo poskrbljeno za mirujoči promet, ki bo posledica izgradnje novega potniškega centra, hotela Emonika in stanovanjske stavbe z 200 stanovanji;
- 3.7. varnosti otrok – kako bo ob predvidenih spremembah in povečanjih poskrbljeno za večjo varnost otrok ob prehodih čez Železno cesto v Severni park, glede na to, da bo s širitvijo ceste in povečanim prometom (tudi v neposredni bližini) po Železni cesti tekel občutno gostejši promet, kot do sedaj, Severni park pa bo obkrožen s štiripasovnicama in na ta način drugače dostopen;

3.8. vključenosti stroke krajinske arhitekture v nameravani poseg – Če je krajinsko arhitekturna stroka sodelovala pri posegu Ureditev gospodarske javne infrastrukture in obnove cest na območju Potniškega centra Ljubljana, v kolikšni meri in v katerih fazah projekta je bila vključena?

Poleg zgoraj navedenih vprašanj, pripombodajalec 3 navaja tudi naslednje predloge:

3.9. parkovno drevesno zasaditev v okolici Vilharjeve ceste, Topniške ulice in Šmartinske ceste, ki bo imela več funkcij: skrb za čiščenje onesnaženega zraka, zniževanje temperature zraka v vročih poletnih obdobjih, blaženje hrupa in odvodnjavanje v primeru hudih nalivov ter zadrževanje vode v sušnih obdobjih;

3.10. proučitev možnosti izgradnje podzemne garaže za prebivalce obstoječih stanovanjskih objektov (v Zupančičevi jami), ob katerih v času nastanka niso bile predvidene ustrezne parkirne zmogljivosti, v obstoječem stanju pa v Zupančičevi jami od jeseni do poletja skoraj ni mogoče najti ustreznega prostega parkirnega mesta za stanovalce.

Ministrstvo v nadaljevanju odločbe smiselno obravnava navedene pripombe in mnenje pripombodajalca 3 v relevantnih poglavjih in pri tem predhodno pojasnjuje, da se v predhodnem postopku ugotavljajo verjetno pomembni vplivi nameravanega posega na okolje, vključno z vplivi nameravanega posega na zrak, pri čemer sicer igrata pomembno vlogo tudi vpliv prometa in vegetacije. Vendar pa je treba poudariti, da se okoljsko sprejemljivost nameravanega posega ugotavlja na podlagi meril iz Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, način prometnih ureditev in ohranitve obstoječe in zasaditve nove vegetacije pa je predmet drugih postopkov. Glede na navedeno, ministrstvo v povezavi s podanimi pripombami in mnenjem pripombodajalca 3 (točke od 3.1. do 3.10.) pojasnjuje, kot sledi:

Relevantni odgovori na navedeno vprašanje v točki 3.1. in opredelitev ministrstva so navedeni v odločbi na strani 49 v poglavju Okoljske značilnosti obstoječega stanja in nameravanega posega, v podpoglavju Segrevanje ozračja/ Segrevanje vode.

Relevantni odgovori na navedeni vprašanji v točki 3.2. in opredelitev ministrstva povezavi z onesnaženostjo zraka zaradi emisij delcev in drugih snovi (tudi toplogrednih plinov, kot je ogljikov dioksid in izpušni plini) so navedeni v odločbi na straneh od vključno 61 do vključno 64 v poglavju Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje, v podpoglavju Emisije snovi v zrak/ Emisije toplogrednih plinov.

Relevantni odgovori na navedeni vprašanji v točki 3.3. in opredelitev ministrstva povezavi z zvočno onesnaženostjo zaradi emisij hrupa so navedeni v odločbi na straneh od vključno 56 do vključno 60 v poglavju Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje, v podpoglavju Emisije hrupa.

Relevantni odgovori na navedeni vprašanji v točki 3.4. in opredelitev ministrstva v povezavi z svetlobno onesnaženostjo so navedeni v odločbi na strani 48 v poglavju Okoljske značilnosti obstoječega stanja in nameravanega posega, v podpoglavju Sevanje svetlobe.

Relevantni odgovori na navedena vprašanja v točki 3.5. in opredelitev ministrstva v povezavi z ozelenitvijo območja so navedeni v odločbi na strani 66 v poglavju Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje, v podpoglavju Vpliv na vegetacijo in v odgovoru na točko 3.1.

Po pregledu predložene dokumentacije je ministrstvo v povezavi s pripombo 3.6. ugotovilo, da se razen izgube nekaj parkirnih mest ob Železni cesti, druge prometne karakteristike soseske Zupančičeva jama ne bodo spremenile in, da se problematiko prometnih obremenitev soseske rešuje z opozorilnimi tablamami in nadzorom, za kar je pristojna nosilka nameravanega posega.

V zvezi s pripombo 3.7. ministrstvo pojasnjuje, da Železna cesta predstavlja eno glavnih vpadnih smeri za avtobusno postajo, da so iz tega razloga na Železni cesti predvideni dodatni rumeni pasovi, ki morajo s svojo širino zagotavljati nemoten in udoben avtobusni promet. V povezavi z navedeno pripombo, tudi na podlagi proučitve odgovora nosilke nameravanega posega, da se bo prehodnost med parkom in sosesko uredila s semaforizacijo križišča, ukrepi umirjanja prometa in dvignjenimi prehodi oziroma križišči, bo po mnenju ministrstva s tem zagotovljena prometna varnost na tem delu, vključno s preходом med parkom in sosesko.

V zvezi s pripombo 3.8. ministrstvo pojasnjuje, da pri izdelavi projektne dokumentacije ves čas postopka sodeluje krajinsko arhitekturna stroka, v projektivnem podjetju pa so zaposleni izkušeni krajinski arhitekti. V prvi fazi izdelave projekta je bil glavni poudarek namenjen ustreznim prometnim rešitvam za zagotavljanje ustreznega javnega potniškega prometa ter peš in kolesarskega prometa. Po potrditvi temeljnih prometno tehničnih rešitev, ob stalnem prilagajanju ohranitvi obstoječih dreves in zelenic, je v naslednji fazi predvidena izdelava ustreznih krajinsko arhitekturnih načrtov, detajlni arboristični pregledi obstoječih dreves ter končne projektne izvedbene rešitve.

Relevanten odgovor na naveden predlog v točki 3.9. in opredelitev ministrstva v povezavi z parkovno zasaditvijo je naveden v odločbi na strani 66 v poglavju Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje, v podpoglavju Vpliv na vegetacijo.

Relevanten odgovor na naveden predlog v točki 3.10. glede proučitve o možnosti izgradnje podzemne garaže je podan v odgovoru na točko 3.6. odločbe.

#### 4. Pogled na obnovo cest okrog Potniškega centra Ljubljana

Ministrstvo je dne 20. 9. 2023 prejelo s strani pripombodajalca 4 tudi dopis z mnenji, pripombami in predlogi na projekt gradnje Potniškega centra Ljubljana, vključno z obodnimi cestami, iz katerega v uvodnem delu izhaja zaskrbljenost, da le-ta ne sledi glavnemu cilju projekta, tj. povečanje deleža potnikov v javnem potniškem prometu in prestopanje med različnimi oblikami javnega potniškega prometa. Po mnenju pripombodajalca 4 projekt ne sledi ciljem Evropske unije glede kakovosti zraka v mestih, zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov in toplotnih obremenitev v mestih.

Splošni očitki pripombodajalca 4 v dopisu z dne 20. 9. 2023 se nanašajo na to, da projekt ne v grafiki in ne v tekstu, ne obravnava ključni vidik multimodalnega vozlišča, da projekt ne upošteva hierarhije, določene s projektno nalogo oziroma jo zanemari, da projekt na več mestih predvideva posek drevoredov, bodisi deloma bodisi v celoti, pri čemer so pomanjkljivi načrti zasaditve novih drevoredov (na več odsekih niso niti predvideni).

Pripombodajalec 4 se je v dopisu z dne 20. 9. 2023 odzval z lastnim vidikom na projekt v delu načrtovanja javnega potniškega prometa, kolesarjenja in hoje in podal tudi nekatere predloge. Ob upoštevanju splošnih pripomb po posameznih prometnih načinih, pa je dodal še posamezne pripombe in predloge v zvezi s posameznimi ureditvami na Vilharjevi, Masarykovi, Šmartinski, Železni cesti in Topniški ulici ter na širšem območju na Dunajski cesti in krožišču na Šmartinski cesti.

Po pregledu pripomb in predlogov pripombodajalca 4 z dne 20. 9. 2023 je ministrstvo ugotovilo, da se vsebina nanaša na način prometnih ureditev na ožjem, kot tudi širšem območju nameravanega posega, pri čemer ministrstvo v nadaljevanju podrobnejše vsebine ne navaja iz razloga, ki je pojasnjen v nadaljevanju.



Ministrstvo ugotavlja, da je bila po zaključku javnega naznanila in objave dokumentacije v predmetnem predhodnem postopku, tj. dne 10. 10. 2023 izvedena javna predstavitev projekta gradnje gospodarske javne infrastrukture in obnove cest na območju Potniškega centra Ljubljana, na kateri je bil pristoten tudi pripombodajalec 4, ki se je nato odzval z Odzivom na javno predstavitev projekta Potniškega centra Ljubljana, ki je bil objavljen dne 27. 10. 2023 na spletni strani: <https://prometnapolitika.si/wp-content/uploads/2023/11/Odziv-KTPP-na-javno-predstavitev-projekta-PCL-27.10.2023.pdf>.

Ministrstvo je z namenom preveritve resničnega dejanskega stanja opravilo vpogled v navedeno spletno stran in ugotovilo, da je pripombodajalec 4 v odzivu z dne 27. 10. 2023 na izvedeno javno predstavitev predstavitev projekta gradnje gospodarske javne infrastrukture in obnove cest na območju Potniškega centra Ljubljana z dne 10. 10. 2023 navedel, da se je projekt v času od javne objave dokumentacije v predmetnem predhodnem postopku pomembno spremenil na bolje. Uvodne ugotovitve so bile: - projekt, ki je bil javno predstavljen 10. 10. 2023, je v nekaterih ključnih vidikih pomembno drugačen od projekta, na katerega se je predhodno javno odzval pripombodajalec 4 in večina sprememb projekta je po ocenah pripombodajalca 4 pozitivnih; - spodbudno je, da se sočasno z načrtovanjem učinkovitega prestopanja z regionalnega, medkrajevnega in mednarodnega na mestni promet načrtuje tudi celovita prenova linij Ljubljanskega potniškega prometa, ki sicer ni del projekta Potniški center Ljubljana, vendar je ključnega pomena za njegovo uspešnost in predstavlja pomemben nastavek za nadaljnji razvoj projekta: - pomembno je, da se v novem projektu kapaciteta cest v območju Potniškega centra Ljubljana za osebni avtomobilski promet na nobeni od obodnih cest ne povečuje bistveno, število pasov se je glede na projekt, ki je bil objavljen v okviru predhodnega postopka, na Vilharjevi cesti zmanjšalo, pri čemer je eden od treh pasov rumeni pas; - iz predstavitve je bilo razvidno, da se načrtovalci zavedajo pomena odraslega drevja za kakovost bivalnega okolja in si prizadevajo, da bi na območju ohranili čim večje število obstoječih dreves. Ob Vilharjevi cesti je tako npr. skladno z novim projektom mogoče ohraniti nekoliko večji delež dreves na severni strani ceste.

Pripombodajalec 4 ugotavlja tudi, da je kljub zgoraj omenjenim izboljšavam projekt obnove cest na vseh področjih mogoče še dodatno optimizirati in zato v nadaljevanju odziva z dne 27. 10. 2023 podaja ugotovitve, predloge in pripombe na projekt, ki jih je ministrstvo strnilo v nadaljevanju:

*v povezavi z javnim potniškim prometom:*

- 4.1. Pripombodajalec 4 navaja, da iz javne predstavitve izhaja, da je glavna prestopna točka iz nove železniške in avtobusne postaje na Ljubljanskem potniškem prometu predvidena na Masarykovi cesti in pri tem nadaljuje, da je to glede na zatečeno stanje okoliških projektov najboljša možnost v danih okoliščinah. Prav tako naj bi bilo iz javne predstavitve razumeti, da se predvideva temeljitejša sprememba linij Ljubljanskega potniškega prometa;
- 4.2. Pripombodajalec 4 ugotavlja, da je bistvena sprememba tudi nov terminal avtobusne postaje ob Masarykovi cesti. Za nadaljnji razvoj projekta je zato pomembno opredeliti, kateri avtobusi bodo ustavljali na Masarykovi cesti, kateri pa na Vilharjevi cesti, pri čemer je pomembno, da se bodo na Masarykovi cesti ustavljali tisti, ki v največji meri služijo dnevnim vozačem;
- 4.3. Po mnenju pripombodajalca 4 bi bilo pri celoviti prenovi omrežja Ljubljanskega potniškega prometa potrebno upoštevati tudi postajališča Slovenskih železnic in regionalnih avtobusov v območju omrežja Ljubljanskega potniškega prometa ter jih obravnavati kot prestopne točke, ki lahko dopolnijo možnosti prestopanja na mestni promet;
- 4.4. Pripombodajalec 4 ugotavlja, da je, izhajajoč iz animacije prometne ureditve na javni predstavitvi, za učinkovito vodenje Ljubljanskega potniškega prometa potrebno urediti ločene oziroma rumene pasove tudi na odseku Masarykove ceste (oziroma Trga OF) med Miklošičevo in Dunajsko cesto;
- 4.5. Po mnenju pripombodajalca 4 je ločene oziroma rumene pasove za Ljubljanski potniški promet nujno urediti tudi na Dunajski cesti, saj gre za glavno os javnega prometa v mestu;

- 4.6. Pripombodajalec 4 še vedno meni, da je potrebno omogočiti potek linij Ljubljanskega potniškega prometa tudi po Vilharjevi cesti, zaradi možnosti prestopa s severnega terminala nove avtobusne postaje na mestni promet in ponovno predlaga, da se preveri možnost preureditve: južnega pasu, ki je zdaj namenjen peronom in drop-off, v rumeni pas za Ljubljanski potniški promet proti vzhodu, srednji pas bi bil namenjen ostalemu prometu, severni pas pa bi bil rumeni pas za Ljubljanski potniški promet proti zahodu in

*po posameznih sklopih cest:*

- 4.7. na Vilharjevi cesti, pripombodajalec 4: - podpira spremembo odseka Vilharjeve ceste med Železno cesto in Topniško ulico v tripasovno cesto z rumenim pasom za avtobuse v smeri proti vzhodu, namesto štiripasovne ceste brez rumenih pasov, saj po njegovem mnenju s takšno ureditvijo ostaja tudi več prostora za kolesarje in pešce ter predvsem za ohranitev večjega števila obstoječih dreves oziroma za zasaditev novih in pripominja, da morajo biti obstoječa velika drevesa tudi v nadaljnjem načrtovanju ohranjena, kadar je le mogoče, saj nova drevesa potrebujejo več desetletij, da je njihov učinek primerljiv s starimi, v današnjih klimatskih pogojih pa so slabši tudi pogoji za rast; - ugotavlja, da so kljub spremembi v tripasovno cesto v večjem delu poteka dejansko še vedno štirje pasovi, saj je zaradi zavijalnih pasov na več kot polovici dolžine dodan še po en pas in pri tem pripominja, da je dolžino zavijalnih pasov treba zmanjšati na najmanjšo možno mero, oziroma jih je na določenih delih smiselno celo ukiniti; - meni, da je potrebno omogočiti tudi ureditev linij Ljubljanskega potniškega prometa po Vilharjevi cesti; - meni, da je potrebno podaljšati podhod za kolesarje tudi pod Vilharjevo cesto ter ustrezno urediti iztek na severni strani, ki danes ni primeren. – meni, da je potrebno preveriti možnost ureditve delilnega zelenega pasu med kolesarsko stezo in cestiščem po celotni dolžini na južni strani; - poudarja, da se prehodnost prostora za pešce nikakor ne sme zmanjševati, glede na obstoječe stanje in predlaga ohranitev obojestranskega prehoda za pešce pri Črtomirovi ulici in vsaj enostranskega pri Novakovi ulici ter dvostranski prehod za pešce pri izvozu iz avtobusne postaje; - predlaga ponovno preveritev možnosti za ohranitev drevoreda na severni strani ceste med Železno cesto in Neubergerjevo ulico, mogoče ob delnem zamiku voznih pasov oziroma ukinitvi zavijalnih pasov v tem odseku; - pripominja, da je potrebno dodati drevored na južni strani ceste na zahodnem delu, med avtobusno postajo in Dunajsko cesto;
- 4.8. na Masarykovi cesti, pripombodajalec 4: meni, da je širino vozišča na zahodnem delu potrebno zmanjšati na najmanjšo možno mero, z razlogom, da se pridobi več prostora za zelenje, ki ga je trenutno v tem delu zelo malo, ter za površine za kolesarje in pešce in predlaga preveritev širine voznih pasov, ki naj bo čim manjša. – predlaga ureditev delilnega zelenega pasu med kolesarsko stezo in voziščem na južni strani ceste na zahodnem delu, med Miklošičevo in Dunajsko cesto (Trg OF); - opominja, da se prehodnost prostora za pešce nikakor ne bi smela zmanjševati, in zato predlaga ohranitev obojestranskega prehoda za pešce pri Kotnikovi ulici ter preveritev možnosti dodatnega prehoda pri Maistrovi ulici;
- 4.9. na Železni cesti, pripombodajalec 4: meni, da je širino cestišča potrebno zmanjšati na minimum, kar je v primeru Železne ceste pomembno tudi zaradi čim lažjega prehoda med sosesko Zupančičeva jama in Severnim parkom, ki je glavna zelena površina za ta del Bežigrada;
- 4.10. v Parku na križišču Šmartinske in Topniške, pripombodajalec 4: - opominja, da čeprav je ureditev bypassa v projektu z vidika ohranitve parka in z vidika kolesarjev in pešcev boljša od tiste v predhodni različici projekta, se mu še vedno ne zdi sprejemljiva, pri tem pa dodaja, da ne razume, kakšna je prednost ureditve bypassa za Javni potniški promet, kolesarjenje in hojo, kot se mu tudi ne zdi sprejemljivo, da se ureditev izvaja izključno za izboljšanje pogojev za osebni motorni promet, saj je to v nasprotju tako s strateškimi usmeritvami na ravni mesta kot s cilji konkretnega projekta Potniški center Ljubljana; - izraža odobravanje, da se park, kot po njegovem razumevanju izhaja iz javne predstavitve, v novem načrtu znatno širi na zemljišče proti jugu; - predlaga namesto bypassa ureditev običajnega zavijalnega pasu skozi križišče, ki se stika z ostalimi voznimi pasovi, s čimer se prepreči fragmentacija zelene

površine in - predlaga premik avtobusne postaje pred križišče, s čimer bi se zmanjšalo čakanje, saj se avtobus ustavi na semaforju.

Ministrstvo v nadaljevanju odločbe smiselno obravnava navedene zadnje pripombe in mnenje pripombodajalca 4, podane v Odzivu na javno predstavitev projekta Potniškega centra Ljubljana z dne 27. 10. 2023, namesto pripomb in mnenja pripombodajalca 4 na dokumentacijo v času javnega naznanila v predmetnem predhodnem postopku, saj je bil projekt, kot izhaja tudi iz opredelitve nosilke nameravanega posega (dopis št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023), v vmesnem času že optimiziran in so bile nekatere pripombe pripombodajalca 4, podane na dokumentacijo v času javnega naznanila upoštevane.

Ministrstvo je tudi samo pregledalo in primerjalo predloženo dokumentacijo, ki je bila objavljena v času javnega naznanila, in predloženo dokumentacijo po zaključku javnega naznanila in ugotovilo, da je bila dokumentacija dopolnjena s spremembami, ki so nastale zaradi prilagoditev projekta takim rešitvam, ki bodo imele najmanjši potencialni vpliv na prostor, okolje in zdravje ljudi. Pri tem ministrstvo dodaja, da po njegovem mnenju, spremembe niso spremenile vsebine nameravanega posega v taki meri, da bi bilo potrebno novo javno naznanilo dokumentacije, saj so spremembe minimalne, obseg in učinki celotne ureditve pa se le zmanjšujejo oziroma upoštevajo že podane pripombe strokovnih organov, stranskih udeležencev in splošne javnosti. Spremenjena je predvsem ureditev vozniških pasov na vzhodnem delu Vilharjeve ceste, kjer se iz prvotnih štirih pasov cesta uredi kot tripasovna z dvema pasovoma (en rumeni) v smeri proti vzhodu in enim v smeri proti zahodu, nekdanji četrti pas je pa uporabljen za umestitev dodatnih zelenih površin. Ostale spremembe so manjšega značaja kot npr. dodatne ureditve zelenih površin in zasaditev, umestitev prehodov za pešce, levih zavijalnih pasov, postajališč za avtobuse, poteki kolesarskih poti itd. in jih ministrstvo prišteva kot prilagoditve in izboljšave projekta na podlagi pripomb v tem predhodnem postopku.

V povezavi z navedenimi pripombami in predlogi pripombodajalca 4 z dne 20. 9. 2023 oziroma z dne 10. 10. 2023 ministrstvo, kot že predhodno pojasnjuje, da se v predhodnem postopku ugotavljajo verjetno pomembni vplivi nameravanega posega na okolje, vključno z vplivi nameravanega posega na zrak, pri čemer sicer igrata pomembno vlogo tudi promet in vegetacija, vendar pa ministrstvo ugotavlja okoljsko sprejemljivost nameravanega posega na podlagi meril iz Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, način prometnih ureditev in ohranitve obstoječe in zasaditve nove vegetacije pa je predmet drugih postopkov.

Glede na navedeno se zato ministrstvo do navedenih pripomb in predlogov pripombodajalca 4 posebej ne opredeljuje, zlasti ob dejstvu, da iz opredelitve nosilke nameravanega posega (dopis št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023) izhaja, da je: - po navedbi, v teku naročilo strokovnih podlag za SD5 OPN MOL ID, ki bo obravnavala in podala izhodišča ter v prostorskem aktu omogočila izvedbo ustreznih multimodalnih točk oziroma je predvidena izdelava poglobljene študije novih povezav ljubljanskega potniškega prometa, - po navedbi za projekt in prometne ureditve celotnega območja Potniški center Ljubljana bila izdelana detajlna prometna študija in - z načrtovanjem prometnih ureditev nosilka nameravanega posega v čim večji možni meri sledila predlogom pripombodajalca 4 z namenom prilagoditev projekta takim rešitvam, ki bodo imele najmanjši potencialni vpliv na prostor, okolje in zdravje ljudi, kar izhaja tudi iz pojasnil nosilke nameravanega posega na pripombe in mnenje pripombodajalca 4, podano v Odzivu na javno predstavitev projekta Potniškega centra Ljubljana z dne 27. 10. 2023 in jih je ministrstvo, po proučitvi pripomb in predlogov pripombodajalca 4, na osnovi podatkov v vlogi in njenih dopolnitev, predvsem pa nadaljnje opredelitve nosilke nameravanega posega v dopisu št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023, strnilo kot sledi v nadaljevanju:

Ministrstvo v zvezi s pripombo iz točke 4.1. najprej pojasnjuje, da načrt ureditve prometne infrastrukture predvideva novo večje postajališče za Ljubljanski potniški promet na Masarykovi

cesti v območju obstoječe železniške postaje (v izteku Kolodvorske ulice), za katerega je ob izgradnji vseh načrtovanih ureditev predvidena vloga nove glavne prestopne točke Ljubljanskega potniškega prometa. Tako je prestopna točka s kar najbolj kvalitetnimi in frekventnimi povezavami Ljubljanskega potniškega prometa v neposredni bližini in navezavi tako na železniško postajo kot tudi na južni terminal nove avtobusne postaje, na katerem je predvideno ustavljanje medkrajevnega (okoljske občine in LUR) avtobusnega prometa.

Izhajajoč iz dokumentacije predmetne zadeve, ministrstvo v zvezi s pripombo iz točke 4.2. pojasnjuje, da je predvidena tudi izdelava poglobljene študije novih povezav ljubljanskega potniškega prometa, ki bo preverila kar najboljšo integracijo nove glavne prestopne točke na Masarykovi cesti ter predvidela nov potek linij ter navezav na druge prestopne točke (multimodalnost – železnica, bicikelj, P+R itd.).

V zvezi s pripombo iz točke 4.3. ministrstvo na osnovi pregleda dokumentacije predmetne zadeve pojasnjuje, da je namen projekta Potniški center Ljubljana omogočiti kar najboljše pogoje za razvoj in obratovanje Javnega potniškega prometa. S tem namenom je v fazi naročila strokovna podlaga za SD5 OPN MOL ID, ki bo obravnavala in podala izhodišča ter v prostorskem aktu omogočila izvedbo točno takšnih multimodalnih točk. Ne samo prestopanje med LPP in železniškim prometom, preverjena bo tudi mikrodostopnost do takšnih točk (pešačenje, kolesarjenje).

V zvezi s pripombo 4.4. ministrstvo nadalje pojasnjuje, da na odseku med Miklošičevo in Dunajsko cesto v tej fazi projekta ni predvidenih rumenih pasov. Kot pojasnjuje nosilka nameravanega posega v predloženi dokumentaciji, je razlogov to je več. Prvi razlog je ta, da je na tem odseku potrebno zagotoviti prepletanje velikega števila vozil, ki je s potekom rumenega pasu otežen. Težava prepletanja oziroma razvrščanja je pomembnejša pri samem avtobusnem prometu. Pot avtobusov na tem odseku bo namreč določena s študijo prenove linij Ljubljanskega potniškega prometa, zelo verjetno pa bodo linije potekale iz smeri Trga Osvobodilne fronte v smeri vseh krakov križišča Bavarski dvor (Tivolska, Slovenska, Dunajska cesta). Zagotavljanje rumenih pasov v vse našete smeri ni niti smiselno, niti ni prostorsko izvedljivo. Po izdelavi študije prenove linij Ljubljanskega potniškega prometa se bo znotraj projekta ponovno preverilo možnost vzpostavitve rumenega pasu za smer, ki bo izstopala po pomembnosti in frekvenci voženj.

V zvezi s pripombo iz točke 4.5. glede ločenih oziroma rumenih pasovih za LPP na Dunajski cesti ministrstvo pojasnjuje, da odsek Dunajske ceste in ureditve vozišča ni del projekta ureditve javne prometne in komunalne infrastrukture Potniškega centra Ljubljana. Ta odsek se ureja s projektom ŽOLP1 (Železniško območje postaje Ljubljana), naročnik pa je DRSI. Na tem odseku je potrebno zagotoviti prepletanje velikega števila vozil, ki je s potekom rumenega pasu otežen. Težava prepletanja oziroma razvrščanja je pomembnejša pri samem avtobusnem prometu. Pot avtobusov na tem odseku bo namreč določena s študijo prenove linij Ljubljanskega potniškega prometa, zelo verjetno pa bodo linije potekale iz smeri Trga OF vse smeri vseh krakov križišča Bavarski dvor (Tivolska, Slovenska, Trg osvobodilne fronte). Zagotavljanje rumenih pasov v vse našete smeri ni niti smiselno, niti ni prostorsko izvedljivo. Po izdelavi študije prenove linij Ljubljanskega potniškega prometa se bo znotraj projekta ponovno preverilo možnost vzpostavitve rumenega pasu za smer proti centru mesta, ki bo izstopala po pomembnosti in frekvenci voženj. Izvedba rumenega pasu za smer ven iz mesta sledi splošni usmeritvi nosilke nameravanega posega, da se v tej smeri ne ureja rumenih pasov.

V zvezi s pripombo iz točke 4.6. glede spremembe odseka Vilharjeve ceste med Železno cesto in Topniško ulico ministrstvo odgovarja, da je predvidena izdelava poglobljene študije novih povezav ljubljanskega potniškega prometa, ki bo preverila kar najboljšo integracijo nove glavne prestopne točke na Masarykovi cesti kot tudi navezavo na območje celotnega Potniškega centra Ljubljana. V tej fazi projekta možnost prevoznosti Vilharjeve ceste v območju Avtobusne postaje

iz smeri vzhoda proti zahodu ni predvidena. Zaradi želje po zgoščevanju linij Ljubljanskega potniškega prometa na Masarykovi cesti in s tem velike frekvence prihodov in odhodov je Ljubljanski potniški promet na Vilharjevi cesti namenoma v podrejenem položaju. Na podlagi študije prenove linij Ljubljanskega potniškega prometa bo tudi sprejeta končna odločitev o linijah na Vilharjevi cesti. Za takšno linijo sta možni dve izvedbi: Prva je potek po Vilharjevi in Železni cesti (lahko tudi kot zanka), druga pa predvideva možnost dvosmernega avtobusnega prometa na odseku ob Avtobusni postaji. Na tem odseku so sicer predvideni trije vozni pasovi (en pas za servisiranje avtobusov in drop-off območje za avtobusno postajo, en rumeni pas za Javni potniški promet in en vozni pas), ki se jih v prihodnjih fazah razvoja projekta samo s talno signalizacijo lahko uredi tudi drugače (dvosmernost za Javni potniški promet).

V zvezi s pripombo iz točke 4.7. ministrstvo prav tako pojasnjuje, da če je le mogoče, se vsa obstoječa drevesa s projektom ohranjajo. Zaradi obstoječe pozidave in robnih pogojev je na Vilharjevi cesti nemogoče ohraniti vsa obstoječa drevesa. Zasaditev novih dreves je predvidena v celotni dolžini Vilharjeve ceste. Pasovi za leve zavijalce so na vseh priključkih zmanjšani na racionalen minimum. Izvedba tripasovne Vilharjeve ceste pogojuje tudi izvedbo pasov za leve zavijalce, saj v nasprotnem primeru čakajoča vozila ovirajo tudi avtobusni promet, kar je v nasprotju s temeljnimi izhodišči projekta. Ureditev podhoda pod Železniško postajo se navezuje na obstoječi podhod za kolesarje pod Vilharjevo cesto. Ureditev izhoda iz podhoda na severni strani Vilharjeve ni del projekta ureditve javne prometne in komunalne infrastrukture Potniškega centra Ljubljana. Ureditev južnega roba je definirana tudi z nekaterimi drugimi projekti zasebnih investitorjev (Emonika, Avtobusna postaja, Vilharia, Situla), ki definirajo tudi rabo in ureditev prostora med objektom in voziščem. S spremembo Vilharjeve ceste iz štirpasovne v tripasovno je možnost vzpostavitve zelenega robnega pasu omogočena, zeleni pas med kolesarsko površino in hodnikom za pešce ter voziščem je v največji meri vzpostavljen (zelenica z drevoredom), ni pa mogoč na celotnem odseku. Vsi obstoječi prehodi za pešce na Vilharjevi cesti se z novelacijo projekta ohranijo, prav tako odstranitev drevoreda na tem odseku ni dokončna. V sklopu načrtov za ureditev javne komunalne in cestne infrastrukture se išče možnost prilagoditve severnega roba tako, da bo ohranitev večjih dreves na tem odseku mogoča. Del Vilharjeve ceste med avtobusno postajo in Dunajsko cesto je urejen v sklopu arhitekturnih rešitev projektov Emonika in Avtobusna postaja. Predvidena je zasaditev dreves, ni pa v tem delu predvidene zelenice, saj je posebno v območju avtobusne postaje potrebno omogočiti dostop do vozišča (postajna in ustavna mesta).

V zvezi s pripombo iz točke 4.8. v povezavi z ureditvijo zelenega pasu (zelenja), ministrstvo pojasnjuje, da zoženje vozniških pasov na zahodnem delu Masarykove ceste, ki bi omogočilo umestitev zelenice v primerni širini, ni mogoče. Na račun zoženja se bo uredilo varovalni pas vzdolž južnega roba, ki bo omogočal večjo varnost kolesarskega prometa. Glede na izvedljivo širino, bo ta pas predvidoma tlakovan, saj v takšni širini rast vegetacije ni mogoča. Sredinski otok in celotna ureditev ceste na Trgu OF bo prilagojena ohranitvi velikih dreves v tem odseku. Širina vozniških pasov na celotni potezi Masarykove ceste mora omogočati prehitevanje in avtobusov (tudi lažjih tovornih vozil), ožjenje vseh pasov ima lahko neželene posledice za pretočnost avtobusnega prometa. V zvezi s Kotnikovo ulico ministrstvo pojasnjuje, da je na tem odseku predvidena multifunkcijska niša za avtobusni promet, ki bo omogočalo boljše obratovanje avtobusnega prometa na celotnem območju. Dodatni prehod na Kotnikovi ulici za pešce bi zmanjšal kapaciteto kot tudi uporabnost te niše. Glede na obstoječe stanje in uporabo Kotnikove ulice iz strani pešcev in kolesarjev je bila sprejeta odločitev o enostranskem prehodu za pešce. Glede ureditve Maistrove ulice ministrstvo pojasnjuje, da je odsek med Metelkovo ulico in Njegoševo cesto (oboje je predvideno kot polno križišče) dolg ca. 160 m. Takšen prehod bi moral biti zaradi števila vozniških pasov semaforiziran, umestitev dodatnih prehodov na tako kratkem odseku pa bi posledično negativno vplivala na pretočnost motornega (predvsem pomembno za avtobusni promet) prometa. Hkrati bi z ureditvijo prehoda skoraj v celoti ukinili tudi sredinsko linijo drevoreda na tem odseku.

V zvezi s pripombo iz točke 4.9. ministrstvo, po pregledu predložene dokumentacije pojasnjuje, da Železna cesta predstavlja eno glavnih vpadnih smeri za avtobusno postajo. Iz tega razloga so na Železni cesti predvideni dodatni rumeni pasovi, ki morajo s svojo širino zagotavljati nemoten in udoben avtobusni promet. S tem namenom so predvideni rumeni pasovi v širini 3,25-3,50 m in podrejeni vozni pas za osebni motorni promet v širini 3,00 m. Prehodnost med parkom in sosesko se bo uredila z ukrepi umirjanja prometa in dvignjenimi prehodi oziroma križišči.

Ministrstvo po proučitve dokumentacije predmetne zadeve, v zvezi s pripombo iz točke 4.10. gede parka na križišču Šmartinske in Topniške, pojasnjuje naslednje: za projekt in prometne ureditve celotnega območja Potniški center Ljubljana je bila izdelana detajlna prometna študija. Na podlagi te študije je bilo za pretočnost prometa določeno, da je izvedba bypassa smiselna, saj v primeru neizvedbe prihaja do daljših zastojev, ki v okviru križišča močno vplivajo tudi na pretočnost avtobusnega prometa. Posredno je ureditev bypassa potrebna tudi za boljšo pretočnost avtobusnega prometa. Dodatno načrtovan bypass omogoča umestitev avtobusnega postajališča na Šmartinsko cesto po križišču, kar omogoča uporabo postajališča za linije iz vseh krakov križišča. Umestitev postajališča višje v smeri proti BTC ni mogoča zaradi vzdolžnega naklona vozišča. Rešitev bypassa v tej fazi projektne dokumentacije še ni dokončna in se lahko detajlno še spreminja. Predvsem v odvisnosti od parkovnih rešitev, ohranjanja obstoječe vegetacije (dreves) in iskanja primerne lokacije avtobusnega postajališča na Šmartinski cesti (tudi v odvisnosti od študije prenove avtobusnih linij Ljubljanskega potniškega prometa). Ureditev parka se načeloma širi v smeri proti jugu in vzhod. Predvidena rešitev je v začetnih fazah načrtovanja oziroma urbanizma, dokončne rešitve in možnosti bodo definirane naknadno, z drugimi prostorskimi akti (OPPN) in projekti. Kot že predhodno navedeno, pa je rešitev, da se namesto bypassa uredi običajni zavijalni pas skozi križišče, ki se stika z ostalimi voznimi pasovi, težavna zaradi umestitve avtobusnega postajališča na Šmartinski cesti. V primeru izvedbe »klasičnega« bypassa bi postajališče zamaknili v območje prevelikega vzdolžnega naklona za izvedbo postajališča. Ne glede na to, pa izvedba klasičnega bypassa ostaja odprta, je pa odvisna od definiranja potreb in lokacij za postajališča avtobusnega prometa v tem območju. Bypass je smiseln zaradi velike količine prometa in vpliva le tega tudi na avtobusni promet. Umestitev postajališča pred križišče ima dve pomanjkljivosti. Prva je, da je postajališče samo za avtobusne linije, ki prihajajo iz smeri Masarykove ceste, druga pa, da takšna umestitev postajališča močno vpliva na pretočnost križišča, ki je med najbolj obremenjenimi križišči v Mestni občini Ljubljana. Prepletanje vseh tokov je tako močno oteženo, zamude in dolžine kolon pa bodo vplivale tako na Ljubljanski kot tudi medkrajevni in regionalni avtobusni potniški promet.

II./

Ministrstvo je na svoj naslov dne 20. 9. 2023 prejelo tudi skupno zahtevo za vstop v postopek s strani zainteresiranih strank nevladnih organizacij skladno z 237. členom Zakona o varstvu okolja, tj. IPoP - Inštitut za politike prostora, Tržaška c. 2, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: IPoP), Focus, društvo za sonaraven razvoj, Maurerjeva ulica 7, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: FOCUS) in PIC - Pravni center za varstvo človekovih pravic in okolja, Metelkova ulica 6, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: PIC), in sicer z dopisom brez št. z dne 19. 9. 2023. Ministrstvo je s sklepom št. 35431-113/2023-2570-25 z dne 12. 10. 2023 navedenim nevladnim organizacijam priznalo status stranskega udeleženca.

Iz dopisa zainteresiranih strank nevladnih organizacij izhaja pojasnilo o dodelitvi statusa delovanja v javnem interesu na področju varstva okolje, in sicer na podlagi odločb ministrstva in opredelitev interesa stranskega udeleženca. Nadalje iz dopisa zainteresiranih strank izhaja mnenje, da je za nameravani poseg potrebno izvesti presojo vplivov na okolje, saj menijo, da bo poseg imel izrazito škodljive učinke najmanj na podnebje in zdravje ljudi. Projekt s predvidenimi posegi nasprotuje doseganju podnebnih ciljev, predvsem na področju prometa. Glede na povečanje cestnega prometa zaradi povečane kapacitete cest, odstranjevanje drevoredov odraslih dreves in skromno zasajanje drevoredov z novimi, ki imajo bistveno manjši ugoden vpliv

na okolje, se bo na celotnem območju okoli Potniškega centra Ljubljana še bolj odrazil učinek urbanega toplotnega otoka. To vpliva tako na zdravje ljudi, kot na večjo potrebo po hlajenju, s tem večjo porabo energije in emisij toplogrednih plinov iz stavb. Pri tem zainteresirane stranke navedeno konkretizirajo z naslednjimi argumenti, ki izhajajo iz predložene dokumentacije, objavljene v času javne razgrnitve, na področju:

*povečanja kapacitet predmetnih cest za motorni promet:*

- Na Vilharjevi cesti, ki se širi z dveh pasov za ves motorni promet na štiri pasove za ves motorni promet, brez rumenih pasov, le v odseku mimo predvidene nove avtobusne postaje ostaja dvopasovna, a enosmerna, z enim rumenim pasom; kapaciteta ceste za ves motorni promet se v odseku med Železno cesto in Topniško ulico, v okolici katerega je veliko število stanovanjskih stavb, najmanj podvoji;
- Na Železni cesti, ki se širi z dveh pasov za mešan motorni promet, vključno z avtobusi, na štiri pasove, od katerih sta v večjem delu poteka dva rumena pasova za avtobusni promet; kapaciteta ceste se povečuje za delež prometa, ki ga danes predstavljajo avtobusi;
- Na Masarykovi cesti, ki se širi z dveh pasov za mešan motorni promet, vključno z visokim deležem avtobusov, na štiri pasove, od katerih sta dva v delu od Miklošičeve ulice do križišča s Topniško ulico in Šmartinsko cesto, namenjena avtobusom; kapaciteta ceste se povečuje za (znaten) delež prometa, ki ga danes predstavljajo avtobusi; tudi Masarykova cesta v tem delu poteka ob območju, v katerem je veliko stanovanjskih in poslovnih stavb;
- Na Šmartinski cesti in Topniški ulici, ki ostajata štiripasovne, kapaciteta se ne povečuje.

Po mnenju stranskih udeležencev bo zaradi povečanja kapacitet zlasti Vilharjeve in Masarykove ceste za avtomobilski motorni promet zaradi pojava inducirane prometa povzročilo povečanje negativnih vplivov prometa na zdravje, predvsem zaradi poslabšanja kakovosti zraka in povečanja hrupa, ter tudi povečanje emisij toplogrednih plinov iz prometa. Induciran promet se pojavi, kadar se potovalni čas zmanjša, zato postane potovanje z avtom privlačnejše, to pa povečuje promet z njim. Stranski udeleženci pri tem nadaljujejo z pojasnjevanjem kaj inducirani promet je oziroma kdaj do njega pride in se pri tem navezujejo na to, da o induciranem prometu govori vrsta mednarodno priznanih študij. Durantin in Turner (2009) npr. sta v raziskavi, v kateri sta uporabila tudi podatke iz NPTS, ugotovila, da število voznih kilometrov narašča v sorazmerju s številom zgrajenih avtocestnih kilometrov. Primerjala sta število milj novozgrajenih cest v letih med 1980 in 2000, in skupno število milj, prevoženih v teh dveh mestih v tem obdobju. Odkrili so skoraj popolno razmerje 1:1. V mestu, v katerem je zmogljivost cest narasla za 10 % med letoma 1980 in 1990, je količina voženj prav tako narasla za 10 %. Če je zmogljivost cest narasla v določenem mestu za 11 % v letih med 1990 in 2000, je skupno število prevoženih milj prav tako naraslo za 11 %. Na osnovi navedenega stranski udeleženci ocenjujejo, da bo v konkretnem primeru Vilharjeve in Masarykove ceste zelo verjetno, da bodo glavni generator inducirane prometa nove garažne hiše v območju Potniškega centra Ljubljana, v katerih je glede na javno dostopne podatke predvidenih kar okoli 3.700 novih parkirnih mest, torej npr. trikrat toliko, kot jih je v Centru Stožice.

*odstranitve več odsekov drevoredov odraslih dreves:*

Stranski udeleženci navajajo, da je s projektom načrtovana odstranitev več odsekov drevoredov odraslih dreves, ki se le deloma nadomeščajo z novimi in katerih učinkov še več desetletij ne bodo zmogle nadomestiti predvidene nove zasaditve. Konkretno je po mnenju stranskih udeležencev:

- v celoti načrtovana odstranitev drevoreda na južni strani Vilharjeve ceste, med Železno in Dunajsko cesto, prav tako naj bi se v celoti odstranila drevoreda na obeh straneh Vilharjeve ceste med Železno cesto in Neubergerjevo ulico, ter drevored na severni strani Vilharjeve ceste med Neubergerjevo ulico in Topniško ulico. Odstranil naj bi se tudi večji

- obseg odraslega drevja v parku na križišču Masarykove ceste, Topniške ulice in Šmartinske ceste;
- zaradi širitve cest načrtovano znatno povečanje tlakovanih površine v celotnem širšem območju Potniškega centra Ljubljana. Na Vilharjevi, Železni in Masarykovi cesti se tlakovane površine več kot podvojijo, povečajo se tudi na Šmartinski cesti, kar še dodatno okrepi negativne učinke večje pozidanosti območja Potniškega centra, ki bi jih morala nova ureditev blažiti.

Glede na literaturne podatke (M. Pavšek 2016, R. Ciglič, B. Komac: The Central-European Urban Heat Island Atlas Geografski vestnik, letnik 88, št. 1, str.746-149) bo oboje skupaj prispevalo k znatnemu povečanju učinka urbanega toplotnega otoka, pri čemer je širše območje Železniške postaje že danes eden najbolj izrazitih urbanih toplotnih otokov v Ljubljani. Stranski udeleženci nadaljujejo s pojasnjevanjem pojava urbanega toplotnega toka, pri čemer se opirajo na literaturne podatke (R. Novak, 2022: Hot in the city: Urbanitoplotni otok). Zaradi večje porabe energije za hlajenje v okoliških stavbah se bodo povečali poraba energije in izpusti toplogrednih plinov, kar je v nasprotju s podnebnimi cilji. Prav tako bo povečanje učinka urbanega toplotnega otoka imelo znatne posledice na zdravje ljudi v širši okolici Potniškega centra Ljubljana. Večje tlakovane površine pomenijo tudi povečano tveganje za lokalne poplave kot posledice intenzivnejših padavin, s čimer se zmanjšuje podnebna odpornost območja.

Glede na veliko verjetnost povečanih vplivov na zdravje ljudi zaradi povečanja onesnaženja zraka, hrupa in učinkov urbanega toplotnega otoka, ter tudi zelo verjetnih negativnih vplivov na podnebne cilje zaradi povečanja izpustov toplogrednih plinov iz prometa in porabe energije za hlajenje stavb, ki bi jih povzročile ureditve, načrtovane v projektu nameravanega posega stranski udeleženci menijo, da je potrebno skozi presojo vplivov na okolje zbrati ustrezne podatke in oceniti predvidene vplive.

Ministrstvo je dne 15. 1. 2024 izvedlo ustno obravnavo zaradi zagotovitve možnosti nosilcu nameravanega posega in stranskim udeležencem, da se lahko izjasnijo o vseh dejstvih in okoliščinah, ki so pomembne za odločanje, predvsem pa, da se izjasnijo o sprejemljivosti nameravanega posega.

Nosilki nameravanega posega je bil na koncu ustne obravnave dne 15. 1. 2024 določen rok za podajo pisnih pojasnil na pripombe stranskih udeležencev do vključno 1. 2. 2024.

Nosilka nameravanega posega je ministrstvu v postavljenem roku dne 1. 2. 2024 posredovala dopis št. 01\_1\_00271\_24/MaF z dne 1. 2. 2024 z grafično prilogo IZP - Ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, Načrt s področja gradbeništva, Primerjava zelenih in utrjenih površin pred in po posegu, št. risbe 02, M 1:2.000, št. projekta 9013, december 2023, ELEA iC d.o.o., Dunajska 21, 1000 Ljubljana in Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana, kot odgovor na pripombe stranskih udeležencev na ustni obravnavi z dne 15. 1. 2024.

Ministrstvo je dne 2. 2. 2024 stranske udeležence seznanilo z opredelitvijo nosilke nameravanega posega v zvezi z njihovimi pripombami, podanimi na ustni obravnavi z dopisom št. 35431-113/2023-2570-44 z dne 2. 2. 2024.

Dne 13. 2. 2024 je ministrstvo s strani stranskih udeležencev prejelo dopis brez št. z dne 12. 2. 2024, kot odgovor na dodatna pojasnila nosilke nameravanega posega v postopku prehodne presoje vplivov na okolje glede Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, iz katerega izhaja, da je po mnenju stranskih udeležencev nosilka nameravanega posega podala obširna in poglobljena pojasnila, ki razjasnjujejo določena vprašanja, ki so jih imeli stranski udeleženci. Posebej pozdravljajo pojasnila glede prizadevanj nosilke nameravanega posega in zavezo za izdelavo strokovnih podlag za novelacijo obstoječih shem linij Ljubljanskega potniškega prometa in realizacijo predlaganih rešitev.



Nadalje iz citiranega dopisa izhaja, da stranski udeleženci, ki se kot nevladne organizacije že dolga leta ukvarjajo s podnebnimi politikami in ukrepi, kot je bilo že doslej pojasnjeno, svoje aktivnosti usmerjajo v realizacijo učinkovitega zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov iz prometa. Zato je, poleg elektrifikacije voznega parka, ključen razvoj javnega potniškega prometa. Stranski udeleženci se zavedajo omejenosti konkretnega projekta, ki je predmet obravnave, in obžalujejo, da država ni s koordinacijo vseh potrebnih aktivnosti za vzpostavitev novega Potniškega centra Ljubljana zagotovila celovite obravnave vseh zadevnih projektov Potniškega centra Ljubljana in izvedbe presoje vplivov na okolje za celoto. Po mnenju stranskih udeležencev je Potniški center Ljubljana edinstvena priložnost za korenit premik k trajnostni mobilnosti s poudarkom na Javnem potniškem prometu, ki pa bi lahko bil zaradi ločene obravnave razdrobljenih projektov tudi zamujena priložnost. Nosilka nameravanega posega, ki sicer v 2. točki svojih pojasnil navaja, da bo projekt, ki je predmet tega postopka, pomembno prispeval in bo podlaga za možnost izvedbe ukrepov, ki jih predvideva tudi osnutek prenove NEPN, kar drži. Vendar pa bo izvedba projekta Potniški center Ljubljana časovno sovpadala z izvajanjem NEPN in s tem pomeni že realizacijo namer »iz papirja v stvarnost«, saj gre za obdobje do 2030, do katerega se bo moralo povečevanje prometa iz +12% predvidoma zmanjšati na +3%. Načrtovanje neprekinjenih ločenih pasov za JPP na vseh odsekih cest, kjer se predvidevajo glavne linije JPP, in se bodo v okviru projekta prenavljale, mora zato že pomembno prispevati k omenjenemu zmanjšanju rasti prometa.

Poleg tega iz citiranega dopisa izhaja, da so v povezavi s prilagajanjem podnebnim spremembam in povečevanjem odpornosti na učinke podnebnih sprememb ključni vplivi na zdravje ljudi. Iz stališč nosilke nameravanega posega izhaja, da se bodo skupno zelene površine povečale za 2.768 m<sup>2</sup> oziroma z 12,6 % na 15,2 % celotne površine območja. Ob tem pa je po navedbi vendarle zaskrbljujoč podatek iz pojasnil nosilke nameravanega posega, da se bodo za 3.631 m<sup>2</sup> zmanjšale zelene površine v obliki vrtov in zunanjih ureditev objektov, ki so zaradi bližine objektom najpomembnejše z vidika blaženja učinka toplotnih otokov. Glede slednjega apelirajo na ministrstvo, da bo moralo pri odločanju upoštevati predvsem mnenje Ministrstva za zdravje, ki ga je pripravil Nacionalni inštitut za zdravje z dne 22. 9. 2023 in njegove morebitne dopolnitve.

Ministrstvo je nato dne 16. 2. 2024 posredovalo nosilki nameravanega posega dopis št. 35431-113/2023-2570-46 z dne 16. 2. 2024, v katerem jo je pozvalo, da se med drugim opredeli do vsebine odgovora stranskih udeležencev na dodatna pojasnila nosilke nameravanega posega v predhodnem postopku glede nameravanega posega v povezavi z mnenji in pripombami stranskih udeležencev, podanih na ustni obravnavi z dne 15. 1. 2024.

Nosilka nameravanega posega je dne 18. 3. 2024 z dopisom št. 01\_1\_00654\_24/MaF z dne 14. 3. 2024 ministrstvo zaprosila za podaljšanje roka za dopolnitev za 21 dni, tj. do 10. 4. 2024.

Ministrstvo je s sklepom št. 35431-113/2023-2570-48 z dne 19. 3. 2024 nosilki nameravanega posega želeni rok tudi podaljšalo.

Nosilka nameravanega posega je ministrstvu dne 10. 4. 2024 in 10. 5. 2024 posredovala dopolnitev skladno s pozivom št. 35431-113/2023-2570-46 z dne 16. 2. 2024. Navedeno dopolnjeno dokumentacijo je ministrstvo posredovalo stranskim udeležencem v seznanitev z dopisom št. 35431-113/2023-2570-51 z dne 21. 5. 2024 in jo pozvalo, da lahko poda v določenem roku opredelitev do njene vsebine.

Do dne izdaje odločbe ministrstvo ni prejelo opredelitve stranskih udeležencev.

V povezavi z mnenjem stranskih udeležencev v dopisu brez št. z dne 12. 2. 2024 glede koordinacije vseh potrebnih aktivnosti za vzpostavitev novega Potniškega centra Ljubljana in posledično celovite obravnave vseh zadevnih projektov Potniškega centra Ljubljana in izvedbe presoje vplivov na okolje za celoto, ministrstvo pojasnjuje, da to ni predmet tega predhodnega

postopka, niti nasploh ugotavljanja v predhodnih postopkih. V predhodnem postopku se namreč ugotavljajo verjetno pomembni vplivi nameravanega posega na okolje skladno z merili iz Priloge 2 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, ki pa v alineji f) točke 3 določajo tudi ugotavljanje skupnega učinka, poleg drugih obstoječih oziroma odobrenih posegov. Kumulativne vplive oziroma skupne učinke nameravanega posega in drugih načrtovanih/ odobrenih posegov, ki se urejajo z Odlokom o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana (Uradni list RS, št. 107/06, 83/08, 43/09, 78/10, 109/11 in 42/18) in se (bodo) izvajajo (izvajali) hkrati, ministrstvo obravnava v nadaljevanju odločbe na straneh v poglavju Okoljske značilnosti obstoječega stanja in nameravanega posega in poglavju Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje.

Ministrstvo se sicer strinja z ugotovitvijo stranskih udeležencev v dopisu brez št. z dne 12. 2. 2024, da bo izvedba projekta Potniški center Ljubljana časovno sovpadala s časom izvajanja NEPN do leta 2030, vendar ob tem dodaja, da vsebina osnutka NEPN predvideva zmanjšanje emisije toplogrednih plinov iz prometa do leta 2030 glede na leto 2005, ne pa zmanjšanje obsega prometa (velika večina zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz prometa je namreč predvidena iz naslova elektrifikacije prometa). Ministrstvo se prav tako strinja, da bo tudi uvedba rumenih pasov na celotnem obodu obravnavanih cest skupaj z izvedbo multimodalne točke železniškega in avtobusnega vozlišča pomembno pripomogla k razvoju javnega potniškega prometa v Mestni občini Ljubljana.

V povezavi z navedbo v istem dokumentu glede prilagajanja podnebnim spremembam in povečevanje odpornosti na učinke podnebnih sprememb, ministrstvo pojasnjuje, da na podlagi zakonodaje, strategij, izvedbenih aktov in ostalih dokumentov, ki opredeljujejo podnebno politiko v Sloveniji in širše, je priporočilo ministrstva, da se odstranjene zelene površine smiselno nadomeščajo. Iz opredelitve nosilke nameravanega posega (dopis št. 01\_1\_00888\_24 z dne 10. 4. 2024) izhaja, da se bodo zelene površine v obliki vrtov in zelenih površin v okolici obstoječih objektov sicer zmanjšale, hkrati pa je načrtovana nadomestitev le-teh skladno z veljavnim prostorskim aktom. Po mnenju ministrstva prav povečanje zelenih površin za 2.768 m<sup>2</sup> v sklopu izvedbe nameravanega posega predstavlja sprejemljivo rešitev glede večje površine nadomestitve izgubljenih zelenih površin.

Stališče ministrstva v povezavi z mnenjem Ministrstva za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana, je obravnavano na straneh od vključno 29 do vključno 31 odločbe v poglavju Mnenja drugih organov, podpoglavje Mnenje Ministrstva za zdravje ter na strani 51 odločbe v poglavju Okoljske značilnosti obstoječega stanja in nameravanega posega, v podpoglavju Tveganje za zdravje ljudi, motnje zdravja, počutja ali kakovosti življenja.

#### Mnenja drugih organov

V sklopu predmetnega postopka je ministrstvo, skladno s 139. členom ZUP, kjer je določeno, da lahko uradna oseba, ki vodi postopek med postopkom ves čas ugotavlja dejansko stanje in izvaja dokaze o vseh dejstvih pomembnih za izdajo odločbe, tudi o tistih, ki v postopku še niso bila navedena, in skladno s tretjim odstavkom 33. člena citiranega zakona, kjer je določeno, da lahko organ, ki vodi postopek, zaprosi drug organ za pojasnila in podatke, potrebne za ugotovitev dejstev, pomembnih za izdajo odločbe, zaprosilo za mnenje, ali menijo, da ima s stališča njihove pristojnosti nameravani poseg verjetno škodljive vplive in je posledično zanj treba izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje, in sicer:

- Direkcijo Republike Slovenije za vode, Mariborska cesta 88, 3000 Celje, najprej z dopisom št. 35431-113/2023-2570-6 z dne 6. 9. 2023 in nato še z dopisom št. 35431-113/2023-2570-16 z dne 25. 9. 2023 za dodatno mnenje;
- Ministrstvo za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana, z dopisom št. 35431-113/2023-2570-7 z dne 6. 9. 2023 in

- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območno enoto Ljubljana, Tržaška cesta 4, 1000 Ljubljana, z dopisom št. 35431-113/2023-2570-5 z dne 6. 9. 2023 in nato še s ponovnim dopisom št. 35431-113/2023-2570-23 z dne 10. 10. 2023.

#### *Mnenje Direkcije Republike Slovenije za vode*

Ministrstvo je dne 11. 9. 2023 prejelo s strani Direkcije Republike Slovenije za vode, Sektorja območja srednje Save, Vojkova cesta 52, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: DRSV) mnenje št. 35019-47/2023-3 z dne 8. 9. 2023. DRSV v mnenju navaja, da se obravnavana lokacija nahaja v 3A vodovarstvenem območju. Nadalje DRSV v mnenju pojasnjuje, da je bilo za ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, nosilki nameravanega posega s strani DRSV izdano pozitivno mnenje št. 35508-5106/2023-3 z dne 7. 9. 2023. DRSV mnenje zaključuje z navedbo, da na osnovi ugotovljenega, za nameravani poseg z vidika vplivov na vodni vir ni potrebno izvesti predhodnega postopka oziroma presoje vplivov na okolje ter pridobiti okoljevarstvenega soglasja.

Na ponovno zaprosilo ministrstva št. 35431-113/2023-2570-16 z dne 25. 9. 2023 za dodatno mnenje o tem, ali se lahko pri nameravanem posegu, upoštevajoč način njegove izvedbe in njegovo obratovanje pričakujejo verjetni pomembni vplivi iz vidika poplav in poplavnih dogodkov na obravnavanem območju (vdor meteorne vode v obstoječe objekte), je ministrstvo dne 29. 9. 2023 s strani DRSV prejelo dodatno mnenje št. 35019-47/2023-5 z dne 29. 9. 2023.

Iz citiranega mnenja izhaja, da se obravnavana lokacija, ki se nahaja v 3A vodovarstvenem območju, ne nahaja na poplavno ogroženem območju. DRSV pri tem dodatno pojasnjuje, da se zaradi predhodno navedene ugotovitve nameravani poseg ne presoja po Uredbi o pogojih in omejitvah za izvajanje dejavnosti in posegov v prostor na območjih, ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja (Uradni list RS, št. 89/08 in 49/20) in iz vidika urejanja voda zato ni treba izvesti predhodnega postopka oziroma presoje vplivov na okolje ter pridobiti okoljevarstvenega soglasja. V povezavi z vdorom meteornih vod oziroma poplavnimi dogodki, ki so se zgodili na tem območju ob močnejših deževjih, pa DRSV predvideva, da so bile vode v kleti objekta Situla ob večjih padavinah, meteorne vode. DRSV v mnenju pojasnjuje, da presojanje o tem ni v njegovi pristojnosti. Ne glede na to pa DRSV mnenje zaključuje z navedbo, da je to mogoče stvar same izvedbe.

V povezavi s preteklimi močnejšimi padavinskimi dogodki in posledično pojavi poplav v bližini oziroma na območju nameravanega posega, iz česar izhaja, da je obstoječa kanalizacija za padavinske odpadne vode poddimenzionirana, je ministrstvo pozvalo nosilko nameravanega posega s pozivom št. 35431-113/2023-2570-28 z dne 19. 10. 2023, da izkaže tudi, da bo z nameravanim posegom zagotovljeno ustrezno odvajanje padavinskih vod v času obratovanja nameravanega posega, glede na pričakovan scenarij povečanja močnejših padavin in, da se zaradi izvedbe nameravanega posega v času obratovanja nameravanega posega ne bo poslabšalo obstoječe stanje odvajanja padavinskih vod v bližini in na območju nameravanega posega. Konkretnije za kanal iz točke »3.19 KP MK3« IZP, ki ima funkcijo odvajanja padavinske vode desne strani podvoza Dunajske ceste, je ministrstvo nosilko nameravanega posega s pozivom št. 35431-113/2023-2570-46 z dne 16. 2. 2024, pozvalo, da izkaže, da bo le-ta izveden v takih dimenzijah (ki so večje od dimenzij obstoječega kanala), da po izvedbi nameravanega posega ne bo prišlo do verjetno pomembnih vplivov na okolje (tla, podzemne vode itd.) zaradi padavinske odpadne vode, ki bi zalila podvoz. Nosilka nameravanega posega je dne 15. 12. 2023 in 10. 4. 2024 na predhodno navedena poziva ministrstva, pojasnila, da se je kanal MK3 (po projektu IZP, maj 2023) obravnaval ločeno v projektu ureditve podvoza Dunajske ceste in zato v predmetnem projektu ni obravnavan. Po pregledu predložene dopolnjene dokumentacije z dne 15. 12. 2023 in 10. 4. 2024, je ministrstvo nadalje ugotovilo, kot sledi v nadaljevanju:

Območje nameravanega posega se nahaja na območju, kjer se padavinsko vodo odvaja, ali neposredno v podtalje prek sistema kanalov, lovilcev olj in ponikovalnic ali se jo odvaja v javno kanalizacijsko omrežje. Po vseh obodnih cestah Potniškega centra Ljubljana poteka kanalizacijsko omrežje mešanega sistema. Komunalna odpadna voda iz vseh stavb se priključuje na te kanale, vanje pa priteka še padavinska voda s cestišč in dela površin obstoječih in

načrtovanih stavb na tem območju. Zaradi povezanosti kanalov v kanalizacijski sistem, kanali na območju Potniškega centra Ljubljana odvajajo tudi odpadne vode z območja severozahodno od Potniškega centra Ljubljana do severne ljubljanske obvoznice. Zaradi velike količine padavin v kratkem časovnem obdobju, ki so se zgodile na obravnavanem območju, npr. kot v letu 2023, je prišlo do zapolnitve kanalizacijskih cevi predvsem v mešanih kanalizacijskih sistemih na severnem območju centra Ljubljane, kamor pritekajo padavinske vode z večjega dela območja Šiške in Bežigrada. Večje težave s prelivanjem padavinskih vod iz kanalov so bile zaznane predvsem na območju podvozov pod železniškimi progami, med drugimi tudi na območju Šmartinske ceste. Nosilka nameravanega posega je za vse prizadete podvoze v Ljubljani (podvozi na Celovski, Dunajski, Šmartinski, Drenikovi in Zaloški cesti) že pristopila k rešitvam za urejanje odvodnjavanja s ciljem, da do preplavitve podvozov ne bi več prišlo, na način, da bo odvodnjavanje podvozov neodvisno/nepovezano/ne pod vplivom preobremenjenega kanalizacijskega sistema – bodisi z ureditvijo črpališč in/ali odvajanjem vode v ponikanje. Vsi objekti na območju Potniškega centra Ljubljana pa morajo imeti izvedene takšne tehnične rešitve uvozov, prezračevalnih jaškov itd., da ne bo prihajalo do nekontroliranega odtoka vode z javnih površin v objekte ali obratno. Nosilka nameravanega posega je pojasnila, da je med izdelavo osnovnega IZP iz marca 2023 in vlogo za predhodni postopek in njenimi dopolnitvami prišlo do sprememb zaradi usklajevanja s posameznimi upravljavci. Najbolj izrazite so te spremembe prav pri kanalizaciji. Nekoliko so se uskladile trase kanalov, poleg tega so sedaj vsi kanali predvideni v mešanem sistemu (odvajanje komunalnih in padavinskih odpadnih voda), razen kanalov MK1.1 do MK1.6, ki so predvideni za odvodnjavanje samo padavinske vode s Šmartinske ceste v ponikovalnice. V predmetnem nameravanem posegu je na območju Šmartinske ceste in podvoza pod železniško progo načrtovana ureditev vzporednega kanalizacijskega omrežja za odpadno padavinsko vodo, s katero se bo padavinsko vodo izločilo iz mešanega kanalizacijskega sistema, ki poteka na območju Potniškega centra Ljubljana. S tem se bo predvsem obstoječe kanalizacijsko omrežje mešanega sistema razbremenilo padavinske vode z območja Šmartinske in dela Topniške, Vilharjeve in Masarykove ceste ter s tem zagotovilo manjšo obremenitev obstoječega kanalizacijskega omrežja. Padavinsko vodo se bo prek lovilcev olj odvajalo v ponikanje v zelenih površinah – parku v križišču Šmartinske ceste in ulice Kolinska ter v zeleni površini v križišču Šmartinske in Masarykove ceste. Ob izločitvi padavinskih vod v ločeni sistem se bo na najnižjih delih cest (podvoz Šmartinske ceste) vgradilo na vse jaške javnega kanalizacijskega omrežja vodotesne pokrove, s čimer bo preprečen iztok na površino. Glavni kanal dimenzije 1800 mm, ki poteka skozi podvoz, bo na delu skozi podvoz kapacitivno povečan z izvedbo dveh vzporednih kanalov dimenzije 1400 mm, kar predstavlja ca. 21% povečanje kapacitete kanala. Z ureditvijo odvajanja odpadne vode z območja Masarykove ceste v smeri proti kanalizacijskemu zbiralniku na Kolodvorski cesti pa bo prišlo še do dodatne izločitve odpadnih vod z območja Masarykove ceste iz kanalizacijskega omrežja na Šmartinski cesti, s čimer se sproščajo dodatne kapacitete v kanalizacijskem omrežju na Šmartinski cesti. Vse načrtovane stavbe na južnem robu Vilharjeve ceste imajo urejeno ali zadrževanje (Emonika) ali ponikanje (Vilharja) padavinske vode, da le ta ne obremenjuje sistema ali pa vanj priteka s časovnim zamikom. Ustreznost predvidenih ukrepov oziroma njihovo vključitev v DGD, bo skladno z Gradbenim zakonom (Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP in 133/23) preverjala tudi pristojna DRSV pri izdaji mnenja na DGD v postopku izdaje gradbenega dovoljenja. Glede na navedeno se po mnenju ministrstva razmere odvajanja padavinske vode na območju nameravanega posega, zlasti pa na območju podvoza pod Šmartinsko cesto kot najnižje ležečo točko območja in zagotavlja vodonepropustnost obstoječega kanalizacijskega omrežja, izboljšujejo oziroma so pod kontrolo pristojnih strokovnih inštitucij (kot je npr. DRSV), zlasti ob dejstvu, da se pri dimenzioniranju mešanih kanalov za sprejem padavinske vode uporablja interna Tehnična navodila za kanalizacijo, JP VOKA Snaga, katerih podatki so nadgrajeni glede na sintezno poročilo ARSO, leto 2018: Ocena podnebnih sprememb v Sloveniji do konca 21. stoletja, ki upošteva povečanje dosedanjih prispevnih količin glede na podnebne spremembe.

### *Mnenje Ministrstva za zdravje*

Ministrstvo je dne 26. 9. 2023 s strani Ministrstva za zdravje, Direktorata za javno zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: MZ) prejelo mnenje št. 354-103/2023-4 z dne 25. 9. 2023, s priloženim mnenjem št. 354-168/2023-2 (256) z dne 22. 9. 2023, ki ga je pripravil Nacionalni inštitut za javno zdravje, Trubarjeva cesta 2, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: NIJZ), in s katerim MZ soglaša.

Iz citiranega mnenja NIJZ izhaja, da so rezultati preveritve pričakovanih vplivov na okolje, ki jih bo glede na značilnosti in lokacijo posega v okolje ter vrste in značilnosti možnih učinkov, povzročila izvedba nameravanega posega in imajo lahko vpliv na zdravje in počutje ljudi, pokazali, da so spremembe posameznih sestavin okolja lahko tolikšne, da se lahko pričakuje verjetno pomembne vplive na zdravje ljudi. Vsled navedenemu NIJZ navaja naslednje pomembne vplive, ki se lahko pričakujejo zaradi izvedbe nameravanega posega v času gradnje in/ali obratovanja, in sicer vplive zaradi:

- Hrupa v času gradnje zaradi obratovanja gradbene mehanizacije in v fazi obratovanja zaradi cestnega prometa z motornimi vozili (v času gradnje tudi vplivi na sosednja območja zaradi preusmeritve prometnih tokov);
- Vibracij v času gradnje zaradi obratovanja gradbene mehanizacije in prometa s tovornimi vozili ter v fazi obratovanja zaradi cestnega prometa z motornimi vozili;
- Onesnaževanja zraka v času gradnje predvsem s prahom zaradi izvajanja gradbenih del in z emisijami v zrak iz motorjev z notranjim izgorevanjem zaradi obratovanja gradbene mehanizacije in prometa s tovornimi vozili ter v času obratovanja zaradi cestnega prometa z motornimi vozili;
- Nastajanja onesnaženih padavinskih odpadnih voda na vodovarstvenem območju;
- tveganja, povezanega z izkopi na vodovarstvenem območju;
- Tveganja za okoljsko nesrečo z nevarnimi snovmi, ki se bodo uporabljale na območju gradbišča (npr. gorivo za motorje z notranjim izgorevanjem, izlitje hidravličnih ali motornih olj, ...) in nevarnimi odpadki, ki bodo nastajali na območju gradbišča, na vodovarstvenem območju in s tem povezano tveganje za onesnaženje podzemne vode, ki se uporablja za oskrbo prebivalstva s pitno vodo ter
- družbeno – ekonomskega vpliva v času gradnje in obratovanja: mobilnost in varnost pešcev vključno z ranljivimi kategorijami prebivalstva (npr. invalidi, predšolski in šolski otroci, starejši), mobilnost in varnost kolesarjev, vplivi na tranzitni in lokalni avtomobilski promet, vplivi na tipično delovanje soseske vključno z motnjami in vplivi na okoliške stanovalce, vključno z uporabo zelenih površin in igrišč, vplivi na podjetja in ustanove, vplivi na tradicionalne poti v povezavi z dostopnostjo vrtcev in šol (šolske poti), vpliv na potrebe po parkirnih prostorih, v času gradnje tudi vplivi na sosednja območja zaradi preusmeritve prometnih tokov.

Na podlagi podatkov o značilnostih posega, lokaciji posega v okolje in vrst ter značilnosti možnih učinkov, NIJZ ocenjuje, da je za nameravani poseg z vidika vplivov na zdravje ljudi treba izvesti presojo vplivov na okolje. NIJZ ob tem nadaljuje z navedbo minimalnega obsega naslednjih vsebin, ki morajo biti v zvezi z zdravjem ljudi obravnavane v poročilu o vplivih na okolje, tj. obremenjevanje okolja s hrupom za čas gradnje in za čas obratovanja, vibracije za čas gradnje in za čas obratovanja, onesnaževanje zraka za čas gradnje in za čas obratovanja, obravnava okoljske nesreče kot jo definira Zakon o varstvu okolja, za čas gradnje in čas obratovanja, vplivi na podzemne vode na vodovarstvenem območju, vključno z vplivi na oskrbo prebivalstva z zdravstveno ustrezno pitno vodo v zadostnih količinah v primeru okoljske nesreče z nevarnimi snovmi in/ali nevarnimi odpadki in zaradi izkopov na vodovarstvenem območju in družbeno - ekonomski vplivi za čas gradnje in obratovanja (v skladu z opisom vplivov v poglavju 2.1). Poleg navedenega obsega vsebine, je treba, po mnenju NIJZ v okviru obravnave posameznih vplivov, obravnavati tudi kumulativne vplive v povezavi z ostalimi posegi na tem območju, ki se urejajo po zazidalnem načrtu za PC Ljubljana, kot so npr. Železniška postaja Ljubljana - del območij P12a, P3a, P3b in P4, Avtobusna postaja - območji P5 in del P3b po zazidalnem načrtu, Emonika (investitor Mendota Invest) - območja PI, del P3a in P2 po zazidalnem načrtu, Vilharia (investitor

Corvvin) - območje PIO, območje prostorske enote P7 - območje nekdanjega Veletekstila in območje P6 za poslovno upravne dejavnosti.

Ministrstvo je nosilko nameravanega posega z dopisom št. 35431-113/2023-2570-28 z dne 19. 10. 2023 pozvalo, da se opredeli, med drugim tudi do predhodno navedenega mnenja MZ oziroma NIJZ. Na poziv je nosilka nameravanega posega odgovorila dne 15. 12. 2023 oziroma 18. 12. 2023, ministrstvo pa je njeno dopolnitev posredovalo MZ, s ponovnim zaprosilom št. 35431-113/2023-2570-36 z dne 21. 12. 2023 za mnenje o tem, ali je zaradi spremembe v dopoljnjeni dokumentaciji za nameravani poseg potrebno izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje.

Ministrstvo je dne 15. 1. 2024 s strani MZ prejelo mnenje št. 354-103/2023- 8 z dne 11. 1. 2024, s priloženim mnenjem NIJZ št. 354-168/2023-4 (256) z dne 11. 1. 2024, s katerim MZ soglaša.

Iz citiranega mnenja izhaja, da NIJZ na podlagi podatkov o značilnostih posega, lokaciji posega v okolje in vrsti in značilnosti možnih učinkov ocenjuje, da za nameravani poseg z vidika vplivov na zdravje ljudi ni treba izvesti presoje vplivov na okolje, pod pogojem, da se v okoljevarstveno soglasje ((po mnenju ministrstva je mišljena odločba v predhodnem postopku) oziroma gradbeno dovoljenje prenese dodatne omilitvene ukrepe, ki so navedeni v Strokovni oceni možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana. Če dodatnih omilitvenih ukrepov iz Strokovne ocene možnih pomembnih vplivov na okolje ni mogoče prenesti v okoljevarstveno soglasje (po mnenju ministrstva je mišljena odločba v predhodnem postopku) oziroma gradbeno dovoljenje, je presojo vplivov na okolje treba izvesti. Pri izdelavi mnenja je NIJZ upošteval, da bodo upoštevani tudi vsi omilitveni ukrepi, ki jih predpisuje veljavna zakonodaja in so prav tako navedeni v prej omenjeni Strokovni oceni. NIJZ predlaga, da se v dokumentaciji nameravanega posega navede, kateri ukrepi za zmanjševanje hrupa na obravnavanem območju so predvideni v Operativnem programu varstva pred hrupom za to območje. Enako k zmanjševanju okoljskega hrupa poziva tudi Svetovna zdravstvena organizacija. Nadalje NIJZ navaja dejstvo, da se mu zdi predvsem pomembno, da bo obremenjenost zaradi hrupa gradbišča trajala dlje časa (več let), kar pomeni, da bi lahko prišlo do trajnih vplivov na zdravje in počutje ljudi, predvsem iz vidika obravnave vpliva hrupa na kognitivni razvoj otrok. Učenje v hrupnem okolju predvsem za otroke v nižjih razredih osnovne šole in tudi pri mlajših lahko predstavlja pomembne vplive na njihovo vedenje in kognitivni razvoj. Hkrati se NIJZ zdi pomembno omeniti tudi, da slovenska zakonodaja ne ureja področja vpliva vibracij na zdravje in počutje ljudi. Ker ima hrup, ki ga spremljajo tudi vibracije, večji vpliv na zdravje in počutje ljudi je treba upoštevati, da se bodo vplivi na zdravje pojavili bistveno prej, kot bi to pričakovali na podlagi obstoječe zakonodaje in določenih mejnih vrednosti. Vsled navedenemu, NIJZ predlaga, da se z omilitvenimi ukrepi hrup in vibracije zmanjšajo do največje možne mere. Vzdržujejo naj se vse poti in površine, kjer vozi tovorni promet, da zaradi poškodb cestišča ne bo prihajalo do nepotrebnega dodatnega hrupa in vibracij. NIJZ v obrazložitvi pojasnjuje, da so rezultati preveritve pričakovanih vplivov na okolje, ki jih bo glede na značilnosti posega v okolje, lokacijo posega v okolje in vrste in značilnosti možnih učinkov povzročila izvedba obravnavanega posega in imajo lahko vpliv na zdravje in počutje ljudi, pokazali, da spremembe posameznih sestavin okolja v obliki in obsegu kot je to opisano v predloženi dokumentaciji, verjetno ne bodo tolikšne, da bi lahko pomembneje vplivale na zdravje ljudi. Pri tem pa se opira na enaka izhodišča, kot v prvotnem mnenju št. 354-103/2023-4 z dne 25. 9. 2023 oziroma v priloženem mnenjem št. 354-168/2023-2 (256) z dne 22. 9. 2023, ki ga je pripravil NIJZ.

Po pozivu ministrstva št. 35431-113/2023-2570-46 z dne 16. 2. 2024, naj se nosilka nameravanega posega opredeli, med drugim tudi do predhodno navedenega mnenja MZ oziroma NIJZ, je nosilka nameravanega posega dne 10. 4. 2024 in 10. 5. 2024 ministrstvu posredovala dopolnitev, ki vključuje tudi opredelitev do ponovno pridobljenega mnenja MZ oziroma NIJZ.

Na podlagi proučitve dopolnjene dokumentacije, ki jo je nosilka nameravanega posega predložila v dneh 10. 4. 2024 in 10. 5. 2024, je ministrstvo najprej ugotovilo, da je nosilka nameravanega posega v dopoljnjeni strokovni oceni (Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Ureditev GJI in obnova cest na območju potniškega centra Ljubljana, št.: 403823-dn, z dne 15. 12. 2023 (dopolnjena dne 10. 4. 2024), E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000

Ljubljana, popravljena; v nadaljevanju: Strokovna ocena) po posameznih segmetih navedla omilitvene ukrepe, ki jih predpisuje veljavna zakonodaja in ukrepe, ki so vezani na določeno vrsto in značilnost nameravanega posega ter so praviloma vezani na konkreten poseg in vpliv, ki ga ima v okolju. Ministrstvo navedene omilitvene ukrepe navaja in pojasnjuje v nadaljevanju odločbe na straneh od vključno 53 do vključno 66 v poglavju Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje, vključilo pa jih je smiselno tudi v izrek odločbe, s čimer je delno sledilo pogoju MZ oziroma NIJZ. Ob tem ministrstvo pojasnjuje, da v izrek odločbe ni vključilo (vseh) ukrepov, ki izhajajo iz relevantne področne zakonodaje za predhodni postopek, niti ukrepov (usmeritev), ki izhajajo iz relevantnih občinskih prostorskih aktov, saj so za nosilko nameravanega posega že sami po sebi zavezujoči (in jih bo morala izvajati pri izvedbi nameravanega posega).

V povezavi s predlogom MZ oziroma NIJZ, da se v dokumentaciji nameravanega posega navede, kateri ukrepi za zmanjševanje hrupa na obravnavanem območju so predvideni v Operativnem programu varstva pred hrupom (Vlada RS, št. 35400-7/2022/3, 6. 10. 2022) za to območje, pa ministrstvo najprej pojasnjuje, da Operativni program varstva pred hrupom ni pravni predpis, ki bi bil zavezujoč v tem predhodnem postopku, kljub temu pa podrejeno nadalje pojasnjuje, da so v Operativnem programu varstva pred hrupom za območje Mestne občine Ljubljana določeni splošni ukrepi v njeni pristojnosti, ki vplivajo na zmanjšanje obremenitev s hrupom, in sicer so to med drugim ozelenitev površin, energetska sanacija stavb in načrtovanje prostora. Možen in izvedljiv ukrep za odpravo čezmerne obremenitve v okolici obravnavanega posega glede na tip pozidave in lego prometnic je skladno s 9. členom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju predvsem izvedba ukrepov pasivne protihrupne zaščite na hrup občutljivih bivalnih prostorov in povečanje ozelenitve površin. Pri predmetnem nameravanem posegu pa gre za gradnjo in rekonstrukcijo gospodarske javne infrastrukture ter rekonstrukcijo obstoječih cest na območju Potniškega centra Ljubljana, ki je z Zazidalnim načrtom za območje Potniškega centra Ljubljana predvideno za celovito prenovu. Možni verjetno pomembni vplivi na počutje in zdravje ljudi zaradi emisij hrupa in vibracij v času gradnje in obratovanja nameravanega posega pa so v dopolnjeni strokovni oceni ob upoštevanju omilitvenih ukrepov po mnenju ministrstva zmanjšani na najmanjšo možno raven.

#### *Mnenje Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije*

Ministrstvo je dne 18. 10. 2023 s strani Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Službe za kulturno dediščino, Območne enote Ljubljana, Tržaška cesta 4, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: ZVKDS) prejelo mnenje št. 35102-0209/2023-10 z dne 13. 10. 2023. ZVKDS po pregledu priložene dokumentacije ugotavlja, da se nameravani poseg nahaja na območju registriranih enot kulturne dediščine Ljubljana - Mestno jedro (EID: 1-00328, režim: dediščina, podrežim: naselbinska dediščina), Ljubljana - Arheološko najdišče Ljubljana (EID: 1-00329, režim: spomenik) in Ljubljana - Glavna železniška postaja (EID: 1-09432, režim: dediščina, podrežim: stavbna dediščina). Vendar pa, ne glede na to, da bo nameravani poseg sicer posegal tudi v navedene enote registrirane kulturne dediščine, ZVKDS meni, da izvedba presoje vplivov na okolje ter pridobitev okoljevarstvenega soglasja, zaradi varstva kulturne dediščine, ni potrebna. Po dopolnitvi nosilke nameravanega posega z dne 15. 12. 2023, 18. 12. 2023, 10. 4. 2024 in 10. 5. 2024 ministrstvo ni ponovno zaprosilo za mnenje ZVKDS, saj je po pregledu dopolnjene dokumentacije ugotovilo, da sprememba dokumentacije, po mnenju ministrstva, ni takšne narave, da bi vplivala na vsebino že pridobljenega mnenja ZVKDS v tem upravnem postopku.

#### Opis obstoječega stanja

Nameravani poseg se bo izvedel v Ljubljani oziroma njeni četrtni skupnosti Center, na območju obstoječe železniške postaje Ljubljana, med obodnimi cestami na Vilharjevi, Dunajski, Masarykovi in Šmartinski cesti ter Trgu Osvobodilne fronte.

Širše območje železniške postaje Ljubljana je v obstoječem stanju infrastrukturno dobro opremljeno, saj se na obodnih cestah območja nahajajo ali se mu približujejo obstoječi vodi vseh vrst komunalne infrastrukture, tj. vodovod, kanalizacija mešanega sistema, vročevodno omrežje,

plinovodno omrežje, elektroenergetske kabselske kanalizacije s pripadajočimi elektroenergetskimi vodi, elektronsko komunikacijske kabselske kanalizacije s pripadajočimi telekomunikacijskimi vodi, po cestah in v križiščih pa poteka omrežje cestne razsvetljave in semaforizacije s pripadajočo kabselsko kanalizacijo. Po Vilharjevi, Slovenski in Tivolski cesti ter zahodnem delu Dunajske ceste je zgrajen kolektor komunalnih vodov, v katerem potekajo vodovod, vročevodno omrežje ter omrežje elektroenergetskih in elektronsko komunikacijskih vodov.

Izhajajoč iz predložene Strokovne ocene, ki se pri tem opira na dokument Kapacitetna preveritev prometnih odsekov na severni strani mestnega jedra Ljubljane, št. 32/2023, maj 2023, FGG, Prometnotehniški inštitut, je v širši okolici obravnavanega območja v obstoječem stanju največja prometna obremenitev na Tivolski cesti zahodno od križišča z Dunajsko cesto (44.340 vozil / dan) ter na Dunajski cesti, kjer na odseku med Tivolsko in Vilharjevo cesto dosega 33.330 vozil / dan in na odseku med Vilharjevo in Linhartovo cesto 26.210 vozil / dan. Trg Osvobodilne fronte je na odseku med Dunajsko in Miklošičevo cesto obremenjen z 19.600 vozili / dan, Masarykova cesta pa med 14.320 in 23.120 vozili / dan. Na Vilharjevi cesti dosega prometna obremenitev med 10.670 in 14.080 vozil / dan, na Topniški ulici med 11.700 in 13.020 vozil / dan, na Šmartinski cesti med 14.810 in 29.980 vozil / dan in na Železni cesti med 5.800 in 6.310 vozil / dan. Na območju nameravanega posega prihaja v obstoječem stanju do največjih prometnih zastojev na Šmartinski in Masarykovi cesti.

Na območju nameravanega posega se v obstoječem stanju nahajajo zelene površine v obliki zelenic ob cesti s skupno površino 7.110 m<sup>2</sup> in Parka Kolinska s površino 2.552 m<sup>2</sup>. Znotraj zelenih površin je zasajenih 412 dreves, večinoma kot drevored ob cesti ali kot zasaditve v parku. Celotno območje je pozidano.

#### Opis posega

V okviru nameravanega posega je na območju Potniškega centra Ljubljana načrtovana gradnja in ureditev gospodarske javne infrastrukture, vključno z rekonstrukcijo obstoječih obodnih cest, ki tvorijo cestni obroč okrog Potniškega centra Ljubljana. Poleg navedenih ureditev je v sklopu nameravanega posega načrtovana tudi ureditev zelenih površin.

#### Velikost in zasnova – Gospodarska javna infrastruktura

##### Kolektor komunalnih vodov

V okviru nameravanega posega je načrtovana gradnja kolektorja komunalnih vodov po Dunajski cesti, Trgu Osvobodilne fronte, Masarykovi in Šmartinski cesti ter dograditev dveh izhodov iz obstoječega kolektorja komunalnih vodov na Vilharjevi cesti.

Trasa novega kolektorja je načrtovana z začetno navezavo na obstoječ kolektor v križišču Vilharjeve in Dunajske ceste. Nadaljevala se bo v smeri juga, vzporedno z Dunajsko cesto, in sicer v vzhodnem pasu kolesarske in peš poti, nato bo prečkala križišče s Trgom Osvobodilne fronte ter se preusmerila proti zahodu, prečkala križišče Slovenske ceste in se navezala na obstoječ kolektor v Slovenski cesti. V križišču Dunajske ceste in Trga Osvobodilne fronte, na kolesarski in pešpoti, je v kolektorju načrtovan odsek proti vzhodu in bo potekal vzdolž Trga Osvobodilne fronte, na strani načrtovanega objekta Emonike in Potniškega centra Ljubljana. Za tem bo kolektor prečkal križišče z Miklošičevo cesto, nato v križišču z Resljevo cesto prešel na severni rob Masarykove ceste ter prečkal križišče s Kotnikovo, Metelkovo in Maistrovo ulico ter Njegoševo cesto ter se nadaljeval v severovzhodni smeri proti Šmartinski cesti, kjer bo prečkal železniški nadvoz, za njim križišče Šmartinske in Vilharjeve ceste in se priključil na kolektor Vilharjeva. Na Vilharjevi cesti so predvidena tri podaljšanja izhodov iz obstoječega kolektorja, da se omogoči dostop v kolektor izven vozišča.

Konstrukcija načrtovanega kolektorja bo v armirano - betonski izvedbi. Stropna plošča bo hidroizolirana. Konstrukcija bo škatlastega prereza dimenzij 2,50 x 2,10 m. Temeljna plošča in stene bodo debeline 20 cm, stropna plošča pa je predvidena v strežni obliki debeline 20 cm na 25 cm. Vse morebitne odebelitve in dilatacija bodo statično opredeljene. Konstrukcija bo omogočala razvod komunalnih vodov, njihov vstop in izstop ter kompenzacijo. V kolektorju so



načrtovane še konzole s policami za položitev komunalnih napeljav. Kolektor bo višinsko prilagojen obstoječi komunalni infrastrukturi, zato bo njegovo nadkrijte od 50 cm do 2,30 m. Kolektor bo na kritičnem mestu križanja z odpadno kanalizacijo A4 (B2400) višinsko zmanjšan, predvideno na minimalno 1,60 m, talna plošča bo prekinjena. Prav tako bo talna plošča kolektorja prekinjena pri križanju z opuščeno obstoječo kanalizacijsko cevjo DN2400, ki je sedaj uporabljena za potek 110 kV elektro voda. Za potrebe izpustov vročevoda in vodovoda so predvidene ponikovalnice, ki bodo lokacijsko določene v naslednjih fazah projektiranja. Celotna trasa novega kolektorja komunalnih vodov je načrtovana v dolžini cca. 1.695 m.

#### Plinovod

V okviru nameravanega posega je načrtovana rekonstrukcija in prestavitev plinovodnega omrežja v križišču Dunajske ceste ter v Trgu Osvobodilne fronte in Masarykovi cesti.

Cevi bodo iz polietilena PE 100, visoke gostote, tipa SDR 11 (za dimenzije cevi do vključno PE 63) in tipa SDR 17 (za dimenzije cevi nad PE 63) ter izdelane v skladu s SIST EN 12007-2.

Skupna dolžina projektiranih plinovodov znaša 344 m, od katerih je PE 63x5,8 skupne dolžine 44 m, PE 225x13,4 pa skupne dolžine 300 m.

#### Kanalizacija

V okviru nameravanega posega je načrtovana prestavitev kanalizacijskih zbiralnikov v Šmartinski cesti, gradnja kanalizacijskega zbiralnika po Kolodvorski ulici, prestavitev in dograditev kanalizacijskega omrežja po Šmartinski, Masarykovi in Dunajski cesti ter po Trgu OF. Na območju nameravanega posega je načrtovana izvedba kanalizacije v mešanem sistemu, razen v širšem območju podvoza na Šmartinski cesti, kjer je načrtovano ločeno odvajanje padavinske vode s cest.

Za odvajanje padavinske odpadne vode so načrtovani štirje skopi kanalov, ki bodo padavinsko vodo odvajali preko usedalnika in lovilca olj v ponikovalnice. Za odvajanje padavinske odpadne vode so načrtovani kanali od MK1.1 do MK1.6, kot sledi v nadaljevanju:

V okviru nameravanega posega sta načrtovana dva sklopa mešanega kanalizacijskega sistema. Po obeh sklopih se bo odpadna voda odvajala preko kanalizacijskega sistema do Centralne čistilne naprave Ljubljana v Zalogu. V mešanem kanalizacijskem sistemu so načrtovani naslednji kanali FK1L, FK1D, FK1.1 do FK1.3, 1 do 3, 2.1, 2.2, M2.3, M2.2, M2.1, M2.4, 3.1, 3.2, M3.2, ZO1\_2 in so sestavljeni iz GPR materiala ter so različnih premerov in naklonov.

Na obravnavanem območju so načrtovani tudi združiteni objekti. Na kanalu 1 sta načrtovana združiteni objekta O1.1 in O1.2. Na kanalu FK1L sta načrtovana dva združiteni objekta, in sicer je prvi združiteni objekt O2.1 načrtovan na kanalu FK1L – sever, drugi združiteni objekt O2.2 pa je načrtovan na kanalu FK1L – jug.

Načrtovana je vgradnja armiranih poliestrskih kanalizacijskih cevi, izvedenih po SIST EN ISO 23856, nazivne togosti SN 10000 oziroma poliestreskih cevi s podobnimi karakteristikami glede vodotesnosti, propustnosti, hrupavosti, nosilnosti in deformacij, ustezati pa morajo zahtevam DIN 19523 ter omogočati čiščenje od 60 barov do minimalno 100 barov. Načrtovani so revizijski jaški iz poliestra  $\varnothing$  1000 mm,  $\varnothing$  1200 mm in  $\varnothing$  1500 mm. Na vseh kanalih, ki so večji od 1000 mm so načrtovani poliestrski sedlasti jaški na cevi. Načrtovani pokrovi jaška so iz nodularne litine  $\varnothing$  600 mm, EN 124, D 400, z vgrajenim protihrupnim vložkom in zaklepom, vgrajen v armiranobetonski venec. Jaški na območju podvoza Šmartinske ceste pod železniško progo bodo izvedeni z vodotesnimi pokrovi. Pred izpustom padavinskih voda v podtalje, je potrebno padavinsko vodo očistiti preko lovilcev olj, opremljenih s koalescentnim filtrom in obvodnico (kanali MK1.1, MK1.3, MK1.4 in MK1.5). Lovilci olj morajo biti izdelani iz poliestra ali iz drugega materiala, ki omogoča vodotesnost. Vsi lovilci olj morajo ustrezati SIST EN 858-1 in SIST EN 858-2. Za ponikanje viškov padavinskih vod je načrtovana ponikovalnica iz perforirane betonske cevi notranjega premera 1200 mm. Globina ponikanja je odvisna od vzdolžnega poteka meteornega kanala. Zasutje ponikovalnice bo izvedeno iz drenažnega agregata zrnivosti 30/100 mm. Plast obsipa ponikovalnice mora znašati vsaj 30 cm in se od ostalega terena loči z vgradnjo ločilnega geosintetika z natezno trdnostjo 15 kN/m.

Načrtovana skupna dolžina vseh kanalov je 3.828 m, pri čemer bo skupna dolžina kanalov za odvajanje padavinske odpadne vode 603 m, skupna dolžina kanalov mešanega kanalizacijskega sistema pa bo 3.225 m.

#### Vodovod

V okviru nameravanega posega je načrtovana gradnja vodovodnega omrežja v načrtovanem kolektorju komunalnih vodov po Trgu OF ter Masarykovi in Šmartinski cesti in prestavitev vodovodnega omrežja po Trgu OF ter Masarykovi, Šmartinski cesti in Železni cesti. Na obravnavanem območju so načrtovani vodovodi, ki bodo potekali po novem kolektorju komunalnih vodov (navezava na obstoječi vodovod v obstoječem kolektorju) in v cestnem telesu (rekonstrukcija, povezava, novogradnja in ukinitve).

Po novem kolektorju bodo potekali vodovod NL DN 200, vodovod NL DN 300 in novi vodovod NL DN 150:

Načrtovani so še trije odcepi iz vodovoda v kolektorju, za namen priključitve bodočih novih uporabnikov na območju jugo vzhodnega dela PCL, ki se bodo zaključili s hidrantom.

Načrtovan je ovoj cevi iz armaflexa debeline 64 mm, ki bo zaščiten z ovojem iz pocinkane pločevine. Cevovodi, ki bodo vgrajeni v kolektor, bodo iz tlačnih cevi iz nodularne litine, premerov DN 150 in 200 mm, izdelanih skladno s standardom SIST EN 545. Na zunanji strani bodo cevi zaščitene z aktivno galvansko zaščito Zn+Al debeline 400 g/m<sup>2</sup> (v razmerju 85% in ostalo Al in druge kovine) in modrim pokrivnim nanosom. Vodovodi, ki bodo vgrajeni v ceste, bodo iz duktilnih cevi, standard C40, premerov 100 in 200 mm, izdelanih skladno s standardom EN 545. Vse cevi bodo spajane z Vi spoji. Pritrditev cevi v kolektorju bo izvedena na dva načina, ali na podporno konstrukcijo iz nerjavečega jekla, na katero bo cevi pritrjena preko navojne palice in objemke, ali na betonsko podporno konstrukcijo pritrjena s stremenom.

Skupna načrtovana dolžina vodovoda znaša 2.872 m, pri čemer bo 1.520 m voda potekalo v kolektorju komunalnih vodov in 1.352 m v cestnem telesu.

#### Vročevod

V okviru nameravanega posega je načrtovana prestavitev glavnega vročevoda v Vilharjevi cesti in gradnja vročevoda v kolektorju komunalnih vodov po Šmartinski cesti oziroma je načrtovano, da bo del vročevoda položen direktno v tla, del pa v kolektor.

Vročevod, ki bo položen direktno v tla, bo izveden iz predizoliranih normalnih cevi in fazonskih kosov, vročevod v kolektorju pa bo izveden iz jeklenih cevi v enem kosu, izoliranih z mineralno volno v oplaščenju iz Al pločevine. Vgrajene bodo predizolirane cevi za transport vroče vode do 130°C, serija izolacije 2, izdelane po standardu CEN/pr SIST EN 253 za predizolirane cevi za daljinski prenos toplote, z vgrajenima žicama za kontrolo vlažnosti in lokacijo napake.

Skupna načrtovana dolžina vročevoda znaša 669 m; od tega 374 m v kolektorju in 295 m izven kolektorja.

#### Elektroenergetska kabelska kanalizacija in elektroenergetski vodi

V okviru nameravanega posega je načrtovana gradnja elektroenergetskega omrežja v obstoječem kolektorju komunalnih vodov na Vilharjevi cesti ter v načrtovanem kolektorju komunalnih vodov po Dunajski cesti, Trgu osvobodilne fronte ter Masarykovi in Šmartinski cesti, načrtovana je tudi prestavitev obstoječih elektroenergetskih vodov v vseh rekonstruiranih cestah in izvedba navezav na načrtovani kolektor komunalnih vodov.

Načrtovane so povezave kabelskih kanalizacij in ureditve jaškov zaradi rekonstrukcije cest v skupni dolžini 504 m, in povezave kabelskih kanalizacij in ureditve jaškov zaradi razvojnih potreb, v skupni dolžini 166 m

Obstoječe elektroenergetske vode, ki potekajo v obstoječih kabelskih kanalizacijah, se bo prestavilo v nov kolektor komunalnih vodov na lokaciji med TP Metropol in TP Železniška postaja, med Kotnikovo in Metelkovo ulico ter med Njogoševo cesto in Topniško ulico oziroma Šmartinsko cesto. Elektroenergetske vode med Njogoševo cesto in Topniško ulico se bo delno usmerilo proti vzhodu (proti obstoječemu parku pri Kolinski), v RTP Situla oziroma na vzhodni del obstoječega

kolektorja po Vilharjevi cesti. Na območju kontrolnega stolpa Slovenskih železnic se bo elektroenergetske vode prestavilo v novo kabelsko kanalizacijo. Elektroenergetske kable po severnem robu Šmartinske ceste (Topniška) se bo prestavilo v novo kabelsko kanalizacijo po Šmartinski cesti v smeri proti Kolinski oziroma obstoječemu kolektorju na Vilharjevi cesti. Elektroenergetske vode po Šmartinski cesti mimo stavbe Kolinske se bo prestavilo v novo kabelsko kanalizacijo na prestavljeni trasi.

Načrtovana je izvedba kabelske kanalizacije s stigmafleks cevmi 160 mm, FaZn valjancem 25x4 mm, opozorilnim trakom nad cevmi in obbetoniranjem ter ojačitvijo z armaturno mrežo ter pripadajočimi jaški različnih dimenzij.

Skupna dolžina načrtovanih posegov v povezavi z elektroenergetsko kabelsko kanalizacijo je 670 m, nadalje je načrtovana prestavitev 4.519 m elektroenergetskih vodov, od tega poteka 3.473 m v kolektorju, 1.046 m pa v kabelski kanalizaciji izven kolektorja.

#### Elektronske komunikacije

V okviru nameravanega posega je načrtovana gradnja elektronsko komunikacijskega omrežja v načrtovanem kolektorju komunalnih vodov po Dunajski cesti, Trgu Osvobodilne fronte ter Masarykovi in Šmartinski cesti ter v obstoječem kolektorju komunalnih vodov na Vilharjevi cesti, načrtovana je tudi prestavitev obstoječih elektronsko komunikacijskih vodov v vseh rekonstruiranih cestah in izvedba navezav na načrtovani kolektor komunalnih vodov in obstoječi kolektor po Vilharjevi cesti.

Na južni strani, na Trgu Osvobodilne fronte in Masarykovi cesti se bo ohranila cevna kabelska kanalizacija upravljavca Telekom Slovenije s pripadajočimi njihovimi telekomunikacijskimi vodi in vodi drugih upravljavcev. Za potrebne pre-vezave so načrtovane cevne povezave iz obstoječih kabelskih jaškov v predvideni kabelski kolektor in sicer na praktično vseh območjih križišč z omenjenima cestama, kot podaljšek ceste / ulice Cigaletova, Miklošičeva, Kolodvorska, Resljeva, Kotnikova, Metelkova, Maistrova in Njegoševa. Kot nadaljevanje teh povezave so načrtovane še posamezne cevne kabelske povezave v ožje območje ureditve Potniškega centra Ljubljana, kot pred-priprava za bodoče priključke na telekomunikacijsko omrežje.

Na vzhodni strani območja, vzdolž Šmartinske ceste se zaradi tehnologije gradbenih del v celoti opusti obstoječa elektronsko komunikacijska infrastruktura, vključno s cevmi kabelske kanalizacije in TK vodi. V ta namen se bo predhodno najprej zgradilo nadomestno prenosno pot, v katero se bo za čas gradnje namestilo potrebne kabelske povezave. Končno rešitev predstavlja nov kabelski kolektor, v katerega se bo po izgradnji prestavilo načrtovane kabelske povezave.

Na območju križišča Šmartinska cesta – Vilharjeva cesta je načrtovana manjša prestavitev kabelske kanalizacije in pripadajočih telekomunikacijskih vodov izven načrtovanih prometnic, v območje nepovoznih površin. Vzdolž Vilharjeve ceste ni predvidenih večjih novih posegov v prostor, v smislu izgradnje nove kabelske kanalizacije. Večja dela so predvidena le v območju križišča z Železno cesto, kjer je potrebno obstoječo infrastrukturo prestaviti izven predvidenih novih povoznih površin. Na predmetnem območju so predvideni krajši odcepi iz obstoječih jaškov v obstoječi kabelski kolektor, v smislu potrebnih kabelskih pre-vezav.

Na zahodnem delu območja, vzdolž Dunajske ceste se v večji meri kabelska elektronska komunikacijska infrastruktura nahaja v obstoječem kabelskem kolektorju, ki se bo ohranila. Manjši del elektronsko komunikacijskega omrežja se nahaja v cevni prenosni poti upravljavca JPLPT in bo prestavljen.

Skupno je na obravnavanem območju na omrežju elektronskih komunikacij načrtovana izgradnja 820 m nove kabelske kanalizacije ter prestavitev trase v dolžini 3.493 m (2.639 m znotraj kolektorja in 854 m v kabelski kanalizaciji izven kolektorja).

#### Cestna razsvetljava

V okviru nameravanega posega je načrtovana gradnja omrežja cestne razsvetljave, izvedba navezav na obstoječo kabelsko kanalizacijo. Nova oziroma rekonstruirana cestna razsvetljava je načrtovana na Dunajski, Vilharjevi, Šmartinski in Masarykovi cesti ter Trgu Osvobodilne fronte, tj. po celotnem obodu okoli avtobusne in železniške postaje v Ljubljani.

Načrtovani so kovinski pocinkani kandelabri za postavitev v temelje. Drogovi morajo biti skladni s standardom SIST EN 40. Tipske višine nosilcev - drogov cestne razsvetljave na območju obdelave ne bodo presegali višine 10 m nad nivojem terena oziroma 7 m nad nivojem terena, za svetilke, ki bodo namenjene osvetljevanju izključno peščevih površin. Na območju križišč bodo na kandelabru, poleg svetilk, nameščeni tudi semaforški dajalci.

Za osvetljevanje glavnih prometnih površin so predvidene cestne LED svetilke. Za osvetljevanje podvoza pod železniško progo so predvidene predorske LED svetilke. Izveden bo tudi daljinski nadzor razsvetljave.

Svetilke na obravnavanem območju Potniškega centra Ljubljana se bodo napajale iz obstoječih prižigališča cestne razsvetljave, ki bodo predelane in po potrebi prestavljene. Postroj omar prižigališča bosta sestavljali nova enodelna prostostoječa priključno - merilna omarica in dvodelna posluževalna omara prižigališča. Pred omarami se bo uredilo stojišče za lažje vzdrževanje. Elektroenergetsko napajanje obstoječih prižigališč ter jakost obračunskih varovalk bo ostalo nespremenjeno, pri čemer pa se bo po potrebi izvedlo podaljške obstoječih energetskih kablov z novimi kabelskimi spojkami.

Inštalacije se izvede z zemeljskimi kabli tipa NYY. Presek je odvisen od obremenitve in dolžine posameznih vej. Predvidimo petžilne kable preseka 10 mm<sup>2</sup> in 16 mm<sup>2</sup>. Kabli cestne razsvetljave morajo biti položeni v cevno kanalizacijo. Kabelske trase bodo potekale izven vozniških površin, razen pri prečkanju ceste. Kabelske trase bodo izvedene na globini 80 cm pod površino. Na globino 50 cm bo položena tudi opozorilna folija. Za kabelsko kanalizacijo so načrtovane stigmatfleks cevi fi 110 mm. Po celotni trasi je predvidena 6 cevna kanalizacija.

Skupno je za ureditev cestne razsvetljave celotnega obravnavanega območja predvideno 7.222 m kabelske trase.

#### Semaforizacija

Predvidena je izgradnja enega novega semaforiziranega križišča in rekonstrukcija semaforizacije obstoječih petnajst križišč na rekonstruiranih cestah oziroma križiščih.

Načrtovana je ureditev naslednjih semaforiziranih križišč: Dunajska cesta - Trg Osvobodilne fronte z oznako C10, Trg Osvobodilne fronte – Miklošičeva cesta z oznako C11, Peš prehod pri spomeniku generala Maistra z oznako C12A, Masarykova cesta – Resljeva cesta z oznako C12, Masarykova cesta – Kotnikova ulica z oznako C30A, Masarykova cesta – Metelkova ulica z oznako C30, Masarykova cesta – Njegoševa cesta z oznako C13, Šmartinska cesta – Bolgarska ulica z oznako C33 (novo), Šmartinska cesta – Topniška ulica z oznako B15, Vilharjeva cesta – Neubergerjeva ulica z oznako B41 (novo), Vilharjeva cesta – Železna cesta z oznako B29, Vilharjeva - uvoz v Emoniko z oznako C34 (novo), Dunajska cesta – Vilharjeva cesta (povezan s C10B Peš prehod pri GR) z oznako C10A, Peš prehod pri GR (povezan s C10A Dunajska - Vilharjeva cesta) z oznako C10B, Železna cesta – Avčinova ulica z oznako B35.

Na območju posega je predvidena zamenjava vseh krmilnih semaforških naprav, vključno z drogovi, semaforškimi glavami, tipkami za slepe, odštevalnimi prikazovalniki časa, video detekcijskimi kamerami za virtualne zanke in video nadzornimi kamerami za zajem žive slike. Sistem semaforizacije bo preko optične mreže povezan v Center za upravljanje prometa.

#### Velikost in zasnova - obnova obodnih cest

##### Vilharjeva cesta

Načrtovana je rekonstrukcija križišče z Dunajsko cesto in sicer tako, da se bo na Dunajski cesti v smeri Vilharjeve ceste uredil dodatni pas za desno zavijanje. Vilharjevo cesto se bo v južni smeri razširilo in uredilo štiripasovno vozišče – v smeri proti Dunajski cesti dva vozna pasa, južni za smer proti centru, severni za smer proti jugu centru in severu/obvoznici. V smeri proti Šmartinski cesti, sta načrtovana južni vozni pas, ki bo predstavljal rumeni pas za javni potniški promet širine 3,5 m in severni vozni pas za ostali motorni promet. V križišču Vilharjeve ceste in uvoznega kraka do objekta Emonika je načrtovan dodatni pas za desno zavijanje in izvoz za avtobuse iz nove Avtobusne postaje Ljubljana. Na območju nove avtobusne postaje je načrtovana tudi ureditev

enosmernega prometnega režima v smeri proti Železni cesti – južni rumeni pas za javni potniški promet in severni vozni pas za ostali motorni promet. Na tem odseku so načrtovani še trije vozni pasovi, in sicer severni levi vozni pas (smer Topniška ulica in Šmartinska cesta), ki bo omogočal vožnjo naravnost in proti severu na Železno cesto v širini 3,00 m in sredinski rumeni vozni pas, ki bo namenjen izključno javnemu potniškemu prometu in bo širine 3,5 m ter južni desni vozni pas, ki bo napajal novo avtobusno postajo. V območju desnega pasu se bodo dodatno uredila štiri avtobusna parkirna mesta in prostor za kratkotrajno parkiranje. Neposredno za izvozom iz avtobusne postaje, pred prostorom za parkiranje avtobusov se bo uredilo avtobusno postajališče za mestni promet. Uvoz na avtobusno postajo, tako za avtobusni kot tudi preostali promet bo urejen v osi Železne ceste. V tem križišču bo urejen izvoz iz kletne garaže avtobusne postaje samo za osebna vozila. Nasproti avtobusne postaje bo urejen priključek za Gospodarsko razstavišče in Baragovo semenišče, in sicer po principu levo – levo ter zgolj za potrebe dostave in intervencije. V križišču z Neubergerjevo ulico bo urejeno štirikrako križišče, s pasom za leve zavijalce dolžine 20 m, s čimer bo omogočeno neposredna navezava na rekonstruirano Linhartovo cesto (ni predmet nameravanega posega). V nadaljevanju se bo vozišče uredilo s pasovi za leve zavijalce v širini 3,00 m in v izteku proti križišču s Topniško ulico s sredinsko zelenico ter drevoredom. Na celotnem odseku Vilharjeve ceste se bo uredila dvostranska enosmerna kolesarska steza v širini 2,00 m in hodnik za pešce v širini 1,50 m. Po celotnem delu Vilharjeve ceste, od Dunajske ceste do Šmartinske ceste je načrtovana ureditev obojestranskega drevoreda.

Dolžina obravnavanega odseka znaša 1.064 m.

#### Masarykova cesta

Odsek od Dunajske do Miklošičeve ceste: Na križišče med Dunajsko in Masarykovo cesto tj. na križišču Bavarski dvor se bo razvrščanje prometnih pasov ohranilo, spremenile pa se bodo dolžine posameznih pasov. Na severni strani se bo uredilo dvopasovno smerno vozišče in opustilo avtobusno postajališče ob cesti. Za potrebe obratovanja novega objekta Emonika se bo uredil dodatni pas in območje za kratkotrajno parkiranje (drop off). Dodatno se bo opustilo tudi avtobusno postajališče na ločilnem otoku. Širina vozniških pasov bo 3,25 m, širina pasu za levo zavijanje pa 3,00 m.

Odvodnjavanje meteorne vode je urejeno enako kot v obstoječem stanju – z jaški z vtokom pod robnikom.

Obstoječa odrasla drevesa v sredinskem ločilnem otoku se bodo ohranila v celoti, sredinski ločilni otok z zelenico je načrtovan v širini 4,00 m.

Odsek od Miklošičeve do Resljeve ceste: Z izgradnjo nove avtobusne postaje ob Vilharjevi cesti se bo na odseku pred železniško postajo porušila obstoječa avtobusna postaja, kar bo omogočilo umestitev štiripasovne ceste z ločilnim otokom širine 5,50 m, pasov za levo zavijanje in trirednega drevored. aOd križišča z Miklošičevo je načrtovan pas za javni prevoz z avtobusnimi postajališči na vozišču (rumeni pas), ki se bo v celotni dolžini Masarykove ceste uredil v širini 3,50 m, medtem ko se bo vozni pas za osebni motorni promet uredil v širini 3,00 m. Avtobusna čakališča z nadstrešnico se bodo uredila v območju drevoreda oziroma robne zelenice.

Odvodnjavanje meteorne vode z vozišča bo urejeno enako kot v obstoječem stanju – z jaški z vtokom pod robnikom.

Obstoječa odrasla drevesa na južnem robu se bo v največji možni meri ohranilo, načrtovana je odstranitev dveh dreves zaradi sočasne gradnje javne komunalne infrastrukture na tem območju.

Odsek od Resljeve do Njogoševe ceste: Od križišča z Resljevo cesto je načrtovana širitev ceste proti severu na račun rušitve obstoječih objektov (Trg Osvobodilne fronte 9, Masarykova cesta 13b in 19 ter delno Masarykova cesta 15 in 23 – južni objekt na obeh naslovih) in dela parkirišča, ki so v upravljanju Slovenskih železnic (vključno z obstoječimi objekti na parkirišču). Predvidena je štiripasovna cesta s sredinskim ločilnim pasom in zelenico širine 5,50 m in pasom za leve zavijalce v širini 3,00 m, pasom za javni prevoz v širini 3,50 m in trirednim drevoredom (severni in južni rob ter sredinski ločilni otok). Avtobusna postajališča bodo urejena na rumenem pasu, čakališča z nadstrešnico pa v območju drevoreda oziroma robne zelenice.

Odvodnjavanje meteorne vode z vozišča bo urejeno enako kot v obstoječem stanju – z jaški z vtokom pod robnikom.

Obstoječa odrasla drevesa na južnem robu se bodo ohranila, predvidena je odstranitev 12 dreves na severnem robu zaradi širitve Masarykove na severno stran. Med Resljevo cesto in Metelkovo ulico se bo vzdolž severnega roba vozišča uredila večnamenska niša za parkiranje in čakanje avtobusov, in sicer v dolžini 200 m in širini 3,00 m, z vmesno ločilno talno obeležbo do rumenega pasu, v širini 1,00 m.

Odsek od Njogoševe ceste do Topniške ceste: Na odseku med Njogoševo cesto in Bolgarsko ulico se bo ohranil kontinuiran potek Masarykove ceste na račun rušitve obstoječih objektov (Šmartinska cesta 11, 13, 15 in 15a), z rumenimi pasovi, v širini 3,50 m in voznimi pasovi ter pasovi za leve zavijalce, v širini 3,00 m. Enosmerni prometni režim stare Šmartinske ceste se bo ohranil in uredil dostop le za potrebe stanovalcev do obstoječih objektov. Obstoječi podvoz pod železniško progo se bo porušil in izvedel nov, v širini 30,25 m, ki bo omogočal umestitev štiripasovne ceste z rumenimi pasovi, v širini 3,5 m, ločilnim pasom, v širini 4,00 m in ali pasom za leve zavijalce, v širini 3,25 m ter dodatnim izvoznim pasom (bypass) v smeri Šmartinske ceste oziroma nakupovalnega središča BTC. Navedeni dodatni pas se bo hkrati navezoval tudi na Kolinsko ulico. Podvoz ni predmet tega projekta in je podrobneje obdelan v projektu IDP »Nadgradnja železniške infrastrukture na območju železniške postaje Ljubljana, Faza D – Podvoz Šmartinska cesta« (Tiring d.o.o. in Elea iC d.o.o., projekt št. 210577).

Odvodnjavanje meteorne vode z vozišča bo urejeno enako kot v obstoječem stanju – z jaški z vtokom pod robnikom. Odvodnjavanje meteorne vode v podvozu bo izvedeno z ločenim projektom odvodnjavanja ljubljanskih podvozov (projektant ELEA, LUZ, Krajinaris) z ureditvijo črpališč in ponikanja oziroma zadrževanja meteorne vode.

Stranske zelenice bodo urejene z obojestranskim drevoredom, sredinska zelenica z drevoredom pa bo urejena v krajšem odseku, pred Bolgarsko ulico. Na območju »stare« Šmartinske ceste bo izveden priključek na Masarykovo cesto (izvoz desno) in uredil manjši park z zasaditvijo..

Dolžina vseh obravnavanih odsekov po Masarykovi cesti bo znašala 1.375 m in 40 m po stari Šmartinski cesti.

#### Šmartinska cesta

Na kraku Šmartinske ceste v križišču Zmaj severna dva pasova predstavljata pasova za desno zavijanje na Topniško cesto, južna dva pasova sta pasova za priključevanje na Masarykovo cesto, južni del kraka Šmartinske ceste v križišču Zmaj sestavljata dva vozna pasova za promet v smeri proti krožišču s Savsko cesto, južni pas je rumeni, namenjen javnemu prometu, ter vozilom, ki se vključujejo iz bypass-a, severni pa ostalemu motornemu prometu.

V sklopu ureditve Masarykove ceste se bo izvedel nov, razširjen podvoz pod železniško progo. Dodatno je načrtovana ureditev bypass-a za vključevanje na Šmartinsko cesto in terja širitve vozišča proti jugu v območje Kolinska. Iz Kolinske ulice na Šmartinsko cesto bo urejen izvoz (enako obstoječemu režimu), uvoz na Kolinsko ulico se bo uredil neposredno iz bypassa iz Masarykove ceste. Za križiščem Zmaj se bo uredilo dodano avtobusno postajališče z nadstrešnico. Za tem križiščem je načrtovana priključitev bypass na vozna pasova iz smeri Masarykove ceste, tik pred navezavo na Šmartinsko cesto se bo na bypass priključila še Kolinska ulica. Na celotnem odseku je načrtovana ureditev dvostranske enosmerne kolesarske steze in hodnika za pešce.

Med Šmartinsko cesto, Kolinsko ulico in bypass-om je načrtovana parkovna ureditev. Na preostalem delu odseka je načrtovana ureditev dvostranskega drevoreda.

Dolžina obravnavanega odseka Šmartinske ceste znaša 230 m. Kolinska ulica se preuredi v dolžini 136 m.

#### Železna cesta

Železna cesta se bo v vzhodni smeri razširila in uredilo se bo štiripasovno vozišče. Od Linhartove ulice proti Vilharjevi cesti se bo uredil rumeni pas za javni prevoz, ki se bo pred križiščem z Vilharjevo cesto ločil z ločilnim otokom, zelenim pasom. Za križiščem z Avčinovo ulico se bo na

zahodni strani preuredilo avtobusno postajališče. V smeri proti Linhartovi ulici se bo uredil enoznačni pas, ki se bo pred križiščem z Avčinovo ulico razširil za dodatni pas in nato za križiščem spremenil v pas za javni prevoz. Na celotnem odseku je načrtovana ureditev dvostranske kolesarske steze in hodnika za pešce.

V večji meri se bo ohranil enostranski drevored na vzhodni strani.

Dolžina obravnavanega odseka znaša 391 m.

#### Topniška cesta

Na tem odseku se bo ohranilo štiripasovno vozišče, pas za levo zavijanje ter vodenje kolesarjev in pešcev, vključno z drevoredom. Spremenil se bo samo geometrijski potek robov ceste, tako da bo sledil poteku Masarykove ceste. Skladno z ureditvijo Masarykove ceste se bo uredil dvostranski pas za javni prevoz. Načrtovan je dvig nivelete križišča za približno 0,50 m.

Dolžina obravnavanega odseka znaša 72 m.

#### Velikost in zasnova - Zelene površine

##### Odstranitev vegetacije

Na območju nameravanega posega je načrtovana odstranitev 118 dreves, od tega majhnih 37, srednje velikih 65 in velikih 16 (javorolistne platane, navadni stebrasti gaber, gorska javorja, ostrolistna javorja, črna jagend topola in nekaj drugih). Največ dreves, predvsem ostrolistnih javorjev srednje velikosti, bo odstranjeno na Vilharjevi cesti, predvsem zaradi gradnje stavb Emonika, avtobusna postaja in Vilharia, zaradi česar bo prišlo do preureditve kolesarskih in peš površin na območju sedanjih zelenic, ter zaradi ureditve rumenih pasov na vzhodnem delu Vilharjeve ceste. V sklopu zunanje ureditve avtobusne postaje in objekta Vilharia bodo drevoredi nadomeščeni praktično v celoti. Na območju sedanje avtobusne postaje na Trgu Osvobodilne fronte je zaradi izvedbe štiripasovne ceste (po dva rumena in dva vozna pasova) načrtovana odstranitev petih velikih platan, na Masarykovi cesti pa nekaj manjših dreves. Obsežnejša odstranitev dreves je načrtovana še na vzhodnem robu Šmartinske ceste ob Kolinski ulici zaradi ureditve rumenega pasu.

##### Zasaditev vegetacije

V okviru rekonstrukcije ceste so načrtovane nove zelene površine, in sicer zelenice ob rekonstruirani cesti v skupni površini 12.309 m<sup>2</sup>, ureditev parkovnih površin na križišču Šmartinske in Masarykove ceste s površino 754 m<sup>2</sup>, ureditev parka Kolinska s površino 2.739 m<sup>2</sup>. V okviru rekonstrukcije ceste so načrtovane zasaditve 250 novih dreves, in sicer kot dopolnitev drevoreda v sredinskem pasu po Trg Osvobodilne fronte s 25 drevesi, kot nov drevored na severni strani Trga Osvobodilne fronte s 34 drevesi, kot dopolnitev drevoreda od južnem robu Masarykove ceste s 25 drevesi, kot nov drevored ob severnem robu in sredinskih pasovih Masarykove ceste s 76 drevesi, kot ponovna vzpostavitev drevoreda na vzhodnem robu Šmartinske ceste (ob Kolinski ulici) z 19 drevesi, kot dopolnitev drevoreda od južnem robu Vilharjeve ceste, predvsem med Železno cesto in Neubergerejevo ulico z 21 drevesi, kot dopolnitev drevoreda od severnem robu Vilharjeve ceste, med Železno cesto in Neubergerejevo ulico ter kot nov drevored ob severnem robu Vilharjeve ceste med Novakovo in Topniško ulico z 28 drevesi, kot nov drevored od zahodnem robu Železne ceste, med Vilharjevo cesto in Avčinovo ulico s 16 drevesi in kot nov park v križišču Šmartinska ceste in Masarykove ceste s 6 drevesi.

#### Opis odstranitve obstoječih objektov

V okviru nameravanega posega je predvidena odstranitev posameznih obstoječih objektov, in sicer avtobusne postaje, stavb na območju A6 in A7, transformatorske postaje TP0065 – Masarykova 15.

Objekti, ki so predvideni za rušitev na posameznem odseku se nahajajo na:

- Trgu Osvobodilne fronte na odseku Miklošičeva - Resljeva (severni del) na naslovu Trg Osvobodilne fronte 4 (stavba št. 64 - obstoječa avtobusna postaja s pisarnami, lokali in javnimi sanitarijami v kleti);
- Masarykovi cesti na odseku Resljeva cesta - Metelkova ulica (severni del) na naslovu Trg Osvobodilne fronte 9 (stavba št. 64 - poslovni objekt);
- Masarykovi cesti na odseku Metelkova ulica - Njogoševa cesta (severni del) na naslovih Masarykova cesta 13b (stavba št. 59 - garaža) in Masarykova cesta 19 (stavba št. 77 - stanovanjski objekt) in delno južna objekta na naslovih Masarykova cesta 15 (stavba št. 56 - poslovni objekt) ter Masarykova cesta 23 (stavba št. 91 - poslovni objekt) in
- Šmartinski cesti na odseku Njogoševa cesta - Vilharjeva cesta (vzhodni del pred podvozom) na naslovih Šmartinska cesta 11 (stavba št. 98 - poslovno stanovanjski objekt, stavba št. 2029 - stanovanjski objekt), Šmartinska cesta 13 (stavba št. 78 - stanovanjski objekt, Šmartinska cesta 15 in 15a (stavba št. 61 - poslovno stanovanjski objekt).

Poleg tega so v okviru nameravanega posega predvideni za rušitev še objekti brez naslova, ki se nahajajo na zemljiščih v k.o. 1737 Tabor na:

- parc. št. 2158 (stavba št. 66 – garaža);
- parc. št. 2156, in 2157 (stavba št. 67 – nadstrešnica za smetnjake);
- parc. št. 2155 (stavba št. 67 – garaža);
- parc. št. 2023 (stavba št. 86 – stanovanjski objekt z garažo);
- parc. št. 2026 (stavba št. 112 – shramba, skladišče) in
- parc. št. 2019 (stavba št. 73 – delno proizvodni in skladiščni prostor, delno garaža).

Načrtovan je naslednji potek rušitev:

- Pred pričetkom rušenja se izvede odklop vseh inštalacij (elektrika, vodovod, telekomunikacija).
- Naredi se gradbeni oder (varovanje del na strehi, odstranitev oken).
- Odstrani se vsa okna, vrata, demontirajo komplet vse naprave, odstranijo podi (vinil, leseni pod) – ločijo se vsi materiali. Pred rušitvami se nabavi kovinske zabojnike za ločevanje odpadkov in se odpadke sproti ločuje in odvaža.
- Pred rušenjem stavbe, v kateri se nahaja transformatorska postaja Masarykova 15 se strokovno demontirana, odpelje in razgradi celotno električno opremo (transformator, stikališče, SN celice skupaj s stikali in ločilkami, NN plošča, povezovalni kablovodi).
- Demontaža, rušitev strehe. Odstrani se kritino in konstrukcijo strehe, odpadke se sortira. Demontira se gradbeni oder.
- Prične se z grobo rušitvijo konstrukcije, ko je objekt očiščen stavbnega pohištva, odkrita streha, odstranjeni vrhnji sloji podov.
- Ko je konstrukcija porušena, sledi sortiranje odpadkov, ločevanje armature/železa, betona in ostalih gradbenih odpadkov, ter odvažanje.
- Na koncu sledi še odstranitev temeljev, pikiranje z bagrom cca 20-30 ton s hidravličnim kladivom.

Uporaba gradbenih strojev / naprav in transportnih sredstev

Na gradbišču bodo pri rušenju v uporabi: dva kamiona (4 osi – 40 ton) in dva bagra (40 ton, 20 ton).

Čas rušitvenih del

Rušitve stavb se bodo izvajale v začetnem obdobju posamezne faze gradnje, pri manjših stavbah bodo rušitvena dela in odvoz materiala trajala približno 2 dni, pri večjih pa do 14 dni.



## Opis gradnje

### Velikost gradbišča

Celotna površina gradbišča je ocenjena na 11,7 ha.

Gradbišče ne bo obratovalo po celotni površini hkrati, temveč bo razdeljeno na 20 manjših odsekov/ gradbišč, pri čemer bo hkrati obratovalo več manjših gradbišč. jeje

### Čas gradnje

Gradnja nameravanega posega bo trajala skupno štiri leta, predvidoma od leta 2024 do leta 2028. Dela na gradbišču in odvoz zemeljskega izkopa, se bodo izvajala šest dni na teden, in sicer od ponedeljka do petka od 6. do 18. ure in ob sobotah od 6. do 16. ure.

### Faznost gradbenih del

Predvidena ureditev gospodarske javne infrastrukture se bo lahko prilagajala ureditvi cest in obratno, vključno z upoštevanjem gradnje preostalih načrtovanih objektov (npr. Vilharia, Avtobusna postaja, Železniška postaja, Emonika, itd.).

Posamezni posegi v okviru ureditve cest in gospodarske javne infrastrukture na območju nameravanega posega se bodo predvidoma izvajali po etapah, skladno z dokumentom Etapnost gradnje PCL – idejna zasnova, ki ga je v novembru 2023 izdelalo podjetje Elea lc d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana. Etapnost gradnje je razdeljena na 20 odsekov. Gradnja na posameznih odsekih bo potekala v različnih časovnih obdobjih predvidoma med leti 2024 in 2028.

### Uporaba gradbenih strojev/naprav in transportnih sredstev

Na gradbišču bodo na posameznem odseku gradnje gospodarske javne infrastrukture (cesta + komunalna infrastruktura) v uporabi:

- 6 x kamion (4 osi – 40 ton), 1 x rezkar za asfalt, 1 x bager (20 ton) – pripravljana dela;
- 5 x kamion (4 osi – 40 ton), 1 x bager (20 ton) – izkop;
- 5 x kamion (4 osi – 40 ton), 1 x bager (20 ton), 1 x greder, 1 x valjar (statični) – nasip / greda;
- 5 x kamion (4 osi – 40 ton), 1 x bager (20 ton), 1 x greder, 1 x valjar (statični) – nasip / tampon;
- 5 x kamion (4 osi – 40 ton), 1 x finišer, 5x valjar (2x statični, 2x vibracijski, 1x gumijast), 1x cisterna za vodo, 1x kamion za prevoz cisterne z emulzijo, 1x unimog, 1x kamion s prikolico za selitev (finišer, valjar) – vgrajevanje, asfalterna dela.

Na gradbišču bodo na posameznem odseku pri gradnji kolektorja komunalnih vodov v uporabi:

- 1 x bager (20 ton) - izkop;
- 2 x kamion (4 osi – 40 ton) – nasip / greda;
- 1 x hidravlično kladivo, 1 x avtodvigalo, 1 x mešalec betona (3 osi - 7 m<sup>3</sup>), 1 x vibrator za vgrajeni beton – vgrajevanje.

Na gradbišču bodo na posameznem odseku pri izvedbi fekalnega kanala 1 s podvrtavanjem v uporabi:

- 1 x avtodvigalo (40 ton), 1 x hijab (40 ton), 1 x bager z grajferjem (24 ton), 1 x bager (5 ton), 1 x kamion (4 osi - 40 ton), oprema za izvedbo betonaže talne plošče in vertikalnih sten (mikserji, črpalke) – rušitev;
- 1 x varilni aparat, 1 x mešalec za beton (3 osi – 7 m<sup>3</sup>), 1 x vibrator za vgrajeni beton – izvedba gradbene jame in
- 1 x avtodvigalo (40 ton), 1 x bager (5 - 9 ton), 1 x kamion (4 osi - 40 ton), stroj za vtiskanje jeklenih zagatnic, vrtalna garniture (vrtalna glava, potisna enota, črpalke, operacijski kontejner, separacijski kontejner, kontejnerska mazalna postaja) – izkop.

#### Nastajanje odpadkov

V času gradbenih in rušitvenih del bodo nastajali zemeljski izkopi, azbest in drugi gradbeni odpadki, v manjši meri komunalni odpadki in olje iz transformatorja, nevarni odpadki (zaoljene krpe, olje in maziva itd.) ter biološko razgradljivi odpadki (odstranjena vegetacija).

#### Zaključna dela

Po končani gradnji bodo odstranjeni vsi ostanki začasnih skladišč. Vse z gradnjo prizadete površine bodo krajinsko ustrezno urejene. Po končanih delih in planiranju terena bo vzpostavljeno prvotno stanje z dorivom humusa.

#### Gradbena dela - gospodarska javna infrastruktura

#### Pripravljalna dela

Pripravljalna dela bodo obsegala zavarovanje gradbišča z zaščitnimi ograjami in signalizacijo na mestih, kjer se pričakuje promet pešcev, kolesarjev in ostalih vozil. Sočasno z zakoličbo projektiranih komunalnih vodov se bodo zakoličile trase vseh komunalnih vodov na na obravnavanem območju. Nad plinovodom in elektroenergetskimi vodi bo položen opozorilni trak.

#### Izvedba izkopov

Izvedba izkopov bo obsegala odstranitev asfalta. Humus se bo odrinil do 10 m od roba izkopa. Izkopi in zasipi bodo izvedeni od -1 m od nivoja obstoječega asfalta. Strojni izkop bo možno izvajati skoraj na celotni trasi gospodarske javne infrastrukture. Izkopi se bodo izvajali kot širok izkop pod kotom 60° s cementno stabilizacijo izkopnih brežin. Na mestih, kjer potekajo izkopi v neposredni bližini objektov in obstoječih komunalnih vodov, ter v primeru izkopov globljih od 2 m (v zemljini III. kategorije), se bo izvedel varovan opažen izkop.

#### Mikrotuneliranje (Pipe jacking system):

Na mestih, kjer so v neposredni bližini objekti, je za kanalizacijo predvidena izgradnja po metodi mikrotuneliranja (kanal 1). Za izvedbo cevovodov po metodi mikrotuneliranja bodo predhodno izvedene gradbene jame, kamor se bo namestila potisna enota za potiskanje cevi v horizontalno vrtno. Za izvedbo je izbrana uporaba potisnih cevi iz poliestra z notranjimi premeri 800-900-1400 mm. Načrtovane so gradbene jame pri objektih: O1.1 (vstopna, dimenzija 11,5 x 11,5 m), O1.2 (zaključna, dimenzija 10,5 x 10,5 m) ter na kanalih 2 in 3 (obe zaključni, dimenzij 5,5 x 6,5 m). Varovanje izkopa bo izvedeno z uporabo jeklenih zagatnic tipa VL 604 dolžine 12 m. Oporna in čelna stena bo izdelana iz armiranega betona tako, da bo zagotavljalo odpornost za predvidene potisne sile. Na drugem koncu odseka izvedbe mikrotuneliranja se bo izvedla izhodna jama, ki bo lahko manjših dimenzij. Celoten postopek dela nadzoruje operater stroja iz mobilne kabine, locirane ob sami gradbeni jami.

#### Izvedba zasipov

Po izkopu jarka se bo dno enakomerno splaniralo v projektiranem padcu z odstranitvijo grobih ostrih kamnov. Na tako pripravljeno podlago se bo izdelal nasip za izravnavo podlage in ležišče cevi iz peščenega materiala 0-16 mm. Na pripravljeno ležišče se bo položilo posamezne cevi v projektiranem padcu. Cevi se bo nato obsipavalo z 2 krat sejanim peskom po plasteh, enakomerno na obeh straneh hkrati s sprotim utrjevanjem. Tak zasip se bo izvajal do 20-30 cm nad temenom cevi. Končni zasip se bo izvedel do -1 m pod nivojem obstoječe ceste oziroma do nivoja planuma predvidenih cestnih ureditev. Za zasip se bo uporabil nekoherenten material iz izkopa gr. 0-60 mm oziroma drug material, če izkopni ne bo ustrezal kriterijem. Predvidoma se bo uporabilo 40 % obstoječega in 60 % novega materiala za zasip.

## Gradbena dela – ceste

### Pripravljalna dela

Pred pričetkom gradbenih del se bo izvedla zakoličba obstoječih komunalnih vodov in začetni geodetski posnetek stanja pred posegom. Po izvedbi zakoličbe komunalnih vodov je načrtovana izvedba posameznih cestnih zapor oziroma označitev gradbišča in preusmeritev prometa glede na terminski plan gradnje vse predvidenih ureditev na obravnavanem območju.

### Odstranitvena dela

Odstranitvena dela bodo obsegala odstranitev obstoječega asfalta, robnikov, betonskih elementov (betonski jaški in temelji), vezne kanalizacije talnih požiralnikov in prometne signalizacije. Odstranila se bo tudi vegetacija na trasi obstoječih cest, ki je ne bo mogoče ohraniti. Na območju zelenih površin je načrtovana tudi odstranitev humusa v debelini 20 cm.

### Zemeljska dela

Zemeljska dela obsegajo izvedbo izkopov. Globina izkopa je predvidena do globine spodnjega ustroja ceste. Vsi izkopi bodo potekali v zemljini III. kategorije. Predvideno je, da bo pri izkopu nastal večinoma gramozni material.

### Spodnji ustroj cest

Spodnji ustroj bo izveden iz zmrzlinško odpornega materiala – posteljice.

Debelina posteljice bo znašala 35-60 cm in je predvidena iz kamnitega in enakomerno zrnatega agregata zrnivosti 0/64 mm. Material, vgrajen v kamnito gredo bo zmrzlinško dobro odporen z deležem finih zrn (do 0,063 mm) manjšim od 5 % na deponiji in 8 % v vgrajenem stanju.

Na planumu temeljnih tal, pred pričetkom vgradnje kamnite posteljice, je potrebno zagotavljati nosilnost s CBR >12 %. Naklon planuma temeljnih tal mora znašati 4,0 %. Vgradnja plasti spodnjega ustroja ceste mora biti v skladu s tehnično smernico TSC 06.200: 2003 Nevezane nosilne in obrabne plasti.

### Zgornji ustroj cest

Zgornji ustroj cest bodo sestavljale nevezane in vezane nosilne plasti cest.

Pred izvedbo asfaltnih plasti bo zagotovljena predpisana nosilnost in zgoščenost zgornje nevezane nosilne plasti po TSC 06.200: 2003 nevezane nosilne in obrabne plasti. Vgradnja asfaltnih plasti bo skladna s TSC 06.300 / 06.410: 2009 Smernice in tehnični pogoji za graditev asfaltnih plasti.

### Robni elementi:

Na območju, kjer prihaja do stika med površinami za pešce in kolesarje ter vozišča je načrtovana vgradnja standardnega betonskega in/ali granitnega robnika dimenzij 15/25 cm. Svetla višina robnika nad površino vozišča bo znašala 12 cm.

Na območju prehodov za pešce in kolesarje je predvidena vgradnja potopljenega robnika, pri čemer mora biti zgornji rob robnika v isti višini kot končna kota asfaltne utrditve ali klasičnega robnika z dvignjenim prehodom za pešce (trapezna grbina).

Razmejitev kolesarskih in peš površin je načrtovana z izvedbo pasu iz granitnih kock dimenzije 10/10/10 cm oziroma z uporabo neprekinjene vzdolžne talne signalizacije.

Rob hodnika za pešce bo zaključen z izvedbo pasu iz granitnih kock dimenzije 10/10/10cm. Polaganje robnikov in kock bo izvedeno na predhodno planirani in utrjeni podlagi. Za temelj je načrtovana vgradnja pustega cementnega betona kvalitete C12/15. Stike med robniki je potrebno fugirati s fino cementno malto.

## Lokacija posega v okolje

### Namenska in dejanska raba zemljišč

Območje nameravanega posega se ureja z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 72/13 – DPN, 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 12/18 – DPN in 42/18; v nadaljevanju: Odlok OPN MOL-strateški del), Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18 – DPN, 42/18 in 78/19 – DPN in 59/22; v nadaljevanju: Odlok OPN MOL-izvedbeni del) in Odlokom o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana (Uradni list RS, št. 107/06, 83/08, 43/09, 78/10, 109/11 in 42/18; v nadaljevanju Odlok o Zazidalnem načrtu za območje PC Ljubljana).

Večina posegov je načrtovanih v območju rekonstruiranih cest z oznako podrobnejše namenske rabe PC - površine cest, ostale oznake podrobnejše namenske rabe prostora so še: CU - osrednja območja centralnih dejavnosti, ZPp - parki, SScv – pretežno večstanovanjske površine, CDd – območja centralnih dejavnosti brez stanovanj in PŽ – površine železnic (vir: UrbInfo, MOL).

### Sorazmerne pogostosti, razpoložljivosti, kakovosti in regenerativne sposobnosti naravnih virov

Območje nameravanega posega se v celoti uvršča med vodovarstvena območja državnega nivoja (ID območja: 4488, Režim: 31, Kategorija III A) (vir: Atlas okolja, ARSO). Glede na določila Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja (Uradni list RS, št. 43/15, 181/21, 60/22 in 35/23-OdlUS), gre za podobmočje z milejšim vodovarstvenim režimom. Ne obravnavani lokaciji ni varovanih kmetijskih zemljišč (vir: GURS) in najboljših gozdnih rastišč, tj. ni gozdnih rezervatov ali varovanih gozdov (vir: Atlas okolja, ARSO). Na obravnavanem območju ni evidentiranih mineralnih surovin v javnem interesu (Vir: Rudarska knjiga, MNVP).

### Absorpcijske sposobnosti naravnega okolja / območja s posebnim statusom

Lokacija nameravanega posega se nahaja v središču mesta Ljubljane, v četrtini skupnosti Center, na območju sedanje železniške postaje Ljubljana med obodnimi cestami Vilharjeve, Dunajske, Masarykove in Šmartinske ceste in Trga Osvobodilne fronte. Območje nameravanega posega je v obstoječem stanju pozidano in predstavlja urbane površine večinoma cest, v katerih že v obstoječem stanju poteka več vodov gospodarske javne infrastrukture. Južno in severno od območja nameravanega posega ležijo pretežno površine s poslovno - stanovanjsko pozidavo, v osrednjem delu pa se nahaja območje železniške in avtobusne postaje (vir: Google map).

Teren na širšem območju je pretežno raven in na obravnavani lokaciji leži na nadmorski višini med 294 in 299 m.n.m.

Območje nameravanega posega z okolico spada v vodno telo podzemne vode: Savska kotlina in Ljubljansko barje (Šifra vodnega telesa: 1001) in v vodno telo površinske vode (prispevne površine) UVT Gruberjev prekop (Šifra vodnega telesa: S114912VT). Na zemljiščih, na katerih bo izveden nameravani poseg, ni vodotokov, se pa v oddaljenosti ca. 600 m južno od območja nameravanega posega nahaja stalen vodotok tekoče vode: Ljubljanica in v oddaljenosti ca. 1.300 m, prav tako južno od območja nameravanega posega se nahaja stalen vodotok tekoče vode Gruberjev prekop (vir: Atlas okolja, ARSO).

Območje ni poplavno ogroženo, se pa v oddaljenosti ca. več kot 2.000 m jugovzhodno od nameravanega posega nahaja območje zelo redkih poplav, preostale poplavne nevarnosti in dosega 500 letnih poplav (Q500) (vir: Atlas okolja, ARSO).

Območje nameravanega posega ne posega v gorska zemljišča, niti se ne nahaja na erozijskem, plazovitem ali plazljivem območju (vir: Atlas voda, DRSV).

Prav tako se območje nameravanega posega nahaja izven območij, varovanih po predpisih s področja ohranjanja narave, izven ekološko pomembnih območij in izven območij biotske raznovrstnosti. Najbližje območje Natura 2000 Ljubljana - Gradaščica - Mali Graben (SAC, ID

območja SI3000291), varovano z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13-popr., 39/13-Odl.US, 3/14, 21/16, 47/18) se nahaja v oddaljenosti ca. 1.500 m v jugovzhodni smeri oziroma ca. 2.000 m v južni smeri. Najbližja naravna vrednota lokalnega pomena Ljubljana - Miklošičev park (Kratka oznaka: Miklošičev park v Ljubljani; Ident. št.: 8698) se nahaja ca. 250 južno od območja nameravanega posega, medtem ko se naravna vrednota lokalnega pomena Tivoli - mestni park (Kratka oznaka: Mestni park Tivoli v Ljubljani; Ident. št.: 1941) nahaja ca. 500 m zahodno od območja nameravanega posega in naravna vrednota Ljubljana - platane na Taboru (Kratka oznaka: Tri platane v parku na Taboru v Ljubljani; Ident. št.: 8795) se nahaja ca. 340 m južno od območja nameravanega posega. Območje nameravanega posega se nahaja tudi v bližini naravne vrednote lokalnega pomena Rožnik - Šišenski hrib - Koseški boršt (Kratka oznaka: Rožnik, Šišenski hrib in Koseški boršt s habitati zavarovanih in ogroženih vrst v Ljubljani; Ident. št.: 317), v oddaljenosti ca. 2.400 m zahodno od območja nameravanega posega. V oddaljenosti ca. 650 m in več, južno od območja nameravanega posega, pa se nahaja najbližja naravna vrednota državnega pomena Ljubljanica (Kratka oznaka: Reka Ljubljanica dolvodno od Vrhnike; Ident. št.: 167) in ekološko pomembno območje Ljubljanica - Gradaščica - Mali Graben (ID območje: 94100) v oddaljenost ca. 1,4 km jugovzhodno od lokacije nameravanega posega (vir: Atlas okolja, ARSO).

Območje nameravanega posega se nahaja v varstvenem režimu spomenika Ljubljana – Arheološko najdišče Ljubljana (Tip: arheološka dediščina; Evidenčna številka: 329), varstvenem režimu dediščine Ljubljana – Mestno jedro (Tip: naselbinska dediščina; Evidenčna številka: 328), varstvenem režimu dediščine Ljubljana – Glavna železniška postaja (Tip: profana stavbna dediščina; Evidenčna številka: 9432), varstvenem režimu dediščine Mednarodna avtomatska telefonska centrala (Tip: profana stavbna dediščina; EŠD: 14296). V bližini nameravanega posega pa se nahajajo območja, ki se registrirana v več vrst varstvenih režimov dediščine, npr. varstvenem režimu dediščine Ljubljana – Gospodarsko razstavišče (Tip: profana stavbna dediščina; EŠD 337), varstvenem režimu dediščine Resljeva cesta (Tip: naselbinska dediščina; EŠD: 11165), varstvenem režimu dediščine Ljubljana - Hiša Resljeva 48 (Tip: profana stavbna dediščina; EŠD: 19844), varstvenem režimu dediščine Ljubljana - Stanovanjski blok Resljeva 35 (Tip: profana stavbna dediščina; EŠD: 13992), varstvenem režimu dediščina Ljubljana - Palača Grafika (Tip: profana stavbna dediščina; EŠD: 18666), varstvenem režimu dediščine Ljubljana - Carinarniška kolonija (Tip: profana stavbna dediščina; EŠD: 19553), varstvenem režimu naselbinske dediščine Ljubljana - Soseska Savsko naselje (Tip: naselbinska dediščina; EŠD: 30903), varstvenem režimu stavbne dediščine Ljubljana - Tovarna Kolinska (Tip: profana stavbna dediščina; EŠD: 12898), varstvenem režimu spomenika Ljubljana - Palača Zavarovalnice (Tip: profana stavbna dediščina; EŠD:13233), varstvenem režimu naselbinske dediščine Ljubljana – Miklošičeva cesta (Tip: naselbinska dediščina; EŠD 20024), varstvenem režimu stavbne dediščine Ljubljana - Palača Ljubljanski dvor (Tip: profana stavbna dediščina; EŠD: 13990), varstvenem režimu stavbne dediščine Ljubljana - Kasarna ob Metelkovi (Tip: profana stavbna dediščina; EŠD: 9667) (vir: GiskD pregledovalnik, Ministrstvo za kulturo).

#### Okoljske značilnosti obstoječega stanja in nameravanega posega

##### Skupni učinek z drugimi obstoječimi oziroma dovoljenimi posegi

Kot je bilo predhodno navedeno v poglavju Opis lokacije posega (podpoglavje Namenska in dejanska raba zemljišč), je nameravani poseg načrtovan z veljavnim prostorskim aktom za obravnavano območje, tj. Odlokom o Zazidalnem načrtu za območje PC Ljubljana in se bo izvedel na obstoječih infrastrukturnih omrežjih ter bo namenjen uporabi s citiranim načrtom predvidenih objektov (npr. železniška postaja Ljubljana, avtobusna postaja Ljubljana, objekt Emonika, objekt Vilharia itd.).

Kot izhaja iz evidence ministrstva, so bila za predvidene obstoječe objekte v integralnih postopkih izdaje gradbenega dovoljenja za objekte z vplivi na okolje izdana naslednja gradbena dovoljenja, v okviru katerih je bila opravljena tudi presoja vplivov na okolje, in sicer za objekt Vilharia,

poslovno trgovski center z gostinskimi dejavnostmi, garažo in pripadajočo zunanjo ureditvijo, investitorjev Vilharia Offices I, razvoj nepremičninskih projektov, d.o.o, Dunajska cesta 151, 1000 Ljubljana in Vilharia Offices II, razvoj nepremičninskih projektov, d.o.o, Dunajska cesta 151, 1000 Ljubljana je bilo izdano gradbeno dovoljenje št. 35105-117/2021-2550- 56 z dne 4. 11. 2022 (v nadaljevanju: objekt Vilharia), za objekt Emonika City Centre - P1, Emonika City Centre – P2 in Emonika City Centre – P3, investitorja Mendota Invest d.o.o., Tivolska cesta 50, 1000 Ljubljana, je bilo izdano gradbeno dovoljenje št. 35105-53/2022-2550-107 z dne 19. 12. 2023, ki se nanaša na objekt Emonika City Centre - P1 (v nadaljevanju: objekt Emonika 1) in za objekt Emonika City Centre - P1, Emonika City Centre – P2 in Emonika City Centre – P3, investitorja Mendota Invest d.o.o., Tivolska cesta 50, 1000 Ljubljana, pa je bilo izdano gradbeno dovoljenje št. 35105-53/2022-2550-104 z dne 29. 11. 2023, ki se nanaša na objekt Emonika City Centre – P2 (v nadaljevanju: objekt Emonika 2). Nadalje je ministrstvo po opravljenem vpogledu v lastno evidenco ugotovilo, da je bilo v integralnem postopku izdaje gradbenega dovoljenja za objekt z vplivi na okolje Emonika City Centre - P1, Emonika City Centre – P2 in Emonika City Centre – P3, investitorja Mendota Invest d.o.o., Tivolska cesta 50, 1000 Ljubljana, postopek, ki se nanaša na objekt Emonika City Centre – P3, s sklepom št. 35105-53/2022-2550-114 z dne 18. 1. 2024, ustavljen. Ministrstvo je po vpogledu v lastno evidenco ugotovilo tudi, da je za objekt Nova glavna avtobusna postaja Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo, investitor Slovenske železnice d.o.o., Kolodvorska ulica 11, 1000 Ljubljana, dne 2. 2. 2024 vložil vlogo za izvedbo integralnega postopka izdaje gradbenega dovoljenja, ki jo Ministrstvo za naravne vire in prostor, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana vodi pod št. 35105-7/2024-2560 (v nadaljevanju: objekt avtobusna postaja Ljubljana). Prav tako je ministrstvo po opravljenem vpogledu v lastno evidenco ugotovilo, da je za nameravani poseg. Nadgradnja železniške infrastrukture na območju železniške postaje Ljubljana – nadhod s postajno dvorano, nosilcu nameravanega posega Ministrstvu za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana, bil izdan bil izdan sklep v predhodnem postopku št. 35431-42/2022-2550-10 z dne 12. 4. 2022, iz katerega izhaja, da za nameravani poseg ni potrebno izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje.

Ministrstvo je po pregledu predložene dokumentacije in podatkov iz lastne evidence nadalje ugotovilo, da je nameravani poseg, glede na določbo 2. točke 1.a člena Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, z navedenimi načrtovanimi objekti funkcionalno povezan (vsi posegi se nahajajo znotraj istega zaokroženega urbanističnega projekta, za katere se ureja gospodarska javna infrastruktura, vključno z ureditvijo cest, in je predmet nameravanega posega), ne pa tudi ekonomsko (nosilci posegov so različni), kar pomeni, da nameravani poseg in navedeni načrtovani posegi ne tvorijo kumulativnega posega skladno z navedeno določbo citirane uredbe.

Bo pa prihajalo, kot je ministrstvo v tem ugotovitvenem postopku dalje ugotovilo, do kumulativnih vplivov oziroma skupnih učinkov nameravanega posega z drugimi navedenimi načrtovanimi posegi na območju Potniškega centra Ljubljana (npr. železniška postaja Ljubljana, avtobusna postaja Ljubljana, objekta Emonika, objekt Vilharia itd.). Pri gradnji nameravanega posega bo prihajalo do skupnih učinkov na področju emisij snovi v zrak, vključno s toplogrednimi plini, emisij hrupa in vibracij, emisij snovi v vode in tla (potencialna možnost), saj bo gradnja navedenih načrtovanih objektov (delno) sovpadala z gradnjo nameravanega posega, in sicer na posameznih odsekih in v različnih časovnih obdobjih. V času obratovanja nameravanega posega pa bo prišlo do spremembe obremenitve okolja zaradi emisij snovi v zrak (vključno s toplogrednimi plini), emisij hrupa in vibracij, emisij snovi v vode, vse kot posledica posrednega vpliva dodatne generacije načrtovanih investicij na območju Potniškega centra Ljubljana ter zaradi predstavitev avtobusne postaje na severno območje ob Vilharjevi cesti (promet, odpadne vode). Vpliv na obremenitev okolje zaradi prometa bo ob območju nameravanega posega v času obratovanja posledično posredni in daljinski.

V povezavi z dodatno generacijo prometa zaradi drugih načrtovanih posegov, ki so predvideni z Odlokom o Zazidalnem načrtu na območju PC Ljubljana, je v predloženi Strokovni oceni povzeta Strokovna podlaga Kapacitetna preveritev prometnih odsekov na severni strani mestnega jedra

Ljubljane, št. 32/2023, maj 2023, FGG, Prometnotehniški inštitut. Po navedbi v predloženi Strokovni oceni bo skladno s strokovno podlago na prometnem omrežju dodatnih 15.140 vozil na dan. V prometni študiji so ocenjeni trije prometni scenariji s kombinacijo obstoječih programov, ki trenutno generirajo promet, ter drugih načrtovanih posegov v okviru Zazidalnega načrta na območju PC Ljubljana, ki bodo povzročili dodatne prevoze na območje in v okolici Potniškega centra Ljubljana, pri vrednotenju vpliva na emisije onesnaževal pa je dodatno izvedena primerjava med obstoječim cestnim omrežjem ter načrtovanimi spremembami prometnih režimov ter obnovi omrežja, ki je predvidena z nameravanim posegom, in sicer scenarij SC0 (obstoječe omrežje/obstoječi programi v letu 2023), scenarij SC1 (obstoječe omrežje/obstoječi in načrtovani programi) in scenarij SC2 (bodoče omrežje/obstoječi in načrtovani programi v letu 2023). Pri napovedi prometa za leto 2035 je upoštevana splošna 0,5 % letna rast prometa (6,2 % rast med letoma 2023 in 2035), pri scenariju SC2 je v planski dobi upoštevana tudi večja frekvenca daljinskega javnega prevoza.

V povezavi s kumulativnimi vplivi oziroma skupnimi učinki ministrstvo pojasnjuje, da je ureditev gospodarske javne infrastrukture in obnova cest, ki sta predmet nameravanega posega, izključno posledica drugih načrtovanih posegov na območju Potniškega centra Ljubljana (npr. objekt železniška postaja Ljubljana, objekt avtobusna postaja Ljubljana, objekta Emonika, objekt Vilharia itd.), ne pa vzrok za te posege, kar pomeni, da je za obratovanje načrtovanih stavb na obravnavanem območju predmetna gospodarska javna infrastruktura potrebna oziroma v primeru, če se nameravani poseg ne bi izvedel, posameznih investicij praktično ne bi bilo možno izvesti. Vsi navedeni posegi pa so, kot že predhodno navedeno v poglavju Opis lokacije posega (podpoglavje Namenska in dejanska raba zemljišč), določeni v veljavnem prostorskem aktu, projektne rešitve pa od tega ne morejo bistveno odstopati. V postopku izdelave projektne dokumentacije je nosilka nameravanega posega stremela k načrtovanju takšnih tehničnih rešitev, ki bi čim manj posegale v nova zemljišča (na celotnem območju posegi za obnovo cest po predmetnem projektu obsegajo manj površin, kot je zanje določeno v Odloku o Zazidalnem načrtu za območje PC Ljubljana) in upoštevajo aktualne principe vodenja pešcev in kolesarjev ter ureditve za izboljšanje uslug javnega potniškega prometa. Gradnja nameravanega posega je načrtovana po etapah, razdeljena na 20 manjših odsekov (gradbišč), na katerih se bodo gradbena dela izvajala v različnih časovnih obdobjih v skupno ca. štirih letih. Ureditev gospodarske javne infrastrukture bo potekala pod prometom z izvedbo začasnih prometnih ureditev, pri tem torej popolne zapore cest niso predvidene (po potrebi čez vikende z manjšo prometno obremenitvijo). Predvidena je torej faznost izvedbe del, pri čemer se lahko ureditev cest prilagaja ureditvi gospodarske javne infrastrukture in obratno, vključno z upoštevanjem gradnje drugih načrtovanih posegov na območju Potniškega centra Ljubljana (npr. objekt železniška postaja Ljubljana, objekt avtobusna postaja Ljubljana, objekta Emonika, objekt Vilharia itd.). Nosilka nameravanega posega je v predloženi dokumentaciji predvidela ukrepe za zmanjšanje navedenih kumulativnih vplivov oziroma skupnih učinkov nameravanega posega na okolje.

Ministrstvo ocenjuje, da drugih vplivov nameravanega posega v skupnem učinku s preostalimi načrtovanimi posegi na območju Potniškega centra Ljubljana (npr. objekt železniška postaja Ljubljana, objekt avtobusna postaja Ljubljana, objekta Emonika, objekt Vilharia itd.) v času gradnje in obratovanja, upoštevajoč merila za ugotavljanje, ali je za nameravani poseg v okolje treba izvesti presojo vplivov na okolje, ki so v prilogi 2 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, ne bo.

V nadaljevanju obrazložitve odločbe so zato obravnavani relevantni kumulativni vplivi oziroma skupni učinki na okolje, ki bi po oceni ministrstva lahko nastali v času gradnje predmetnega nameravanega posega in drugih načrtovanih posegov na območju Potniškega centra Ljubljana (npr. objekt železniška postaja Ljubljana, objekt avtobusna postaja Ljubljana, objekta Emonika, objekt Vilharia itd.; v nadaljevanju drugi načrtovani posegi). Pojasnjene pa so tudi relevantne spremembe dodatne obremenitev okolja, ko bodo nastale v času obratovanja nameravnega posega.

### Elektromagnetno sevanje

Glede na določila 3. člena Uredbe o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96, 41/04 – ZVO-1 in 44/22 – ZVO-2), se nameravani poseg razvršča v II. območje varstva pred sevanji, kjer je dopusten poseg v okolje, ki je zaradi sevanja bolj moteč (območje brez stanovanj, namenjeno industrijski ali obrtni ali drugi podobni proizvodni dejavnosti, transportni, skladiščni ali servisni dejavnosti ter vsa druga območja, ki niso določena kot I. območje). Okolica nameravanega posega se v obstoječem stanju uvršča v I. ali II. območje varstva pred sevanji.

Nameravani poseg v času gradnje ne bo potreboval električnega napajanja z izjemo gradbišča Kolodvorska odsek Trg Osvobodilne fronte - Komenskega - kanalizacija, kjer je predvideno podvrtavanje. Za potrebe vrtnalke bo v uporabi dizel agregat z močjo 600 kVA. Glede na dejstvo, da značilna transformatorska postaja v naselju (630 kVA) povzroča sevalne obremenitve, ki so že na razdalji približno 5 m nižje od zakonsko določenih mejnih vrednosti za I. območje varstva pred sevanji, ob pravilni namestitvi transformatorja zato ni pričakovati, da bi lahko taka transformatorska postaja kakorkoli povečala električna in magnetna polja, ki so v bivalnih ali drugih stavbah stalno navzoča zaradi sevanj različnih električnih naprav in ožičenja. Glede na navedeno ministrstvo ocenjuje, da bo vpliv elektromagnetnega sevanja v času gradnje nameravanega posega nepomemben, še zlasti ob dejstvu, da bo le-ta začasen, omejen krajevno in časovno na posamezne odseke/ gradbišča in reverzibilen.

Z izvedbo nameravanega posega ni predvideno umeščanje novih virov elektromagnetnega sevanja, zato vpliva elektromagnetnega sevanja ne bo.

### Sevanje svetlobe v okolico

Območje nameravanega posega in bližnje okolice je v obstoječem stanju osvetljeno s svetilkami javne razsvetljave cest, železniške proge in peronov ter javnih površin in ustanov. Obstoječa zunanja razsvetljava je skladna z ciljnim vrednostmi za razsvetljavo cest in javnih površin, kot to določa 5. člen Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10, 46/13 in 44/22 – ZVO-2).

Gradbena dela se bodo izvajala le v dnevem času, zato razsvetljava gradbišča ne bo potrebna, razen izjemoma v jesenskih ali zimskih mesecih. Ob upoštevanju predpisanih zakonodajnih ukrepov za varstvo pred sevanjem svetlobe v okolico, ki jih določa Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, predvsem v povezavi z omejitvami osvetljevanja varovanih prostorov v 17. členu, kot tudi preostalimi relevantnimi ukrepi, ki se nanašajo na razsvetljavo gradbišč in so za nosilko nameravanega posega obvezujoči ministrstvo ocenjuje vpliv sevanja svetlobe na okolico kot manj pomemben, še zlasti ob dejstvu, da bo le-ta začasen, omejen krajevno in časovno na posamezne odseke in reverzibilen.

Pri gospodarski javni infrastrukturi gre za podzemni objekt, zato v času obratovanja osvetljevanja ne bo, vpliva ne bo. Je pa na območju Potniškega centra Ljubljana predvidena nova oziroma rekonstruirana razsvetljava na Dunajski, Vilharjevi, Šmartinski in Masarykovi cesti ter Trgu Osvobodilne fronte, tj. po celotnem obodu okoli avtobusne in železniške postaje v Ljubljani. Predmet obdelave so območja v dolžini cca. 1 km na Vilharjevi cesti (med Dunajsko in Šmartinsko cesto), v dolžini cca. 1 km na Trgu Osvobodilne fronte / Masarykova cesta (med Slovensko in Njogoševo cesto) in v dolžini 600 m na Šmartinski cesti (med Njogoševo cesto in Kolinsko ulico). Vsa svetila bodo usmerjena v tla, zato povečanja osvetljenosti, v primerjavi z obstoječo osvetljenostjo javnih površin, ne bo. Nameščena bo zunanja razsvetljava, ki bo ustrezala pogojem iz Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, zlasti v povezavi z doseganjem ciljnih vrednosti za razsvetljavo cest in javnih površin, določenih v 5. členu citirane uredbe. Glede na navedeno ministrstvo ocenjuje vpliv sevanja svetlobe na okolico v času obratovanja kot manj pomemben.



### Segrevanje ozračja/ Segrevanje vode

Gradnja in obratovanje nameravanega posega ne bosta vir segrevanja vode, zato tovrstnega vpliva v času gradnje in obratovanja nameravanega posega ne bo.

V času obratovanja bo nameravani poseg vir toplote, in sicer zaradi pregrevanja asfaltnih površin v času močnejšega sončnega obsevanja. Pregrevanje bo v primerjavi z obstoječim stanjem nekoliko močnejše, in sicer zaradi širjenja asfaltiranih površin (zaradi novih rumenih pasov) ter zaradi vpliva podnebnih sprememb – splošno višanje temperature.

Po pregledu vloge in njenih dopolnitev, predvsem pa opredelitve nosilke nameravanega posega v dopisu št. 01\_1\_02829\_23/MaF z dne 15. 12. 2023, ministrstvo na tem mestu, kot že večkrat predhodno, pojasnjuje, da so ureditve na območju Potniškega centra Ljubljana načrtovane z Odlokom o Zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana, in ugotavlja, da so v sklopu tega projekta načrtovane tudi nekatere druge ureditve (npr. gradnja objektov Vilharia, Emonika, avtobusna postaja, železniška postaja itd.), ki sicer niso predmet nameravanega posega, so pa z nameravanim posegom povezani posegi. Zaradi dejstva, da je pozidanost ožjega in širšega območja že v obstoječem stanju velika, so bile v teh okvirih določene nujne prometne (pre)ureditve, z upoštevanjem v največji meri tudi, ohranjanja zelenic in obstoječih dreves, ki predstavljajo ključni doprinos k zniževanju temperature v okolici. Na mestih, kjer ohranjanje dreves oziroma zelenic v celoti ne bo mogoče, zaradi gradnje drugih načrtovanih posegov na območju Potniškega centra Ljubljana in posledično preureditve kolesarskih in peš površin na območju sedanjih zelenic, ter zaradi ureditve rumenih pasov za zagotavljanje višjega nivoja uslug javnega potniškega prometa, pa bodo odstranjena drevesa in zelenice nadomeščena, ali kot dopolnitev drevoreda ali kot nov drevored ali kot razširitev parka ter z novimi zelenicami. V času gradnje bo odstranjeno 118 dreves, po končani gradnji pa bo zasajeno 250 novih dreves, pri čemer bodo vrste dreves izbrane glede na obstoječo vegetacijo z upoštevanjem pričakovanih spremenjenih rastijskih pogojev zaradi podnebnih sprememb in predloge arboristov v izvedbeni fazi projekta.

Glede na navedeno bodo po mnenju ministrstva s tem izvedeni omilitveni ukrepi za zniževanje temperature ozračja v okolici novega potniškega centra, ki jo bodo višale novo grajene konstrukcije in zasnovane površine, skupaj s hladilno - ogrevalno tehnologijo in povečanim prometom, ki pa bodo učinkoviti le v sozvočju z ureditvami, ki jih na južnem robu Vilharjeve ceste načrtujejo investitorji novih objektov: Vilharia in Emonika z ureditvijo zelene strehe, Avtobusna postaja in Vilharia z intenzivno zasaditvijo dreves v parterju (zasaditev skupaj 57 dreves), saj se s povečevanjem zelenih površin in streh ter ureditvijo enosmernega prometa, tudi po mnenju ministrstva, zmanjšuje možnost pojava toplotnih otokov, rešitev pa bo zaradi rasti na območjih novih dreves srednje in dolgoročna ter pozitivna.

Glede na navedeno ministrstvo vpliv nameravanega posega zaradi spremembe vegetacije ocenjuje kot manj pomemben.

### Sprememba rabe tal

Zemljišča, na katerih bo izveden nameravani poseg, se uvrščajo med območja s podrobno namensko rabo: PC - površine cest, ostale oznake podrobnejše namenske rabe prostora so še: CU - osrednja območja centralnih dejavnosti, ZPp - parki, SScv – pretežno večstanovanjske površine, CDd – območja centralnih dejavnosti brez stanovanj in PŽ – površine železnic. Zaradi izvedbe nameravanega posega ne bo prišlo do spremembe rabe tal. Raba tal bo enaka kot v obstoječem stanju. V času gradnje in obratovanja vpliva ne bo.

### Fizična sprememba/ Preoblikovanje površine

Površina območja nameravanega posega v obstoječem stanju omogoča gradnjo objekta brez pomembnega preoblikovanja površine.

V času gradnje se bodo izvajali le zemeljski izkopi ter zasipanje na mestu gradnje z zemeljskim materialom, kar pa ne bo pomembno spreminjalo reliefa. Po mnenju ministrstva bo vpliv nameravanega posega v času gradnje na fizično spremembo in preoblikovanje površine nepomemben.

V času obratovanja nameravanega posega ne bo prihajalo do fizične spremembe in preoblikovanja površine, saj gre za objekte gospodarske infrastrukture in ceste, vpliva ne bo.

#### Raba vode/ energentov

Iz javno dostopnih podatkov v Atlasu okolja (vir: ARSO) izhaja, da se v obstoječem stanju na obodnih cestah nameravanega posega nahajajo ali se mu približujejo obstoječi vodi vseh vrst komunalne infrastrukture, vključno z vodovodom.

V času gradnje se bo za potrebe gradbišč uporabljala voda iz javnega vodovodnega omrežja (npr. za vlaženje transportnih in gradbiščnih površin itd.) in pesek ter gramoz (za izvedbo posteljice itd.). Za izvedbo nameravanega posega v času gradnje se bodo uporabljala tudi fosilna goriva za potrebe obratovanja gradbenih strojev in naprav. Predvidena poraba vode in energentov ni znana, vendar je glede na predvideni obseg del ocenjeno, da bodo količine porabljene vode in energentov manj pomembne. Poraba vode in energentov v času gradnje nameravanega posega predstavlja začasni učinek. Glede na navedeno ministrstvo ocenjuje tovrstni vpliv nameravanega posega v času gradnje kot manj pomemben in prav tako ne bo pomembno pripomogel k kumulativnemu oziroma skupnemu učinku rabe vode, peska in gramoza oziroma energentov drugih načrtovanih posegov na območju nameravanega posega.

Po ureditvi nameravanega posega se bodo dejavnosti z vidika rabe vode in električne energije izvajale v podobnem obsegu kot v obstoječem stanju. Električno energijo se bo uporabljalo za semaforizacijo in razsvetljavo. Vodo se bo občasno uporabilo za čiščenje cestnih površin, ki se praviloma izvaja nekajkrat letno. Zaradi večjih površin ceste je pričakovana nekoliko večja poraba vode. Natančna poraba vode in električne energije v času obratovanja ni znana. Ministrstvo vpliv na rabo vode in energentov v času obratovanja ocenjuje kot manj pomemben in prav tako ne bo pomembno pripomogel k kumulativnemu oziroma skupnemu učinku rabe vode in energentov drugih načrtovanih posegov na območju nameravanega posega.

#### Vidna izpostavljenost

Območje nameravanega posega se nahaja ob obstoječi pozidavi večjega merila in prometnicah, zato obravnavano območje ni izrazito vidno izpostavljeno.

Gradbena dela bodo pomenila manjšo vidno izpostavljenost v prostoru, ki bo posledica prisotnosti gradbiščnih elementov in gradbene mehanizacije na območju izvajanja del, ter kupov zemeljskega izkopa in drugih gradbenih materialov ter odpadkov na lokaciji začasnega skladišča. Vpliv vidne izpostavljenosti v času gradnje nameravanega posega pomeni le začasno motnjo - ki bo na celotnem območju sicer omejeno na obdobje štirih let, odsekovno pa na ti. posamična manjša gradbišča (20), ki ne bodo obratovala vsa hkrati. Glede na značilnosti (etapna gradnja), gradnja po mnenju ministrstva ne predstavlja bistvene vidne izpostavljenosti. Glede na navedeno ministrstvo tovrstni vpliv vidne izpostavljenosti nameravanega posega v času gradnje ocenjuje kot nepomemben.

Z nameravanim posegom je predvidena rekonstrukcija mestnih cest, ki tvorijo cestni obroč okrog Potniškega centra Ljubljana in obsegajo odseke na Vilharjevi cesti, Trgu osvobodilne fronte in Masarykovi cesti z navezavo na Topniško cesto, Šmartinski cesta z navezavo na Kolinsko ulico in Železni cesti ter ureditev gospodarske javne infrastrukture. Slednje predstavlja podzemni objekt in ni vidno izpostavljen. Nameravani poseg v delu rekonstrukcije mestnih cest upošteva gradbeno linijo ob javnem prostoru. Gabariti obnove ne bodo bistveno presegle obstoječe gradnje na obravnavanem območju. V sklopu nameravanega posega se upošteva celovitost podobe objektov v soseščini, poglede, prostorske poudarke in druge arhitekturne značilnosti pomembne za celovit videz morfološke enote. Po končani gradnji bodo odstranjeni vsi ostanki začasnih skladišč gradbenih odpadkov. Vse z gradnjo prizadete površine bodo krajinsko ustrezno urejene. Vpliv bo nepomemben. Ministrstvo ocenjuje vpliv vidne izpostavljenosti v času obratovanja kot nepomemben.

### Tveganje povzročitve večjih nesreč po predpisih, ki urejajo varstvo okolja, in naravnih nesreč, tudi tistih, ki so v skladu z znanstvenimi spoznanji lahko posledica podnebnih sprememb

Nameravani poseg nima lastnosti, ki bi lahko predstavljale tveganje za povzročitev večje okoljske ali druge nesreče, kot so te definirane v veljavnih predpisih. Pri nameravanem posegu ne gre za obrat manjšega ali večjega tveganja za okolje glede na določila Uredbe o preprečevanju večjih nesreč in zmanjševanju njihovih posledic (Uradni list RS, št. 22/16, 44/22 – ZVO-2 in 50/23). Območje ni poplavno ogroženo, se pa nahaja znotraj širšega vodovarstvenega območja VVO III A - podobmočja z milejšim vodovarstvenim režimom. Smer toka podzemne vode iz območja posega je izven vseh vplivnih območij črpališč pitne vode na Ljubljanskem polju. Območje se nahaja izven poplavno in erozijsko ogroženih območij ter izven plazovitih in plazljivih območij, v širši okolici pa tudi ni površinskih vodotokov.

Pri nameravanem posegu se v času gradnje in obratovanja ne bodo uporabljale pomembnejše količine nevarnih snovi, prisotna bodo le goriva, olja oziroma maziva v gradbeni mehanizaciji in motornih vozilih. Potencialno možen vpliv zaradi izrednega dogodka izlitja teh nevarnih snovi iz gradbene mehanizacije in motornih vozil (tovornih in/ali osebnih) v tla in/ali vode je obravnavano v poglavju Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje (podpoglavje Emisije snovi v vode/ Izpusti v tla/ Odlaganje) odločbe na strani od vključno 53 do vključno 56. Potencialno možno izlitje nevarnih snovi bi eventualno lahko pogojevalo nastanek požara, ki bi lahko posredno vplival še na kakovost zraka. Ministrstvo ocenjuje vpliv tveganja povzročitve nesreč zaradi nastanka požara med gradnjo in obratovanjem sicer možen, vendar je verjetnost, da se nesreče zgodijo, ob upoštevanju veljavnih predpisov, zaščitnih ukrepov in ustrezni organizaciji gradbišča zanemarljiva.

Pretekli močnejši padavinski dogodki in posledično pojavi poplav v bližini oziroma na območju nameravanega posega, in v tej zvezi vprašanje glede zadostnega dimenzioniranja sistemov za odvajanje padavinske vode, upošteva povečanje dosedanjih prispevnih količin glede na podnebne spremembe, je obravnavano v odločbi na straneh od vključno 27 do vključno 28 v poglavju Mnenja drugih organov, podpoglavje Mnenje Direkcije Republike Slovenije za vode.

Glede na navedeno ministrstvo tveganje za nastanek okoljskih nesreč pri nameravanem posegu ocenjuje kot nepomembno.

### Smrad (vonjave)

V obstoječem stanju so prisotne predvsem občasne vonjave, kot posledice izpuhov vozil.

Na gradbišču bodo po oceni ministrstva v času gradnje nameravanega posega dodatno prisotne neprijetne vonjave, kot posledica izpuhov iz gradbene mehanizacije in transportnih vozil ter asfaltnih mešanic. Ministrstvo ocenjuje vpliv neprijetnih vonjav na okolje in prebivalce v času gradnje kot nepomemben, še zlasti ob dejstvu, da bo le-ta začasen, omejen krajevno in časovno na posamezne odseke in prav ne bo pomembno pripomogel k kumulativnemu oziroma skupnemu učinku teh vonjav v času gradnje drugih načrtovanih posegov na območju nameravanega posega. V času obratovanja gospodarska javna infrastruktura ne bo vir vonjav. Bodo pa v času obratovanja nameravanega posega, enako kot v obstoječem stanju, glavni povzročitelji neprijetnih vonjav vozila v stanju obratovanja. Po mnenju ministrstva gre za minimalni obseg neprijetnih vonjav, vključno z neprijetnimi vonjavami, ki bodo posledica dodatne generacije prometa povezanih z drugimi načrtovanimi posegi na območju nameravanega posega. Ministrstvo ocenjuje vpliv smradu (neprijetnih vonjav) na okolje zaradi obratovanja nameravanega posega kot nepomemben.

### Radioaktivno sevanje

Na širšem območju obravnavane lokacije ni prisotnih virov radioaktivnega sevanja. V času gradnje in obratovanja viri radioaktivnega sevanja ne bodo uporabljeni. Zato gradnja in obratovanje nameravanega posega ne bosta vir radioaktivnega sevanja, tovrstnega vpliva v času gradnje in obratovanja nameravanega posega ne bo.

### Eksplodije

V času gradnje in obratovanja pri obravnavanem posegu ne bo uporabe eksplozivnih sredstev, vpliva ne bo.

### Vpliv na kulturno dediščino

Nameravani poseg se nahaja na območju registriranih enot kulturne dediščine Ljubljana - Mestno jedro (EID: 1-00328, režim: dediščina, podrežim: naselbinska dediščina), Ljubljana - Arheološko najdišče Ljubljana (EID: 1-00329, režim: spomenik) in Ljubljana - Glavna železniška postaja (EID: 1-09432, režim: dediščina, podrežim: stavbna dediščina). Iz tega razloga je ministrstvo v tem upravnem postopku s strani ZVKDS pridobilo mnenje št. 35102-0209/2023-10 z dne 13. 10. 2023, iz katerega izhaja, da ne glede na to, da bo nameravani poseg sicer posegal tudi v navedene enote registrirane kulturne dediščine, ZVKDS meni, da zaradi varstva kulturne dediščine izvedba presoje vplivov na okolje ter pridobitev okoljevarstvenega soglasja, ni potrebna. Glede na navedeno ministrstvo ocenjuje, da nameravani poseg v času gradnje in obratovanja ne bo imel pomembnih negativnih vplivov na kulturno dediščino.

### Vplivi na naravo – varovana območja, biotska raznovrstnost in naravne vrednote - Ekosistemi, rastlinstvo in živalstvo ter njihov habitat

Kot že predhodno navedeno v poglavju Lokacija posega v okolje (podpoglavje Absorpcijske sposobnosti naravnega okolje / območja s posebnim statusom) na straneh 44 in 45 odločbe, se obravnavano območje nahaja izven varovanih območij po predpisih s področja ohranjanja narave in izven ekološko pomembnih območij - vpliva ne bo.

### Vpliv na preostala območja s posebnim statusom

Lokacija nameravanega posega se nahaja izven erozijskih, plazovitih in plazljivih območij, kot tudi ni poplavo ogroženo. Vpliva na preostala območja s posebnim statusom v času gradnje in obratovanja ne bo.

### Tveganje za zdravje ljudi, motnje zdravja, počutja ali kakovosti življenja

Ministrstvo je v predmetnem predhodnem postopku pridobilo mnenje MZ št. 354-103/2023-4 z dne 25. 9. 2023, s priloženim mnenjem št. 354-168/2023-2 (256) z dne 22. 9. 2023, pripravljenim s strani NIJZ, ki je bilo po dopolnjeni vlogi nosilke nameravanega posega, dopolnjeno z mnenjem MZ št. 354-103/2023- 8 z dne 11. 1. 2024, s priloženim mnenjem št. 354-168/2023-4 (256) z dne 11. 1. 2024, ki ga je pripravil NIJZ.

Po proučitvi predložene dokumentacije in glede na navedeno v mnenju MZ oziroma NIJZ, da za nameravani poseg z vidika vplivov na zdravje ljudi ni treba izvesti presoje vplivov na okolje, pod pogojem, da se v okoljevarstveno soglasje (po mnenju ministrstva je mišljena odločba v predhodnem postopku) oziroma gradbeno dovoljenje prenese dodatne omilitvene ukrepe, ki so navedeni v Strokovni oceni možnih pomembnih vplivov na okolje za nameravani poseg in, da bodo upoštevani tudi vsi omilitveni ukrepi, ki jih predpisuje veljavna zakonodaja in so prav tako navedeni v prej omenjeni Strokovni oceni, ministrstvo ocenjuje vpliv nameravanega posega na zdravje ljudi, motnje zdravja, počutja ali kakovosti življenja v času gradnje in obratovanja kot manj pomemben, pod pogojem, da se upoštevajo pogoji, ki so navedeni v poglavju Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje in točkah I./1./1.1-1.5 in točkah I./2./2.1-2.2 izreka te odločbe in citirana relevantna zakonodaja.

## Odločitev

Na podlagi pregleda celotne dokumentacije upravne zadeve je ministrstvo ugotovilo, da je nameravani poseg sprejemljiv za okolje, ob upoštevanju v nadaljevanju navedenih ukrepov, ki so predvideni za zmanjšanje ali preprečevanje pomembnih škodljivih vplivov na okolje in so tudi sestavni del vloge nosilca nameravanega posega. To posledično tudi pomeni, da nameravani poseg ne bo imel verjetno pomembnih vplivov na okolje in posledično zanj ni treba izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja.

### Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje

Ministrstvo je v točki I. izreka te odločbe določilo naslednje ukrepe za zmanjšanje ali preprečitev pomembnih vplivov na okolje:

#### Emisije snovi v vode / Izpusti v tla / Odlaganje

Na območju nameravanega posega se ne nahajajo vodotoki, se pa v oddaljenosti ca. 600 m južno od območja nameravanega posega nahaja reka Ljubljanica in v oddaljenosti ca. 1.300 m, prav tako južno od območja nameravanega posega se nahaja stalen vodotok tekoče vode Gruberjev prekop. Območje nameravanega posega se nahaja izven območij poplavne nevarnosti, se pa območje nameravanega posega nahaja znotraj širšega vodovarstvenega območja VVO III A - podobmočja z milejšim vodovarstvenim režimom. Izhajajoč iz predložene Strokovne ocene, ki se pri navedbi opira tudi na rezultate matematičnih simulacij za gradnjo znotraj istega zazidalnega načrta (Analiza tveganja za onesnaženje vodnega telesa podzemne vode za gradnjo pilotov in poslovne stolpnice na območju prostorske enote P1 kompleksa Emonika, E-Net okolje, d.o.o., št. 202609 - ap, 16.06.2009), je generalna smer toka podtalnice na celotnem Ljubljanskem polju od severozahoda proti jugovzhodu, na območju nameravanega posega od zahoda proti vzhodu in pod območjem črpališča Hrastje. Smer toka podzemne vode iz območja posega je tako izven vseh vplivnih območij črpališč pitne vode na Ljubljanskem polju. Po navedbi v Strokovni oceni, ki se pri tem sklicuje na karte gladine podzemne vode in številne hidrogeološke raziskave na širšem območju Potniškega centra Ljubljana, na osnovi katerih je možno grobo oceniti, da je na območju Potniškega centra Ljubljana nivo podzemne vode (najvišja gladina) na koti cca. 278 m n.v., torej 13 do 20 m pod površjem.

V času gradnje se ne pričakuje nastajanja odpadnih vod, niti nista predvidena trajno odlaganje in izpusti v tla. Gradnja nameravanega posega se ne bo izvajala na celotnem obravnavanem območju istočasno, temveč se bo izvajala časovno (v obdobju štirih let) in krajevno (razdeljena na 20 odsekov - gradbišč – etap) odsekovno, se bo pa delno prekrivala z nekaterimi drugimi načrtovanimi posegi na območju Zazidalnega načrta za območje Potniškega centra Ljubljana. Nameravani poseg se bo izvajal več metrov nad srednjo gladino podzemne vode. Črpanje ali dreniranje podzemne vode v okviru nameravanega posega ne bo potrebno. Potencialni vpliv emisij v vode in tla v času gradnje bi bil možen le v primeru izrednega dogodka, kot je npr. nesrečno izlitje goriva, maziva ali olja iz gradbene mehanizacije ali tovornih vozil. Skladno z Zakonom o vodah (Uradni list RS, št. 67/02, 2/04 – ZZdrI-A, 41/04 – ZVO-1, 57/08, 57/12, 100/13, 40/14, 56/15, 65/20, 35/23 – odl. US, 78/23 – ZUNPEOVE in 52/24 – odl. US) bo v nadaljnjih fazah načrtovanja nosilka nameravanega posega pridobila vodno soglasje. Za preprečitev oziroma zmanjšanje vplivov emisij v vode oziroma tla zaradi potencialno možnega izrednega dogodka so v predloženi Strokovni oceni predvideni ukrepi, ki bodo vključeni tudi v PZI – projekt za izvedbo. Navedeni ukrepi se nanašajo na organizacijo gradbišča na način, da bo verjetnost onesnaženja minimalna, izdelan bo tudi načrt organizacije gradbišča v skladu s Pravilnikom o gradbiščih (Uradni list RS, št. 55/08, 54/09 – popr., 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1), v katerem bodo na gradbišču predvidene lokacije za začasno skladiščenje viškov zemeljskega izkopa, na način, da se prepreči erozija, lokacije za začasno skladiščenje gradbenih odpadkov, tudi nevarnih (npr. zaoljene krpe, odpadna embalaža olj, maziv itd.) in lokacije za gradbene stroje ter naprave na utrjeni površini. Nadalje se ukrepi nanašajo na način skladiščenja nevarnih snovi/kemikalij

(količine, ureditev mesta), na ravnanje (zbiranje in začasno skladiščenje) z (nevarnimi) odpadki, prepoved uporabe gradbenega materiala iz katerega se izločajo snovi, škodljive za vodo. Poleg tega se ukrepi nanašajo na uporabo tehnično brezhibnih gradbenih strojev in naprav, vključno z njihovim načinom servisiranja oziroma vzdrževanja v povezavi z večjimi deli, pri katerih bi lahko prišlo do izlitja goriva ali olja (uporaba servisnih delavnic in prepoved izvajanja na gradbišču) in njihovim načinom oskrbe z gorivom ali oljem ter na zalogo (razpoložljivost) kot tudi uporabo absorpcijskih sredstev in na dovoljene vrste sanitarij na gradbišču. Predvideni ukrepi se nanašajo še na seznanitev delavcev, izvajalcev in nadzornega osebja z ukrepi varstva podzemne vode in na poučenost delavcev o nevarnosti izlitja goriva, motornega olja ali drugih nevarnih tekočin v tla in postopkih ravnanja v takšnih primerih. In sicer bo v primeru takšnega potencialnega dogodka vsako morebitno razlitje nevarnih snovi, ki predstavlja možnost za onesnaženje tal ali podzemne vode, takoj sanirano. Za primer tovrstnih dogodkov bo izdelan poslovnik (načrt ravnanja), na vsem dostopnem mestu pa bo vsem delavcem na gradbišču na voljo takoj dostopna oprema za ukrepanje (absorpcijsko sredstvo in druga oprema). Onesnaženo mesto bo, če bo to mogoče, najprej nevtralizirano, ves onesnažen material bo takoj izkopan in shranjen v neprepustne zaprte posode ter predan v obdelavo pooblaščenim osebam za obdelavo tovrstnih nevarnih odpadkov. O takšnem potencialnem dogodku bo takoj obveščen odgovorni vodja del in Center za obveščanje (112). Vsi tovrstni dogodki bodo vpisani v gradbeni dnevnik. Po končani gradnji bodo odstranjeni vsi za potrebe gradnje postavljeni provizoriji in ostanki začasnih deponij. Vse z gradnjo prizadete površine se bo krajinsko ustrezno uredilo. Pri gradnji nameravanega posega bodo upošteevane tudi zahteve Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja (Uradni list RS, št. 43/15, 181/21, 60/22 in 35/23 – odl. US; v nadaljevanju: Uredba o vodovarstvenem območju), ki določa prepovedi, omejitve in druge pogoje za gradnjo objektov in druge posege na posameznih vodovarstvenih območjih. Ukrepe iz predložene Strokovne ocene je ministrstvo določilo tudi kot pogoj v štirinajstih alinejah točke I./1./1.1 izreka te odločbe. Upoštevajoč način izvedbe nameravanega posega, lokacijo iz vidika ugotovljene obstoječe okoljske občutljivosti površinskih in podzemnih vod ter vodovarstvenega območja, kot tudi poseljenosti in obstoječe obremenjenosti okolja, upoštevajoč, da bo vpliv v času izvajanja gradbenih del reverzibilen in začasen, omejen krajevno odsekovno na različna časovna obdobja v štirih letih, ter po proučitvi mnenja DRSV št. 35019-47/2023-3 z dne 8. 9. 2023, ki ugotavlja, da z vidika vplivov na vodni vir ni potrebno izvesti presoje vplivov na okolje ter pridobiti okoljevarstvenega soglasja, ob dejstvu, da je bilo za ureditev gospodarske javne infrastrukture na območju Potniškega centra Ljubljana, nosilcu nameravanega posega izdano s strani DRSV pozitivno mnenje št. 35508-5106/2023-3 z dne 7. 9. 2023, in predhodno navedene ukrepe in zahteve navedene veljavne zakonodaje, ministrstvo ocenjuje vpliv nameravanega posega na emisije snovi v vode in tla v času gradnje na območju obravnavane lokacije kot manj pomemben. Ministrstvo ocenjuje vpliv nameravanega posega na emisije snovi v vode in tla v času gradnje na območju obravnavane lokacije kot manj pomemben tudi v skupnem učinku z drugimi načrtovanimi posegi na območju, ki se ureja z Odlokom o Zazidalnem načrtu PC Ljubljana, predvsem iz razloga, ker gradnja nameravanega posega ne bo potekala na celotnem območju hkrati, temveč po etapah/ odsekih/ gradbiščih v različnih, krajših časovnih obdobjih, s čimer je močno zmanjšan tudi skupni obseg potencialnega izrednega dogodka.

V času obratovanja nameravanega posega tehnološki procesi, ki bi bili vezani na dodatno tehnološko oziroma industrijsko odpadno vodo, niso načrtovani. V času obratovanja bodo nastajale komunalne in padavinske odpadne vode. Pred začetkom obratovanja nameravanega posega je načrtovana preveritev vodotesnosti kanalizacije. Mešani kanalizacijski sistem se bo delil na dva sklopa, ki se bosta preko kanalizacijskega sistema odvajala do Centralne čistilne naprave Ljubljana v Zalogu. Predvidena je vgradnja armiranih poliestrskih cevi izvedenih po SIST EN ISO 23856, ki bodo ustrezale zahtevam standarda DIN 19523 ter bodo omogočale čiščenje s tlakom od 60 barov do minimalno 100 barov. Na obravnavanem območju so predvideni tudi štirje sklopi padavinskih kanalov, ki bodo padavinsko vodo odvajali vsak v svojo ponikovalnico. Površinsko odvodnjavanje cest se bo vršilo preko prečnega sklona vozišča v smeri proti talnim požiralnikom, ki bodo priklopljeni na sistem meteorne kanalizacije. Skladno z Uredbo o emisiji

snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Uradni list RS, št. 47/05 in 44/22-ZVO-2) se mora odpadne meteorne vode z vozišča cest predhodno očistiti z uporabo lovilcev olj. Predvideni so vodotesni polietilenski lovilci olj s koalescentnim filtrom in obvodnico, izdelani in dimenzionirani v skladu s standardom SIST EN 858-1 in SIST EN 1825. Lovilci olj bodo dimenzionirani tako, da bodo zagotavljali zadrževanje kritičnega naliva (čas trajanja padavin 15 minut, intenzivnost padavin 15 l/s,ha) v usedalniku lovilca olj. Po zajetju kritičnega naliva se bo višek padavinske vode odvajal preko obvodnice v ponikovalnico. Koalescentni filter v lovilcu olj bo zagotavljal čiščenje odpadne padavinske vode do te mere, da bodo odpadne vode pri izpustu vsebovale do 5 mg snovi (celotnih ogljikovodikov) na liter. Skladno s 34. in 35. členom Uredbe o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih voda v vode in javno kanalizacijo (Uradni list RS, št. 64/12, 64/14, 98/15, 44/22 – ZVO-2, 75/22 in 157/22) se bo za obratovanje vseh lovilnikov olja izdelal poslovnik in obratovalni dnevnik, v katerega bo upravljavec moral vpisovati vse relevantne podatke o obratovanju in vzdrževanju lovilnika olj. V okviru nameravanega posega se bosta v jarek pod cesto polagala tudi vročevod in plinovod. Cevi za plinovod bodo izdelane v skladu s standardom SIST EN 12007-2, pred spuščanjem plina v plinovod pa bodo na plinovodu opravljene kontrole zvarov in predpisani tlačni preizkusi. Cevi za vročevod bodo izdelane po standardu CEN/pr SIST EN 253 za predizolirane cevi za daljinski prenos toplote, z vgrajenima žicama za kontrolo vlažnosti in lokacijo napake na cevovodu. Pred zatesnitvijo in zalivanjem spojev bo potrebno rentgenizirati 15 % zvarov po celotnem obodu in izvesti tlačni preizkus s hladno vodo tlaka 21 bar, za zagotavljanje vodotesnosti. V vročevodnem omrežju se za distribucijo toplote uporablja demineralizirana in odplinjena voda, ki je ogreta na zahtevano temperaturo. V času obratovanja nameravanega posega se bodo obstoječe ceste solile/posipavale enako kot v obstoječem stanju. Vrsta in količina uporabljene soli je odvisna od vremenskih razmer (mile zime manjše količine, ostrejšje zime večje količine) in izvajalca zimske službe. Iz predložene dokumentacije (dopis št. 01\_1\_00888\_24 z dne 10. 4. 2024, stran 15/26), opirajoč se na spletne strani KPL d.o.o., ki izvaja zimsko službo na območju Mestne občine Ljubljana, izhaja, da so se v letu 2024 za posipavanje/soljenje cest uporabljali tako NaCl, kot CaCl<sub>2</sub> in tudi mešanica peska in soli. Glede na pojasnila nosilke nameravanega posega se pri strokovnem načrtovanju krajinskih ureditev v mestih in sploh ob prometnicah (enako tudi pri nameravanem posegu) za tovrstne ureditve izbirajo rastlinske vrste, ki so tolerantne na periodično večje koncentracije natrija (Na), kot glavno komponento soli (NaCl).

V povezavi s kumulativnim vplivom nameravanega posega z drugimi načrtovanimi posegi na območju Potniškega centra Ljubljana, ministrstvo najprej pojasnjuje, da gre pri nameravanem posegu za poseg, ki se bo izvedel na obstoječih infrastrukturnih omrežjih, in sicer gre za obnovo, nadgradnjo in dopolnitev obstoječih omrežij javnih cest ter komunalne infrastrukture. Nameravani poseg pa je izrazito namenjen izvedbi z Odlokom o Zazidalnem načrtu za območje PC Ljubljana predvidenih objektov (npr. Emonika, Vilharia itd.). Glede na navedeno se bodo, po mnenju ministrstva, zaradi novih objektov povečale tudi raba vode in količine komunalnih odpadnih voda, ki se bodo odvajale po javni kanalizaciji. Nosilka nameravanega posega je v tem upravnem postopku predložila dokazilo (fotokopija dokumenta), da je upravljavec javnega vodovoda in kanalizacije JP VOKA SNAGA d.o.o., Vodovodna cesta 90, 1000 Ljubljana (ki je pristojna za odločanje in opredelitev o hidravlični obremenjenosti javnega kanalizacijskega omrežja in Centralne čistilne naprave Ljubljana v Zalogu), v postopku interne revizije potrdil izdelani IZP za predmetni projekt oziroma nameravani poseg (Poročilo o opravljeni interni reviziji projektne dokumentacije, št. VOK-351-2653/2023-010 60B/23 z dne 17. 8. 2023). Pri tem je nosilka nameravanega posega nedvoumno navedla, da bo v ločenem upravnem postopku izdaje gradbenega dovoljenja v nadaljnjih fazah načrtovanja pridobila tudi mnenje upravljavca javnega vodovoda in kanalizacije. Glede na način izvedbe nameravanega posega, ki izhaja iz opisa nameravanega posega v času obratovanja v predloženi Strokovni oceni, upoštevajoč značilnosti posega, lokacijo posega ter vrsto in značilnosti možnih učinkov, ter dejstva, da se vpliv gradnje na vodni režim in stanje voda ter hidravlična obremenjenost javnega kanalizacijskega omrežja in Centralne čistilne naprave Ljubljana v Zalogu, preverja v fazi izdaje mnenja k DGD dokumentaciji, na podlagi izdanih projektnih pogojev v ločenem upravnem postopku izdaje gradbenega

dovoljenja, ministrstvo ocenjuje potencialni vpliv nameravanega posega na emisije snovi v vode in tla na obravnavanem območju v času obratovanja, kot nepomemben, tudi v skupnem učinku z drugimi načrtovanimi posegi na območju, ki se ureja z Odlokom o Zazidalneema načrtu za območje PC Ljubljana, pod pogojem, da se upoštevajo omilitveni ukrepi v povezavi s preveritvijo vodotesnosti kanalizacije, predhodnim čiščenjem odpadne (meteorne) vode, kontrolo zvarov in tlačni preizkusi plinovoda, rentgenizacijo zvarov in izvedbo tlačnih preizkusov vročevoda in izbiro rastlinskih vrst, kar je ministrstvo določilo tudi kot pogoj v šestih alinejah točke I./2./2.1 izreka te odločbe.

#### Emisije hrupa

Po podatkih Urbinfo (vir: Javni informacijski sistem prostorskih podatkov Mestne občine Ljubljana) oziroma skladno z Odlokom OPN MOL-izvedbeni del, se predmetno območje uvršča pretežno v IV. stopnjo varstva pred hrupom, manjši del površin pa v III. stopnjo varstva pred hrupom. Nameravani poseg se nahaja pretežno na prometni površini cest PC, sledijo površine osrednjih centralnih dejavnosti CU in ostale površine namenske rabe prostora (ZPp, SScv, CDd, PŽ). Nameravani poseg se na nekaterih mestih neposredno približa stanovanjskim površinam. V 50 m pasu ob območju nameravanega posega se nahajajo površine, ki se uvrščajo v III. stopnjo varstva pred hrupom. V okolici nameravanega posega se nahajajo še stanovanjske površine, ki se uvrščajo v II. stopnjo varstva pred hrupom. V obstoječem stanju je na območju nameravanega posega in njegovi širši okolici prevladujoči vir hrupa lokalni cestni promet ter železniško omrežje. V sklopu predložene Strokovne ocene je bila obravnavana obstoječa obremenitev okolja s hrupom skladno z določili priloge 4 Uredbe o mejnih vrednosti kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18, 59/19 in 44/22 – ZVO-2). Obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa je bila ocenjena na podlagi podatkov modelnega izračuna za cestno omrežje MOL v letu 2023 po Prilogi 2 Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 121/04, 59/19, 44/22-ZVO-2 in 53/22) na podlagi akustičnega modela terena, ki vključuje obstoječo pozidavo ter potek virov hrupa v okolici nameravanega posega. Kot izhaja iz Strokovne ocene, je obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa v okolici nameravanega posega velika in povzroča čezmerno obremenitev s hrupom pri praktično vseh stavbah v prvi vrsti pozidave ob cestnem omrežju, ki poteka v okolici Potniškega centra Ljubljana. Pri najbolj izpostavljenih stavbah so presežene tako mejne vrednosti za vir hrupa kot mejni vrednosti za celotno obremenitev s hrupom v vseh obdobjih dneva. Ocena obstoječe obremenitve s hrupom ob železniškem omrežju na območju železniške postaje Ljubljana v okolici nameravanega posega je v Strokovni oceni povzeta iz strokovne podlage Obratovalni monitoring, novelacija strateških kart hrupa in izdelava strokovne podlage za operativni program varstva pred hrupom zaradi železniškega prometa za določene odseke železniških prog v Republiki Sloveniji za obdobje 2018 – 2023, JV Epi Spektrum d.o.o. & PNZ d.o.o. & A-projekt d.o.o., št. 2018-026/IMS, julij 2020. Obratovalni monitoring hrupa je obravnaval obremenitev s hrupom na podlagi prometnih podatkov in lastnosti proge v letu 2017, ocena obremenjenosti okolja zaradi železniškega prometa je bila izvedena na podlagi računske smernice RMR (SRM II). Obremenitev s hrupom zaradi železniškega prometa je v okolici nameravanega posega v primerjavi s hrupom cestnega prometa manjša ter presega mejne vrednosti za vir hrupa le pri stavbah v bližini železniške proge (Šmartinska cesta) ter še to predvsem v nočnem obdobju, ko se po železniškem omrežju odvija več tovornega prometa. Skupna obremenitev s hrupom zaradi obratovanja cestnega in železniškega prometa je povečana predvsem pri stavbah ob Dunajski in Šmartinski cesti, na ostalih območjih ob železniški postaji leži stanovanjska pozidava v večji oddaljenosti od glavnih prevoznih tirov.

Med gradnjo nameravanega posega bo do povečanih emisij hrupa prihajalo na gradbišču zaradi gradbenih del in obratovanja gradbene mehanizacije ter ob transportnih oziroma dostopnih poteh zaradi prevozov materiala za potrebe gradnje. Emisija gradbišča bo največja pri intenzivnih zemeljskih delih in v času izvedbe varovanja gradbene jame. V okolici pa bo vpliv prisoten tudi ob transportnih poteh do odzemnih mest gradbenega materiala (betonarne, skladišča materiala itd.) ter do lokacij za skladiščenje izkopnega materiala. Največji gradbeni posegi na območju gradnje bodo pripravljala zemeljska dela na območju ureditve cestnega omrežja, kanalizacije in



vročevoda (izkop in odvažanje materiala, zasip in utrjevanje nosilnega ustroja cest), rušitve stavb na območju posega, izvedba zagatnic v Maistrovem parku ter uvrstavanje (mikrotuneliranje) kanalizacije na Kolodvorski ulici, dovažanje gradbenega materiala na območje posega, obratovanje delovnih naprav na gradbišču in delovanje gradbenih in transportnih sredstev na območju gradbišča. V času gradnje bodo impulzni viri hrupa v manjši meri prisotni zaradi pilotiranja in sidranja stebrov podvoza pod železniško progo na Šmartinski cesti (pri čemer se pilotiranje izvaja v sklopu projekta gradnje podvoza železniške proge, katerega investitor je Republika Slovenija, in zato pilotiranje ni predmet predmetnega projekta; navedeno je zaradi sovpadanja z delovno fazo ureditve Šmartinske ceste), v obeh primerih pa gre za kratkotrajne dogodke. Celotna površina gradbišča je sicer ocenjena na 11,7 ha, vendar pa se gradnja nameravanega posega ne bo izvajala na celotnem obravnavanem območju istočasno, temveč se bo izvajala časovno (v obdobju štirih let) in krajevno (razdeljena na 20 gradbenih faz/etap/gradbišč) odsekovno, se bo pa delno prekrivala z nekaterimi drugimi načrtovanimi posegi na območju, ki se ureja z Odlokom o Zazidalnem načrtu na območju PC Ljubljana. Dela na gradbišču in odvoz zemeljskega izkopa, se bodo izvajala šest dni na teden, in sicer od ponedeljka do petka od 6. do 18. ure in ob sobotah od 6. do 16. ure. Izvedba nameravanega posega bo potekala pod prometom z izvedbo začasnih prometnih ureditev, popolne zapore cest niso predvidene, na posameznih območjih bo potekala v neposredni bližini stanovanjske pozidave. Strokovna ocena, ki jo je predložila nosilka nameravanega posega v tem predhodnem postopku, med drugim, obravnava tudi možne vplive na neposredno in celotno obremenitev s hrupom med gradnjo in omilitvene ukrepe za zmanjšanje emisij hrupa. V okviru predložene Strokovne ocene je bila ocenjena obremenitev s hrupom med gradbenimi deli na podlagi predvidenega scenarija in terminskega plana gradnje, potrebne gradbene mehanizacije, načina izvedbe gradbenih del, količine izkopov in potrebnega gradbenega materiala ter s tem povezani prevozi po gradbišču in po dovoznih cestah v širši okolici gradbišč. Vpliv gradbenih del in transporta materiala na obremenitev s hrupom pri najbolj izpostavljenih stavbah z varovanimi prostori ob gradbišču je bil ocenjen z modelnim izračunom na podlagi podatkov o zvočni moči uporabljene gradbene mehanizacije, časa obratovanja gradbišča in na podlagi ocenjenega števila prevozov tovornih vozil na gradbišče. Pri računski oceni je bilo upoštevano, da bodo obsežnejša gradbena dela (vsa dela, kjer obratuje težka gradbena mehanizacija (bagri, stroji za zabijanje zagatnic) in običajno vključujejo predvsem zemeljska dela) in transport, potekala 26 dni v mesecu (brez nedelj), do 12 ur v dnevnom obdobju med 6. in 18. uro. Gradbišče bo ob sobotah obratovalo med 6. in 16. uro. Pri oceni vplivov v času gradnje so bile upoštevane vršne zvočne moči virov hrupa, ki lahko povzročajo impulzne ravni. Pri oceni vpliva gradbišča na obremenitev okolja s hrupom je bila ločeno določena obremenitev s hrupom v času izvajanja gradbenih del nameravanega posega v ca. 4 letih gradnje za obdobje 2024 - 2027 (vpliv na obremenitev s hrupom v letu 2028 bo v času izvedbe primerljiv z letom 2027, na letnem povprečju pa bo glede na časovno omejen čas zaključnih del (3 meseci) občutno manjši kot v letu 2027, zato ocena vpliva gradnje na obremenitev s hrupom za leto 2028 ni izdelana) in sprememba celotne obremenitve s hrupom pri dodatnem upoštevanju obstoječe prometne obremenitve cestnega omrežja in terminskega plana izvedbe ostalih investicij oziroma drugih načrtovanih posegov na območju, ki se urejajo z Odlokom o Zazidalnem načrtu na območju PC Ljubljana. Ocenjeno (splošna ocena) je bilo, da bo na posameznih območjih v letu 2024 obremenitev s hrupom delno povečana, vendar čezmerna obremenitev ni pričakovana, nadalje bo v letih 2025, 2026 in 2027 na posameznih območjih obremenitev s hrupom prav tako povečana, medtem ko je pri nekaterih, posegu najbližjih stavbah, ob upoštevanju ekvivalentnih vrednosti gradbišča kot vira hrupa, ocenjeno preseganje mejne vrednosti za gradbišče kot vir hrupa, na nekaterih mestih in časovnih obdobjih do 3 dB(A), na nekaterih mestih in časovnih obdobjih manj kot 1 dB(A) in na nekaterih mestih in časovnih obdobjih manj kot 0,5 dB(A). V času intenzivnih gradbenih del je na posameznih območjih, ki se nahajajo v neposredni bližini stanovanjske pozidave, pri upoštevanju ekvivalentnih ravni hrupa zaradi obratovanja gradbišča pričakovano preseganje mejne vrednosti za gradbišče v dnevnom obdobju. V večernem in nočnem obdobju, izvedba gradbenih del ne bo potekala, v tem obdobju pa je v okolici gradbišč zaradi delnih omejitev prometa pričakovana celo manjša obremenitev

okolja s hrupom kot v obstoječem stanju. Vpliv rušitve stavb je v modelu upoštevan kot del izvedbe nameravanega posega v posamezni gradbeni fazi, pri čemer je upoštevana prilagojena emisija glede na trajanje posamezne faze gradnje. Vpliv odstranitve stavb na obremenitev okolja s hrupom bo največji pri stavbah Šmartinska cesta 20, 20A, 22A in 24, kjer bo obremenitev dodatno povečana zaradi izvedbe odseka Njegoševa-Vilharjeva (podvoz), vendar bo vpliv rušenja časovno omejen. Med odstranitvijo stavb Šmartinska cesta 11, 13, 15 in 15A se bo v času uporabe bagra za rušenje ter pnevmatskega kladiiva za razbijanje temeljev objekta pojavil kratkotrajni povečani vpliv, ki ga je možno učinkovito zmanjšati s postavitvijo začasnih gradbiščnih ograj jugovzhodno od območja rušitev v smeri Šmartinske ceste. Pri gradnji je potrebno upoštevati ukrepe za zmanjšanje obremenitve okolja s hrupom zaradi obratovanja gradbišča, ki so predpisani v Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju. Poleg tega je v času izvedbe del potrebno upoštevati vse relevantne usmeritve za zmanjšanje obremenitve okolja s hrupom, ki jih določata Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana (Uradni list RS, št. 43/09) in Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 42/18). Ukrepi varstva pred hrupom med gradnjo morajo biti, v skladu z Gradbenim zakonom (Uradni list RS, št. 199/21 in 105/22 – ZZNŠPP in 133/23), podrobno opredeljeni v načrtu organizacije gradbišča, ki ga bo izdelal izvajalec gradbenih del, pred pričetkom gradnje pa ga bo potrdil investitor. Zavezanec za izvajanje ukrepov med gradnjo bo izvajalec gradbenih del. Dalje je pri nameravanem posegu potrebno upoštevati dodatne omilitvene ukrepe, ki so določeni v predloženi Strokovni oceni in se nanašajo na zahteve glede uporabe delovnih naprav in gradbenih strojev v skladu z zahtevami Pravilnika o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Uradni list RS, št. 106/02, 50/05, 49/06, 17/11-ZTZPUS-1); na časovni termin izvajanja gradbenih del na odprtih površinah; na optimiziran obratovalni čas gradbene mehanizacije za gradnjo, ki se izvaja tik ob stanovanjski pozidavi; na postavitve gradbiščnih ograj oziroma začasnih premičnih protihrupnih zaslonov (zlasni ob stroju za zabijanje); na čas transporta gradbiščnega in viškov izkopnega materiala na gradbišče po javnem omrežju; na zahtevo, da se pri tem uporabijo najkrajše možne poti in na izogibanje impulznemu hrupu (udarjanje, padci predmetov, udarjanje loput pri raztovarjanju tovornih vozil itd.); na to, da se za dovoz gradbenega materiala v največji meri uporabi tovorna vozila, ki bodo nato z gradbišča odpeljala izkopan material; na zmanjšanje kumulativnega vpliva, do katerega bo prihajalo zaradi začasnih obvozov in predvidenih delnih zapor, v okviru katerih se bo obstoječi redni promet v velikem deležu preusmeril na druge ceste (glavne prometnice, ki ne potekajo v neposredni bližini stanovanjske pozidave in na hrup občutljive pozidave); na vodenje tovornega prometa po glavnih prometnicah v smeri severne obvoznice, ki ne potekajo v neposredni bližini stanovanjske in na hrup občutljive pozidave in na to, da se tovorni promet za potrebe gradnje v jutranji konici med 7. in 9. uro ter popoldanski konici med 14. in 17. uro omejil na najmanjše možno število vozil. Ukrepe iz predložene Strokovne ocene je ministrstvo določilo tudi kot pogoj v prvih dvanajstih alinejah točke I./1./1.2 izreka te odločbe. Za nadzor nad dejanskim stanjem v času gradnje je nosilka nameravanega posega v predloženi Strokovni oceni predvidela spremljanje emisij hrupa med gradnjo v skladu z določili Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju in Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju po Pravilniku o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Uradni list RS, št. 105/08, 44/22-ZVO-2), pred pričetkom gradnje pa je na istih lokacijah predvidela meritve obstoječe obremenjenosti okolja s hrupom. V primeru, da bi se zaradi spremenjenih razmer med gradnjo povečala obremenjenost s hrupom na območjih, ki v predloženi Strokovni oceni niso predvidena za meritve, se morajo meritve hrupa med gradnjo izvajati tudi na teh območjih. Meritve se morajo izvajati v času intenzivnih gradbenih del (zemeljska dela, varovanje in izkop gradbene jame, zabijanje zagatni itd.). V primeru prekoračitev dovoljenih vrednosti je izvajalec del dolžan dela prekiniti in pred nadaljevanjem del izvesti dodatne omilitvene ukrepe (dodatne začasne gradbiščne ograje in premični zasloni, zamenjava strojev, prilagojena dinamika gradbenih del itd.) in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti. Ministrstvo je spremljanje hrupa med gradnjo oziroma izvedbo meritev hrupa vključilo kot pogoj v trinajsti, štirinajsti in petnajsti alineji

točke I./1./1.2 izreka te odločbe. Omilitveni ukrepi, ki so navedeni v predloženi strokovni oceni, vključujejo za zmanjšanje vznemirjenosti prebivalcev zaradi hrupa gradbišča, tudi obveščanje prebivalcev v času najbolj intenzivne gradnje o vrsti in predvidenem trajanju hrupnih del zaradi hrupa gradbišča ter dosledno spremljanje in obravnavanje vseh pritožb prebivalcev zaradi hrupa v času gradbenih del, ki jih je ministrstvo vključilo kot pogoj v zadnjih dveh alinejah točke I./1./1.2 izreka te odločbe, saj po mnenju ministrstva lahko bistveno prispevata k zmanjšanju vplivov na zdravje ljudi, motnje zdravja, počutja ali kakovosti življenja ljudi zaradi izvedbe nameravanega posega. V povezavi s kumulativnim vplivom nameravanega posega z drugimi načrtovanimi posegi na območju Potniškega centra Ljubljana, ministrstvo na osnovi pregleda predložene Strokovne ocene ugotavlja, da se bo celotna obremenitev s hrupom v času izvedbe nameravanega posega in drugih načrtovanih posegov na območju Potniškega centra Ljubljana delno povečala, povečanje obremenitve s hrupom bo izrazito v dnevnem obdobju, na celodnevni ravni (kazalec LDVN) pa bo povečanje dosegalo do največ 0,7 dB(A). Vpliv na celotno obremenitev s hrupom bo največji v letu 2025, sledita leti 2026 in 2027. V okolici nameravanega posega se bo celotna obremenitev s hrupom delno povečala zaradi dovoza in odvoza izkopnega in gradbenega materiala, delno tudi zaradi delnih omejitev prometa na območju posegov na cestnem omrežju ter preusmeritve prometa na druge prometnice. Na območju izvedbe posegov gospodarske javne infrastrukture na obstoječi cestni infrastrukturi je v času gradnje za hrup občutljivih obdobjih dneva (večerno in nočno obdobje) pričakovano delno zmanjšanje obremenitve s hrupom, ki bodo posledica začasnih prometnih ureditev na cestah ter zmanjšanja dovoljene hitrosti vožnje na 30 km/h. Pri izračunu vrednosti kazalcev hrupa je bil upoštevan najslabši možni scenarij, pri katerem obratujejo naprave in gradbiščna mehanizacija v celotnem obdobju izvedbe posamezne gradbene faze po vrstah del na celotni površini gradbišča pri polni obremenitvi (ekvivalentna raven hrupa). Zmanjšanje vpliva gradnje na obremenitev okolja s hrupom, kjer se poseg izvaja tik ob stanovanjski pozidavi, bo dosežen predvsem z optimiziranjem obratovalnega časa gradbene mehanizacije na gradbišču, ki povzročajo največjo emisijo hrupa (po oceni do največ 4-6 ur obratovanja dnevno), ter z uporabo začasnih protihrupnih zaslonov, ki morajo biti locirani na način, da zagotovijo čim večji akustični učinek preprečevanja širjenja hrupa v okolje. Z začasnimi zasloni ter s časovno omejitvijo uporabe najhropnejše mehanizacije (npr. bagri, valjarji, pnevmatska kladiva) je možno obremenitev s hrupom v okolici gradbišča po oceni zmanjšati po oceni med 3 in 5 dB(A). Upoštevajoč način izvedbe nameravanega posega, ki izhaja iz predložene dokumentacije v času gradnje, predvsem predložene Strokovne ocene, upoštevajoč lokacijo iz vidika ugotovljene obstoječe okoljske občutljivosti stopnje varstva pred hrupom, kot tudi poseljenosti in obstoječe obremenjenosti okolja s hrupom, upoštevajoč, da bo vpliv v času izvajanja gradbenih del reverzibilen in začasen, omejen krajevno odsekovno na različna časovna obdobja v štirih letih, ministrstvo ocenjuje potencialni vpliv nameravanega posega, vključno s kumulativnim oziroma skupnim učinkom z drugimi načrtovanimi posegi na območju Potniškega centra Ljubljana na okolje z vidika emisij hrupa v času gradnje na območju obravnavane lokacije kot sprejemljiv, pod pogojem, da se pri gradnji nameravanega posega upošteva predhodno navedene ukrepe iz predložene Strokovne ocene in relevantne citirane zakonodaje, ki so za nosilko nameravanega posega zavezujoči.

Pri gospodarski javni infrastrukturi gre za podzemni objekt, zato v času obratovanja emisij hrupa ne bo, vpliva ne bo. Med obratovanjem nameravanega posega bo obremenitev s hrupom povečana predvsem zaradi cestnega prometa na prometnicah, ki so v okviru projekta nameravanega posega predvidene za obnovo. Sprememba obremenitve s hrupom med obratovanjem bo predvsem posledica posrednega vpliva dodatne generacije prometa povezanih z drugimi načrtovanimi posegi predvidenimi z Odlokom o Zazidalnem načrtu na območju PC Ljubljana ter zaradi prestavitve avtobusne postaje na severno območje Potniškega centra Ljubljana ob Vilharjevo cesto, medtem ko sam poseg ne bo imel bistvenega neposrednega vpliva na spremembo obremenitve okolja s hrupom. V primerjavi z obstoječim stanjem je po obnovi cestnega omrežja pričakovana večja pretočnost vožnje, zaradi večje gostote prometa pa potovalne hitrosti na omrežju ne bodo bistveno večje kot v obstoječem stanju. Obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa v okolici nameravanega posega bi se pri obstoječem omrežju

in načrtovanih programih (scenarij SC1) v letu 2035 povečala med 0,7 in 1,0 dB(A). Obremenitev s hrupom bi se pri tem scenariju najbolj povečala na zahodnem delu Vilharjeve ceste ter ob Trgu Osvobodilne fronte, Resljevi ulici in Dunajski cesti. Tudi v planskem obdobju bo obremenitev s hrupom povečana ob vseh cestah v okolici območja, ki se ureja z Odlokom o Zazidalnem načrtu za območje PC Ljubljana ter bo povzročala čezmerno obremenitev okolja pri praktično vseh stavbah v prvi vrsti pozidave ob cestnem omrežju, ki poteka v okolici Potniškega centra Ljubljana (Dunajska, Šmartinska, Masarykova, Topniška, Linhartova, Vilharjeva, Slovenska, Tivolska, Resljeva, Miklošičeva, Železna cesta). Končno prometno omrežje (scenarij SC2) vključuje prestavitev avtobusne postaje na severno območje Potniškega centra Ljubljana, obnovo omrežja ter preureditev režimov vožnje. Največja sprememba prometnih tokov je pričakovana na Vilharjevi cesti, kjer bo v smeri Dunajske ceste povečan promet z avtobusi, vzhodni del Vilharjeve med Železno cesto in Topniško ulico pa bo zaradi delne omejitve prometa med avtobusno postajo in Železno cesto (enosmerni promet) prometno precej manj obremenjen kot v obstoječem stanju (zmanjšanje do 67 %). Pri končnem prometnem scenariju se bo obremenitev s hrupom na območju nameravanega posega v primerjavi s scenarijem z obstoječim omrežjem (SC1) delno povečala ob Masarykovi in Šmartinski cesti (do 0,7 dB(A)), ob vseh ostalih prometnicah pa se bo obremenitev s hrupom zmanjšala. Najobčutnejše zmanjšanje emisije je pričakovano ob Vilharjevi cesti (do 4,2 dB(A)), sledi Trg Osvobodilne fronte (do 2,1 dB(A)). V širši okolici posega (daljinski vpliv) se bo na navezovalnem cestnem omrežju obremenitev s hrupom delno povečala predvsem ob Linhartovi cesti in Topniški ulici. Omilitveni ukrepi ob obstoječem cestnem in železniškem omrežju se skladno s 3. točko 12. Člena Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju izvajajo v skladu z Operativnim programom varstva pred hrupom; pri čemer je za sanacijo hrupa ob cestnem omrežju v okolici nameravanega posega zadolžena nosilka nameravanega posega, kot upravljavec lokalnega cestnega omrežja.

Glede na navedeno, upoštevajoč merila, ki se nanašajo na značilnosti in lokacijo nameravanega posega in možne vplive emisij hrupa, ministrstvo ocenjuje vpliv emisij hrupa na območju obravnave v času obratovanja kot sprejemljiv, ob upoštevanju citirane zakonodaje.

### Vibracije

V času gradbenih del bodo vibracije posledica delovanja tovornih vozil in gradbene mehanizacije. Povečanje vpliva vibracij je pričakovati v času izvajanja rušitvenih, zemeljskih in nekaterih drugih gradbenih del, kot je mikrotuneliranje. Izhajajoč iz predložene Stokovne ocene, znašajo ocenjene vrednosti vibracij pri metodi mikrotuneliranja na razdalji do 5 m, vknz.  $\leq 0,8$  mm/s v frekvenčnem območju  $f_0 = 20 - 60$  Hz, pri ureditvi cestišč in komunalnih vodov, ko bodo v uporabi bagri, valjarji in druga gradbena oprema, pa vrednosti vibracij na podlagi praktičnih meritev, na razdaljah 1 m do 5 m ne bo presegale vrednosti vibracij  $v_{komb} \leq 2,0$  mm/s v frekvenčnem območju  $f_0 = 30 - 80$  Hz. Dalje je v predloženi Stokovni oceni navedeno, da bo valjanje potekalo tudi pri asfaltiranju cest, poti, pločnikov in drugih manjših površin, ki bodo praktično v istem nivoju, kot so varovani objekti in bodo tudi na najkrajši razdalji od vira vpliva do objektov, zato obstaja potencialna možnost manjšega pojava vibracij. Iz navedenega razloga se je nosilka nameravanega posega opredelila, da se bodo pri valjanju teh površin, uporabljali manjši valjarji z manjšo vibracijsko močjo oziroma centrifugalno silo sprednjega in zadnjega bobna, ne večjo kot  $F_c = 50/52$  kN. Po navedbi v predloženi Stokovni oceni bodo hidravlična kladiva in gradbena klešča za rušenje starih objektov in razbijanje obstoječega asfalta uporabljana kratkotrajno in v določenih periodah izvajanja del, hkrati pa velja, opirajoč se na podatke dosedanjih terenskih meritev za podobne vrste gradbene mehanizacije in za lokacije s podobnimi geološkimi pogoji, da na razdaljah večjih od 12 m od vira vibracij, inštrumenti ne beležijo vrednosti ali so te v izjemnih primerih  $v_{hk} \ll 0,5$  mm/s v frekvenčnem območju  $f_0 = 20 - 60$  Hz, ki se ob prehodu vibracij iz tal na temelj objekta dodatno dušijo in se v celoti iztečejo. Ker bo transport gradbenega materiala s težkimi kamioni potekal po dovoznih cestah, se zato Na objektih se lahko pojavijo manjše vibracije v primeru vožnje kamionov po dovoznih cestah, ki potekajo v bližini objektov, če je njihovo cestišče močnejše poškodovano z udarnimi luknjami, posedki, grbinami, pri vožnji preko ovir za umirjanje prometa in seveda z neprilagojeno hitrostjo. Za blaženje navedenih vplivov bo določena omejitev hitrosti

znotraj gradbišča za vozila za potrebe gradbišča za polna vozila na 10 km/h, za prazna vozila na 20 km/h in uporabo kamionov z več. nosilnimi osmi ter ureditev vozišča. V povezavi s kumulativnim vplivom oziroma skupnim učinkom nameravanega posega in drugih načrtovanih posegov na območju Potniškega centra Ljubljana, pa ministrstvo ocenjuje, glede na predhodno ugotovljeno, da nameravani poseg predstavlja začasen vpliv vibracij, ki ne bo enako intenziven ves čas trajanja gradnje, pri gradnji pa bodo uporabljali gradbeni stroji in tovorna vozila, s katerimi ne bo prekoračena mejna vrednost vibracij iz referenčnega standarda DIN-4150 1-3 in ÖNORM S 9020, nameravani poseg ne bo imel pomembnega doprinosa k skupnemu učinku vibracij, ki se bodo pojavljale pri gradnji drugih načrtovanih posegov na območju Potniškega centra Ljubljana. Glede na navedeno, ob upoštevanju, da bo vpliv začasen in ne bo enako intenziven ves čas trajanja gradnje, da se bodo pri gradnji uporabljali gradbeni stroji in tovorna vozila, s katerimi ne bo prekoračena mejna vrednost vibracij iz referenčnega standarda DIN-4150 1-3 in ÖNORM S 9020, ministrstvo ocenjuje tovrstni vpliv v času gradnje nameravanega posega kot manj pomemben, ob upoštevanju zgoraj navedenih omilitvenih ukrepov iz predložene Strokovne ocene, ki jih je ministrstvo postavilo kot pogoj v treh alinejah točke I./1./1.3 izreka te odločbe. Pri gospodarski javni infrastrukturi gre za podzemni objekt, zato v času obratovanja do pomembnejših vibracij ne bo prihajalo, vpliva ne bo. V času obratovanja nameravanega posega bodo vibracije nastajale izključno kot posledica vožnje motornih vozil, pretežno osebnih in v manjšem delu lahkih tovornih vozil. Motorni promet bo potekal po asfaltiranih cestah in pri dokaj nizkih hitrosti. Po mnenju ministrstva v času obratovanja nameravani poseg s predvidenimi dejavnostmi v njem, ne glede na pričakovano nekoliko povečanje prometa zaradi drugih načrtovanih posegov na območju Potniškega centra Ljubljana, ne bo pomembnejši vir širjenja vibracij v okolje. Glede na navedeno ministrstvo ocenjuje, da vpliv vibracij na najbližje stavbe in prebivalce med obratovanjem nameravanega posega, manj pomemben.

#### Emisije snovi v zrak/ Emisije toplogrednih plinov

Med izvajanjem gradbenih del bodo nastajale neposredne emisije toplogrednih plinov, ki bodo posledica obratovanja gradbene mehanizacije in transporta po območju gradbišča. Zaradi gradnje nameravanega posega bodo nastajale tudi posredne emisije toplogrednih plinov zaradi pogostejših zastojev ter delnih preusmeritev prometa v času začasnih omejitev na območju gradnje cestne infrastrukture. Emisije toplogrednih plinov, ki bodo nastajale v času gradnje in bodo prispevale k skupnim emitiranim količinam toplogrednih plinov na lokalni ravni, bodo v primerjavi z emisijami iz cestnega prometa v okolici nameravanega posega po oceni ministrstva majhne. Vpliv bo začasen in reverzibilen.

Gradbena dela, kot so izkopi in odvažanje materiala, zasipavanje in utrjevanje nosilnega ustroja cest, rušitve stavb na območju nameravanega posega, obratovanje gradbene mehanizacije na gradbišču in transport gradbenega materiala, bodo povzročala emisije prašnih delcev PM<sub>10</sub> z območja gradbišča. Povečana onesnaženost s prašnimi delci bo začasna in omejena neposredno na gradbišče in na okolico gradbišča in gradbiščnih poti. Emisije prašnih delcev bodo močnejše predvsem v suhih in vetrovnih razmerah, medtem ko se bodo v vetrovnih razmerah emisije snovi (tudi toplogrednih plinov) v zrak zaradi izgorelih pogonskih goriv razširile tudi izven obravnavanega območja nameravanega posega, vendar se bodo njihove koncentracije zmanjšale zaradi razširitve na večji volumen zraka in zato ne bodo povzročale občutnega povečanja onesnaženosti zraka. Celotna površina gradbišča bo znašala 11,7 ha, gradnja nameravanega posega pa se ne bo izvajala na celotnem obravnavanem območju istočasno, temveč se bo izvajala časovno (v obdobju štirih let) in krajevno (razdeljena na 20 gradbenih faz – etap) odsekovno, se bo pa delno prekrivala z nekaterimi drugimi načrtovanimi posegi na območju Zazidalnega načrta na območju Potniškega centra Ljubljana. Izvedba nameravanega posega bo potekala pod prometom z izvedbo začasnih prometnih ureditev, popolne zapore cest niso predvidene (po potrebi čez vikende z manjšo prometno obremenitvijo). Za čas gradnje je bila za nameravani poseg izvedena ocena neposredne emisije delcev PM<sub>10</sub> zaradi obratovanja gradbišča in transporta za potrebe gradnje v posameznih letih izvedbe nameravanega posega, onesnaženost zraka z delci PM<sub>10</sub> na celotnem območju ob gradbišču in skupna emisija delcev

PM<sub>10</sub> v času gradnje zaradi možnega kumulativnega vpliva oziroma skupnega učinka hkratne izvedbe nameravanega posega ter drugih načrtovanih posegov na območju Potniškega centra Ljubljana. Za izračun je bila uporabljena metoda BUWAL, izvedeno je bilo tudi modeliranje po računskem modelu Austal 2000 s programskim orodjem IMMI-202. Emisije delcev PM<sub>10</sub> med gradnjo so v Strokovni oceni ocenjene na podlagi podatkov o organizaciji gradbišča in gostoti prevozov na dovoznih poteh. Pri izračunu dodatne onesnaženosti zraka med gradnjo so upoštevane neposredne emisije zaradi del na gradbišču ter emisije zaradi resuspenzije prašnih delcev z neasfaltiranih in asfaltiranih gradbiščnih poti. Emisijski faktorji delcev PM<sub>10</sub> zaradi obratovanja asfaltiranih gradbiščnih poti so povzeti po smernici Buwal, emisijski faktorji delcev PM<sub>10</sub> zaradi obratovanja neasfaltiranih gradbiščnih poti so povzeti po smernici EPA. Modelni izračun za oceno dodatne srednje letne in najvišje dnevne koncentracije delcev PM<sub>10</sub> zaradi obratovanja gradbišča ter transportnih in gradbiščnih poti, je bil izveden na podlagi ocenjene povprečne dnevne emisije delcev iz posameznih virov onesnaževanja. Pri oceni so upoštevane emisije z odprtega gradbišča, z gradbiščnih in dovoznih cest ter z internih transportnih poti po gradbišču. Ocena dodatne letne onesnaženosti zraka obsega izračun prostorske porazdelitve delcev PM<sub>10</sub> v okolici gradbišča ter izračun koncentracij delcev pri najbližjih stanovanjskih in poslovnih stavbah v višini 2 m od tal. Dodatna onesnaženosti zraka z delci PM<sub>10</sub> je ocenjena na 19 lokacijah v okolici gradbišča in transportnih poti. Pri oceni največje dodatne onesnaženosti z delci PM<sub>10</sub> na dnevni ravni je upoštevano, da se po gradbiščnih in dovoznih poteh v celoletnem obdobju prevaža maksimalno število tovornih vozil, kar je nerealen scenarij, posledično so ocenjene najvišje dnevne koncentracije precenjene in so le informativne narave. Ob tem velja podati pojasnilo, da gre pri metodi BUWAL za starejše različice enačb, ki se razlikujejo od najnovejših metod EPE, predlaganih s strani EMEP in dajejo previsoke rezultate glede na dejansko stanje, vključujejo pa tudi emisije iz gradbiščnih poti, za katere je bil v Strokovni oceni dodatno posebej podan izračun, kar pomeni, da so emisije zaradi tega še dodatno precenjene glede na dejansko stanje. Ne glede na navedeno, pa je bila onesnaženost zraka z delci PM<sub>10</sub> nato ocenjena še z modeliranjem po računskem modelu Austal 2000 s programskim orodjem IMMI-2021, iz katerega je razvidno, da vplivi zaradi emisij delcev PM<sub>10</sub> kljub temu ne bodo pomembni, kot je razvidno iz nadaljevanja tega poglavja. Ministrstvo je kot osnovno izhodišče za določitev pomembnejšega vpliva gradnje s stališča varstva kakovosti zraka upoštevalo, preseganje mejne letne koncentracije delcev PM<sub>10</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>). Iz Strokovne ocene izhaja, da bi bila brez izvajanja zakonsko predpisanih omilitvenih ukrepov dodatna onesnaženost zraka v času gradnje povečana in bi v času intenzivne gradnje na letnem povprečju pa bi se približala mejni letni koncentraciji (do 38 µg/m<sup>3</sup>). Z upoštevanjem splošnih omilitvenih ukrepov se bodo povprečne letne koncentracije delcev PM<sub>10</sub> občutno zmanjšale. Ocenjena dodatna onesnaženost zraka z delci PM<sub>10</sub> zaradi izvedbe nameravanega posega bo z upoštevanjem zakonsko predpisanih omilitvenih ukrepov, na letnem povprečju dosegala med 2 µg/m<sup>3</sup> v letu 2024 in 14 µg/m<sup>3</sup> v letu 2026. Ob upoštevanju omilitvenih ukrepov tudi vpliv rušenja stavb ne bo povzročal povečane obremenitve okolja z delci PM<sub>10</sub>. Nadalje iz Strokovne ocene izhaja, da bo dodatna onesnaženost zraka z delci PM<sub>10</sub> v času hkratne izvedbe posegov povečana, brez upoštevanja omilitvenih ukrepov bi dodatna onesnaženost zraka presegala mejno letno koncentracijo delcev PM<sub>10</sub> pri najbolj izpostavljeni pozidavi na Trgu Osvobodilne fronte, ob Masarykovi in Šmartinski cesti ter ob Vilharjevi ulici v letih 2025 in 2026, na Trgu Osvobodilne fronte tudi v letu 2024, z upoštevanjem splošnih omilitvenih ukrepov bodo dodatne koncentracije delcev PM<sub>10</sub> pri najbolj izpostavljenih stavbah v letu 2025 do 23 µg/m<sup>3</sup>, v letu 2024 in 2026 do 21 µg/m<sup>3</sup> ter v letu 2027 do 16 µg/m<sup>3</sup>. Ocenjena dodatna onesnaženost zraka z delci PM<sub>10</sub> je sicer manjša od mejne vrednosti, a kljub temu sorazmerno velika. Do povečanja skupne koncentracije delcev PM<sub>10</sub> lahko pride predvsem v času povečanega ozadja, ki je značilno za kurilno sezono v pozno jesenskem in zimskem obdobju. Po podatkih letnega poročila ARSO o kakovosti zraka v Sloveniji je bila v letu 2020 na merilnem mestu Ljubljana-Bežigrad srednja letna koncentracija delcev PM<sub>10</sub> 22 µg/m<sup>3</sup>, v letih 2021 in 2022 pa 21 µg/m<sup>3</sup>. Neposredni vpliv nameravanega posega z upoštevanjem onesnaženosti ozadja ne bo presegal mejne letne koncentracije. Večji vpliv na kakovost zraka bo posledica hkratne izvedbe drugih načrtovanih posegov, ki se urejajo v okviru Odloka o

Zazidalnem načrtu na območju PC Ljubljana in nameravanega posega. V obdobju povečane onesnaženosti ozadja (kurilna sezona, dolgotrajna inverzija) bo lahko skupna onesnaženost zraka z delci  $PM_{10}$  presegala zakonsko predpisane vrednosti, zato se bodo za zmanjšanje onesnaženosti zraka izvajali dodatni omilitveni ukrepi. Za preprečevanje oziroma zmanjševanje emisije snovi in delcev v zrak se bodo upoštevali ukrepi, ki jih določata Odlok o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana in Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2). Upoštevana bo tudi določba iz Zakona o pravilih cestnega prometa /ZPrCP/ (Uradni list RS, št. 82/13-UPB, 68/16, 54/17, 69/17-popr., 3/18- Odl. US, 43/19 - ZVoz-1B, 92/20, 123/21, 161/21) in Pravilnik o nalaganju in pritrjevanju tovora v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 70/11). V času gradnje se bodo za preprečevanje razširjanja prašenja upoštevali tudi dodatni omilitveni ukrepi, ki so določeni v predloženi Strokovni oceni in s katerimi se bo onesnaženost zraka v okolici gradbišča občutno zmanjšala. Načrtovani ukrepi za zmanjšano širjenje prašnih delcev iz območja gradbišča so zagotovitev pranja koles in podvozij vozil ob vstopu na javno cestno omrežje in izvedba začasnih protiprašnih ponjav ali polne gradbiščne ograje višine vsaj 2,5 m v okolici posameznih gradbišč (tudi na območjih odstranitve objektov) in izvedba začasnih protiprašnih ponjav na posameznem gradbišču na cestnem omrežju na meji z vozno površino. Transportne in ostale površine na gradbišču se bodo ob sušnem in vetrovnem vremenu vlažile. Rušenje in razgradnja objektov se bo izvajala, če bo tehnično možno, v velikih kosih. Sipek in prašen material se bo pri odstranitvi obstoječih objektov odstranjeval iz ruševin na način, da bo širjenje prahu čim bolj omejeno, pri čemer je načrtovan eden od učinkovitih ukrepov, tj. vlaženje z vodo. Na območju obnove cestnega omrežja, kjer bo gradnja potekala pod prometom, je treba za zmanjšanje resuspenzije prašnih delcev iz cestne površine omejiti hitrost vožnje na največ 30 km/h. V primeru s strani ARSO razglašene čezmerne onesnaženosti zraka z delci  $PM_{10}$  se bodo dela, ki povzročajo prašenje ustavili. V skladu z Gradbenim zakonom bodo ukrepi za zmanjšanje prašenja v okolici gradbišča podrobno opredeljeni v načrtu organizacije gradbišča, ki ga bo izdelal izvajalec gradbenih del, pred pričetkom gradnje ga bo potrdil investitor; zavezanec za izvajanje ukrepov med gradnjo pa bo izvajalec gradbenih del. Ukrepe iz predložene Strokovne ocene in najbolj relevantne ukrepe iz citirane zakonodaje (za nosilko nameravanega posega pa so zavezujoči tudi vsi preostali ukrepi, ki izhajajo iz v tem podpoglavju navedene zakonodaje in niso posebej navedeni v izreku odločbe), je ministrstvo določilo tudi kot pogoj v prvih petih alinejah točke I./1./1.4 izreka te odločbe. Za nadzor nad dejanskim stanjem v času gradnje je nosilka nameravanega posega v predloženi Strokovni oceni predvidela meritve koncentracije delcev  $PM_{10}$  v času največje intenzivnosti gradbenih del, preventivno za preprečitev vpliva na ljudi. Koncentracije delcev  $PM_{10}$  v zunanjem zraku se bodo določale v skladu s standardom SIST EN 12341:2014 – Kakovost zunanjega zraka – Določitev frakcije suspendiranih delcev  $PM_{10}$  – Referenčna metoda in terenski preskusni postopek za potrditev enakovrednih merilnih metod. Hkrati z meritvami koncentracij delcev  $PM_{10}$  v zraku se bodo kontinuirno spremljale tudi meteorološke razmere (temperatura in vlažnost zraka, hitrost in smer vetra). Meritve delcev  $PM_{10}$  bodo izvajale s primerljivo (lasersko) metodo, ki omogoča kontinuirane meritve v realnem času ter on-line prenos podatkov o trenutnih koncentracijah delcev  $PM_{10}$ , pri čemer mora biti primerljiva metoda validirana z referenčno gravimetrično metodo po standardu SIST EN 12341:2014. Monitoring onesnaženosti zraka z delci  $PM_{10}$  se bo izvajal na območjih v neposredni bližini gradbišča, zlasti pa bo potrebno meritve delcev  $PM_{10}$  izvajati na parkovnih površinah južno (Maistrov park) in severno (Pasji park ob Vilharjevi cesti) od območja Potniškega centra Ljubljana zaradi gosto pozidane površine ob nameravanem posegu. Meritve se bodo izvajale v obdobju 2024 - 2027, na vsaki lokaciji v vsaki gradbeni sezoni okvirno pol leta glede na dejansko izvedbo posameznih posegov. Nosilka nameravanega posega se je v Strokovni oceni opredelila, da bo v primeru nepredvidenih okoliščin kot so pritožbe občanov, nepredvidene dejavnosti, posebno obremenjene transportne poti izven območja gradbišča itd. meritve izvedene tudi na dodatnih lokacijah. Zavezanec za izvedbo monitoringa med gradnjo je izvajalec gradbenih del z dnevним zapisovanjem v gradbeni dnevnik, nadzornik pa bo spremljal skladnost ukrepov z načrtom ureditve gradbišča. V primeru prekoračitev mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan prekiniti dela

in izvesti dodatne omilitvene ukrepe (postavitve dodatnih gradbiščnih ograj in ponjav, rednejše vlaženje in čiščenje vozniških površin itd.). Ministrstvo je spremljanje vplivov na kakovost zraka med gradnjo oziroma izvedbo monitoringa onesnaženosti zraka, vključno z nadzorom in izvedbo ukrepov, vključilo kot pogoj v zadnjih petih alinejah točke 1./1./1.4 izreka te odločbe.

Upoštevajoč način izvedbe nameravanega posega, ki izhaja iz predložene dokumentacije v času gradnje, predvsem predložene Strokovne ocene, upoštevajoč lokacijo iz vidika ugotovljene obstoječe okoljske občutljivosti, kot tudi poseljenosti in obstoječe obremenjenosti okolja, upoštevajoč, da bo vpliv v času izvajanja gradbenih del reverzibilen in začasen, omejen krajevno odsekovno na različna časovna obdobja v štirih letih, ministrstvo ocenjuje vpliv nameravanega posega, vključno s kumulativnimi oziroma skupnimi učinki z drugimi načrtovanimi posegi na območju Potniškega centra Ljubljana na okolje z vidika emisij v zrak (s toplogrednimi plini), v času gradnje na območju obravnavane lokacije kot sprejemljiv, pod pogojem, da se pri gradnji nameravanega posega upošteva predhodno navedene ukrepe iz predložene Strokovne ocene in zahteve navedene veljavne zakonodaje, ki so za nosilko nameravanega posega zavezujoči.

Pri gospodarski javni infrastrukturi gre za podzemni objekt, zato v času obratovanja emisij snovi v zrak ne bo, vpliva ne bo. Med obratovanjem nameravanega posega bo obremenitev z emisijami snovi v zrak v okolici nameravanega posega predvsem posledica cestnega prometa, ki bo potekal tudi po cestnem omrežju, ki je z nameravanim posegom načrtovano na način, da bo omogočena izvedba drugih načrtovanih posegov na območju, ki se ureja z Odlokom o Zazidalnem načrtu na območju PC Ljubljana. Sprememba prometnih tokov bo tudi posledica prestavitve centralne avtobusne postaje ob Vilharjevo cesto na severno območje Potniškega centra Ljubljana, s čimer se bosta Masarykova cesta in Trg Osvobodilne fronte prometno razbremenila, na Vilharjevi in Železni cesti pa se bo promet glede na obstoječe stanje povečal. Vpliv na kakovost zraka v času obratovanja bo posledično posredni in daljinski. Iz predložene dokumentacije v tem predhodnem postopku izhaja, da so v predloženi Strokovni oceni določene emisije toplogrednih plinov CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O in CH<sub>4</sub> in posredno ekvivalenta CO<sub>2</sub> in emisije NO<sub>x</sub>, HOS, PM<sub>10</sub>/PM<sub>2.5</sub> in SO<sub>2</sub> po metodi HBEFA 4.2 (Handbuch Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs, 2022), ki so določene z upoštevanjem emisijskih faktorjev za obstoječe stanje (leto 2023) in predvidenih tehnoloških izboljšav voznega parka v prihodnosti (leto 2035). Emisije onesnaževal so ocenjene na podlagi podatkov o administrativni omejitvi vožnje na posameznih cestnih odsekih pri zasičenem režimu vožnje za srednje veliko mesto. Emisije onesnaževal so ocenjene ločeno za oba časovna preseka (2023 in 2035) pri vse obravnavanih prometnih omrežjih, za posamezni časovni presek pa so upoštevani pripadajoči emisijski faktorji, pri čemer je v prihodnjem obdobju pričakovani splošni upad emisij onesnaževal zaradi zahtev zelenih politik EU. Ločeno je obravnavano širše prometno omrežje med Slovensko cesto na jugu, Linhartovo cesto na severu, Dunajsko cesto na zahodu ter Šmarješko in Štajersko cesto na vzhodu (dolžina 22 km) in omrežje na območju nameravanega posega (dolžina 4 km). Pri izračunu so ločeno upoštevana lahka (do 3,5 t) in težka tovorna vozila (nad 3,5 t) ter administrativne hitrostne omejitve vožnje (na Železni cesti je pri scenariju 2 dodano upoštevana omejitev hitrosti na 40 km/h). Skupne emisije onesnaževal bodo v planskem obdobju pri vseh obravnavanih scenarijih glede na izhodiščno leto 2023 zaradi pričakovane posodobitve voznega parka po oceni manjše. Glede ugotovljeno v tem predhodnem postopku, ministrstvo ocenjuje, da bo po oceni načrtovana obnova cestnega omrežja zmanjšala zastoje, do katerih prihaja v obstoječem stanju. S stališča varstva kakovosti zraka je načrtovana ureditev cestnega omrežja, ki je predvidena v okviru nameravanega posega, pozitivna sprememba, ki bo zmanjšala količino emisij, ki so posledica zastojev ali pogostega zasičenega režima vožnje. Upoštevajoč merila, ki se nanašajo na njegove značilnosti, lokacijo in možne vplive emisij snovi v zrak (tudi toplogrednih plinov), ministrstvo ocenjuje vpliv emisij snovi v zrak (tudi toplogrednih plinov) na območju obravnave v času obratovanja kot manj pomemben.

#### Nastajanje odpadkov

Med gradnjo bodo nastajali komunalni odpadki, ki se uvrščajo v skupino 20 iz seznama odpadkov (embalaža iz kovine, plastika, papir in karton, biološko razgradljivi odpadki, kot so ostanki hrane in podobno, mešani komunalni odpadki in podobno). Poleg komunalnih odpadkov bodo nastajali



še gradbeni odpadki, ki se uvrščajo v skupino 17 iz seznama odpadkov, med katerimi bo tudi zemeljski izkop, ki bo nastal kot posledica izkopov v sklopu posegov za ceste in gospodarsko javno infrastrukturo, v skupni količini 226.317,78 ton. V času gradnje bodo nastali še drugi nenevarni gradbeni odpadki, in sicer beton, opeka, ploščice in keramika, les, steklo, plastika, bitumenske mešanice (asfalt), barvne kovine, železo in jeklo, kabli, izolirni materiali, mešani gradbeni odpadki in odpadki iz rušenja objektov, gradbeni materiali na osnovi sadre. Poleg nenevarnih gradbenih odpadkov bodo na gradbišču nastali še nevarni odpadki, kot so gradbeni materiali, ki vsebujejo azbest, ki bo nastal pri rušenju objektov, v količini 4,37 ton in odpadna olja in maziva. Pri rušenju obstoječe transformatorske postaje TP0065 - Masarykova 15, moči 630 kVA bo nastal tudi odpadek 13 03 07 - Odpadno mineralno neklorirano olje za izolacijo in prenos toplote (ne vsebuje PCB) v količini 0,48 ton. Nastali bodo tudi biološko razgradljivi odpadki, kot posledica odstranitve obstoječe vegetacije. Skupno bo predvidoma nastalo 278.692 ton odpadkov, od tega bo pri rušenju objektov predvidoma nastalo skupno približno 13.453 ton odpadkov, pri posegih ureditev cest bo predvidoma nastalo skupno približno 152.081 ton odpadkov in pri posegih ureditev gospodarske javne infrastrukture bo predvidoma nastalo skupno približno 113.159 ton odpadkov. Nastali odpadki se bodo na območju gradbišča začasno skladiščili ločeno po številkah odpadkov. Predvideno je, da se 40 % zemeljskega izkopa uporabi za zasip na kraju nastanka, 60 % pa se ga preda pooblaščenemu zbiralcu ali obdelovalcu tovrstnih odpadkov. Pri tem je načrtovano, da se za zasip ponovno uporabi 40 % izkopenega tampona, ki se nahaja pod asfaltom in 40 % izkopenega tampona, ki izvira iz območja zelenic pod zgornjim slojem zemljine, katera se bo odrinila in prav tako ponovno uporabila. Na območju parka se bo odrinila in ponovno uporabila 1 m debela plast zemljine. Na globini večji od 1 m je prav tako načrtovano, da se 40 % zemljine uporabi za zasip, 60 % zamenja (odvoz). Odstranitev humusa na območju večjih zelenih površin je predvidena v debelini 20 cm. Humusno preperino bo začasno skladiščena na gradbišču. Med začasnim skladiščenjem bo posebna skrb namenjena temu, da se med začasnim skladiščenjem ne zasadijo tujerodne in invazivne rastlinske vrste, npr. Japonski dresnik, katerega prisotnost je bila potrjena v bližini nameravanega posega, na območju načrtovane gradnje Vilharia. Po navedbi v predloženi Strokovni oceni je bil v mesecu aprilu 2024 izveden pregled vseh območij, kjer so predvideni zemeljski izkopi in le-ta ni bil opažen. V primeru, da bodo med gradbenimi deli opažene tujerodne in invazivne rastline, se bo ta del izkopa začasno skladiščil ločeno od ostalih izkopov, nato pa z opozorilom predan pooblaščenemu obdelovalcu odpadkov. Pri ravnanju z odpadkom 17 06 05\* - Gradbeni materiali, ki vsebujejo azbest mora biti upoštevana Uredba o ravnanju z odpadki, ki vsebujejo azbest (Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 - ZVO-2) in Uredba o pogojih, pod katerimi se lahko pri rekonstrukciji ali odstranitvi objektov in pri vzdrževalnih delih na objektih, instalacijah ali napravah odstranjujejo materiali, ki vsebujejo azbest (Uradni list RS, št. 60/06). Pred rušenjem transformatorske postaje bo le-ta strokovno demontirana, pred odstranitvijo transformatorske postaje in agregata pa je potrebno skladno z 9. členom Uredbe o odstranjevanju polikloriranih bifenilov in polikloriranih terfenilov (v primeru, da se izkaže, da gre za te snovi) (Uradni list RS, št. 34/08, 9/09 in 44/22 - ZVO-2), prijaviti napravo ministrstvu, pristojnemu za varstvo okolja. Vsi nastali gradbeni odpadki, vključno z viškom izkopov, bodo oddani ustreznim zbiralcem ali izvajalcem obdelave odpadkov. Odstranjeno vegetacijo se bo predalo pooblaščenim zbiralcem oziroma obdelovalcem odpadkov. Predvideno je mulčenje in sekanje dreves z debli širine do 30 cm. Predelava gradbenih odpadkov se na gradbišču ne bo izvajala, kar je ministrstvo postavilo kot pogoj v prvi alineji točke I./1./1.5 izreka te odločbe, s čimer je v celoti sledilo mnenju MZ oziroma NIJZ. Poleg navedenega omilitvenega ukrepa in predhodno že navedenih uredb, se morajo pri ravnanju z odpadki upoštevati določila Uredbe o odpadkih (Uradni list RS, št. 77/22 in 113/23) in Uredbe o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2). Pri nadaljnjem ravnanju z odpadki je potrebno ob nastanku odpadkov med drugim najprej upoštevati 5. člen Uredbe o odpadkih (Uradni list RS, št. 77/22 in 113/23), ki se nanaša na vrednotenje nevarnih lastnosti in dodelitev številke odpadka. Upoštevajoč vrsto nameravanega posega oziroma predvidena gradbena dela, v povezavi z načrtovanimi fazami gradnje, ki bodo potekale v različnih časovnih obdobjih v intervalu štirih let na 20 različnih odsekih, ministrstvo ocenjuje, da bo vpliv

nameravanega posega na nastajanje odpadkov v času gradnje manj pomemben, in ne bo bistveno doprinesel tudi k kumulativnem vplivu oziroma skupnem učinku, ki bo posledica gradnje drugih načrtovanih posegov na območju Potniškega centra Ljubljana, pod pogojem, da se upoštevajo določbe predpisov, ki urejajo ravnanje z odpadki ter omilitven ukrep iz priložene Strokovne ocene k vlogi, ki ga je ministrstvo kot pogoj tudi določilo v prvi alineji točke I./1./1.5 izreka te odločbe.

V času obratovanja nameravanega posega bodo nastajali odpadki, ki nastajajo pri čiščenju cest, odpadki, ki bodo nastajali pri vzdrževanju / urejanju vegetacije, ter odpadki iz usedalnikov in lovilnikov olj. Odpadki se bodo redno odvažali s strani pooblaščenega prevzemnika za tovrstne odpadke. Ministrstvo ocenjuje vpliv nameravanega posega na okolje v času njegovega obratovanja zaradi nastajanja tovrstnih odpadkov kot manj pomemben.

#### Vpliv na vegetacijo

Na območju nameravanega posega v obstoječem stanju ni prisotna strnjena vegetacija, je pa zasajeno večje število dreves, večinoma kot drevored ob cesti ali kot zasaditve v parku.

Zaradi nameravanega posega bo ob gradnji prišlo do sečnje nekaterih dreves. Ob projektiranju rekonstruirane ceste in gospodarske javne infrastrukture se je v največji možni meri upoštevalo lokacije obstoječih dreves in prilagodilo zasnovo in potek ceste na mestih, kjer je bilo to mogoče. Kjer se s potekom ceste in gospodarske javne infrastrukture drevesom ni bilo mogoče izogniti, je načrtovana sečnja dreves. V okviru rekonstrukcije ceste so načrtovane nove zelene površine z novimi drevesi. Kot izhaja iz predložene Strokovne ocene, bo v času gradnje odstranjeno 118 dreves, po končani gradnji pa bo zasajeno 250 dreves, kar je povečanje glede na sedanje stanje za 132 dreves. Po mnenju ministrstva bo rešitev zaradi rasti na območjih novih dreves srednje in dolgoročno ter pozitivna.

Glede na podatke o obstoječem stanju in načrtovani odstranitvi ter novi ureditvi vegetacije, ki izhajajo iz predložene Strokovne ocene, in so povzeti tudi v poglavju Opis obstoječega stanja in poglavju Opis posega in podpoglavje Velikost in zasnova - Zelene površine odločbe na strani 39, in zlasti ob dejstvu, ki izhaja tudi iz opredelitve nosilke nameravanega posega, da bodo vrste dreves izbrane glede na obstoječo vegetacijo z upoštevanjem pričakovanih spremenjenih rastnih pogojev zaradi podnebnih sprememb in predloge arboristov v izvedbeni fazi projekta, ministrstvo ocenjuje vpliv na spremembo vegetacije kot manj pomemben, ob upoštevanju pogoja, ki ga je ministrstvo določilo v prvi alineji točke I./2./2.2 izreka te odločbe.

### **Veljavnost odločbe**

V skladu s štirinajstim odstavkom 90. člena ZVO-2 odločba, izdana v predhodnem postopku preneha veljati, če nosilec nameravanega posega v petih letih od njene pravnomočnosti ne začne izvajati posega v okolje ali ne vloži vloge za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja, če je to zahtevano po predpisih o graditvi objektov. Zato je ministrstvo odločilo, kot izhaja iz II. točke izreka te odločbe.

### **Stroški**

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

Iz drugega odstavka 230. člena ZUP izhaja, da je zoper odločbo, ki jo izda na prvi stopnji ministrstvo, dovoljena pritožba samo takrat, kadar je to z zakonom določeno. Takšen zakon mora določiti tudi, kateri organ je pristojen za odločanje o pritožbi, sicer o pritožbi odloča vlada. Ker ZVO-2 možnosti pritožbe zoper to odločbo ne določa, pritožba ni dovoljena, mogoče pa je začeti upravni spor.

**Pouk o pravnem sredstvu:**

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

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

Postopek vodila:

Barbara Justin  
Višja svetovalka III

dr. Tanja Pucelj Vidović  
Vodja Sektorja za okoljske presoje

Vročiti:

- Pooblaščenec nosilca nameravanega posega: LUZ, d.d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana (za: MESTNO OBČINO LJUBLJANA, Mestni trg 1, 1000 Ljubljana) – osebno.
- INŠTITUT ZA POLITIKE PROSTORA, Tržaška cesta 2, 1000 Ljubljana – osebno;
- FOCUS, DRUŠTVO ZA SONARAVEN RAZVOJ, Maurerjeva ulica 7, 1000 Ljubljana – osebno,
- PIC - PRAVNI CENTER ZA VARSTVO ČLOVEKOVIH PRAVIC IN OKOLJA, Ljubljana, Metelkova ulica 6, 1000 Ljubljana – osebno.

Poslati po osmem odstavku 90. člena ZVO-2 tudi:

- Inšpektorat Republike Slovenije za okolje in energijo, Dunajska cesta 56, 1000 Ljubljana - po elektronski pošti (gp.irsoe@gov.si);
- MESTNA OBČINA LJUBLJANA, Mestni trg 1, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (glavna.pisarna@ljubljana.si);
- Direkcija Republike Slovenije za vode, Sektor območja srednje Save, Vojkova cesta 52, 1000 Ljubljana (gp.drsv-lj@gov.si);
- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Službe za kulturno dediščino, Območne enote Ljubljana, Tržaška cesta 4, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (tajnistvo.lj@zvkd.si).
- Ministrstvo za zdravje, Direktorat za javno zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (gp.mz@gov.si).