

**MESTNA OBČINA LJUBLJANA
ŽUPANJA**

Mestni trg 1, Ljubljana

Šifra: 3508-4/2005-4

Datum: 7.9.2006

**MESTNA OBČINA LJUBLJANA
MESTNI SVET**

- ZADEVA:** Predlog za obravnavo na seji Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana
- NASLOV:** Predlog Odloka o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana
- GRADIVO PRIPRAVILA:** Mestna občina Ljubljana, Mestna uprava, Oddelek za urbanizem
- POROČEVALCI:** mag. Miran Gajšek, univ. dipl. inž. arh., načelnik
Oddelka za urbanizem
Alenka Pavlin, univ. dipl. inž. arh., vodja Službe za lokacijske načrte in prenovu
Marjan Cerar, univ. dipl. inž. arh., vodja Odseka za prostorski razvoj in prostorski red
Rok Klanjšček, univ. dipl. inž. arh., direktor
REAL engineering-a
- PRISTOJNO DELOVNO
TELO:** Odbor za urejanje prostora in urbanizem
- PREDLOG SKLEPA:** Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog Odloka o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana

ŽUPANJA
Danica SIMŠIČ

- PRILOGE:**
- predlog odloka z obrazložitvijo
 - grafični prikaz

OBRAZLOŽITEV

PREDLOGA ODLOKA O ZAZIDALNEM NAČRTU ZA OBMOČJE POTNIŠKEGA CENTRA LJUBLJANA

I. STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV, DANIH K OSNUTKU ODLOKA

A. OBRAVNAVA NA MESTNEM SVETU

Osnutek Odloka o Zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana je Mestni svet Mestne občine Ljubljana obravnaval na svoji 40. izredni seji, dne 21. novembra 2005 in ga, skupaj s pripombami iz razprave, sprejel.

A.1. Pripombe, na katere so dana dodatna pojasnila

Pripombe, ki se nanašajo na urbanistično zasnovo

g. Miha Jazbinšek

»...če gremo v nadhode, smo za bodočnost spodaj pustili prostor, ki omogoča: ali »da« za poglobitev železnice, ali »ne« za poglobitev železnice...

...Tisto, o čemer mi lahko odločimo, je to, da z nadhodom pustimo odprto vprašanje poglobitve in da ne moti investitorja. In mammo dolgoročne rešitve. To je fleksibilni pristop. Torej, o nadhodu, namesto podhodu. In to je bil tudi koncept natečaja. Tak, da je prva nagrada imela podhod. Druga nagrada je imela pa nadhod...

... S tem, ko so tudi Mađari narisali, da je dominanten nadhod čez tire, da se čez tire gradi in je v vseh ponudbah prišlo do te zahteve, hotenja, iz naslova zgotovitve oziroma izkoristka, se mi zdi, da se podvaja z nečim, kar bi lahko bilo, kot nadhod. Zakaj je tudi sicer, v tem primeru že tudi brezpredmeten podhod – zoprn? Zoprn je v tem, ker teoretično, mogoče pa tudi praktično – onemogoča enkrat poglobitev proge. Če nebi imeli pod tiri nobene konstrukcije, potem bi kadarkoli šla železnica lahko dol. In na nivoju mesta bi ostala pohodna površina. Če bomo imeli pa infrastrukturo pod železnico močno, potem bodo novi stroški, ki so močni. Zato apeliram, to seveda ni samo moje stališče, da je podhod pod tiri odveč, če bo nadhod nad tiri realiziran s strani investitorja.

Govorjenje, da se da podhod pod tiri oplemenititi z vsebinami, moram povedati, da se ga z vsebinami ne da, ker ne morete narediti veliko klet levo desno od tega. V tem primeru, če imamo podhod pod zemljo, bomo imeli levo desno čisto navadne izložbe. To, kar mammo tudi danes velikokrat v raznih arkadah, ali pa ne vem kje.

Torej, moj predlog je, da naj se do predloga prouči, ali je potreben podhod. In, ali ni prav, da bi bil to nadhod...«

g. Janez Žagar

»...V 2. členu sem prebral tole: zazidalni načrt bo vzpostavil pogoje za ustrežnejšo povezanost severnega in južnega dela mestnega središčnega območja. Mislim, da temu delu ne bo prav pretirano ugodeno, da je ta projekt, kar se tega tiče, nekoliko šibek. Dobili bomo nekaj nakupovalnih centrov, nekaj stolpnic, stanovanj, pompoznega videza... Navsezadnje bo to tudi lahko lepo. Ampak, če že pogledamo, da se avtobusna postaja iz mestnega centra pomika na drugo stran železnice, pomeni, da je že manj dostopna iz Centra. Ta dostopnost s tistim načrtovanim podhodom ne bo dosti novega prinesel, povezav med severom in jugom ne bo bistveno izboljšal...«

STALIŠČE:

Urbanistična zasnova območja Potniškega centra, ki temelji na povezavi središčnega dela mesta z Bežigradom s podhodom pod tiri v podaljšku Miklošičeve ceste, je bila sprejeta z izborom najprimernejše natečajne rešitve. Na tem izhodišču je izdelan tudi predlog zazidalnega načrta.

Potencialni strateški partnerji za izgradnjo I. faze območja pa so predlagali tudi povezave predvidenih programov z objekti nad tiri, kar ni v nasprotju izbrano natečajno zasnovo. To je tudi skladno z interesom po čimbolj funkcionalnem delovanju tega območja.

g. Miha Jazbinšek

»...Ali mam v zazidalnem načrtu legalizirano Halo A 2 – na novo zgrajeno? Ali bo tam park, tako, kot zdaj vidimo? Kajti med Jurčkom, med temi paviljoni in med obnovljeno Halo B, vidimo narisano porušeno halo D. Skratka, narisano je, kaj bo v zazidalni načrt prinesel. Ali bomo ohranili Halo A 2 ali bomo pa tam naredili en priljuden detajl?...«

STALIŠČE:

Tako osnutek kot predlog odloka o zazidalnem načrtu temeljita na prostorski zasnovi, ki je bila podana z natečajno rešitvijo. Ker je bila hala A2 v slabem gradbenotehničnem stanju in je bila predvidena za odstranitev, je zasnovano, da se poteza Miklošičeve ceste v nadaljevanju preko novega podhoda pod tiri zaključi v parku pred Plečnikovim Akademskim kolegijem. V predlogu zazidalnega načrta ja to izhodišče ohranjeno in je na prostoru kasneje zgrajene nadomestne hale A2, ki je začasen objekt, predvidena ureditev parkovne površine.

Pripombe, ki se nanašajo na promet

g. Janez Žagar

»...Dokument se popolnoma izogne pogojem glede železniških tirov; železnice skoraj ne omenja. Predvideti je treba tudi možnost poglobitve tirov, ne še bolj v daljno prihodnost zabetonirati te možnosti. Tudi, če se potniški center sedaj uredi brez poglobitve železniških tirov, se ta možnost za bodoče ne sme zapirati. Ob zgrajeni tovorni obvoznici poglobitev verjetno ne bi bila tako problematična. Za potrebe potniškega prometa bi lahko niveleto tirov spuščali že od nadvoza ob vzhodni avtocesti. Do Kajuhove, ali pa z ranžirne postaje v Mostah, do Njogoševe. Ljubljana ne bi bila prerezana z železnico vsaj v primeru ožjega središča. Potrebno bi bilo povezati tudi prometno Resljevo in Vilharjevo...«

g. Mihael Jarc

»...Opozarjam na ihto, da če se bo ta projekt peljal naprej tako, kot je, bo Ljubljana, enkrat za vselej zgubila možnost, da se železniška proga poglobi. S tem, ko bi se železnica poglobila, se pravi praktično kilometer in pol, do dva kilometra pred glavno železniško postajo, bi Slovenske železnice pridobile vrsto zemljišč, kjer sedaj poteka trasa. Železnica bi jih lahko drago prodala. S tem pa financirala pač useke in pa predore, ki bi pripeljali železnico do glavne železniške postaje. Poglobitev železniške proge na koto minus pet, šest metrov od sedanje na železniški postaji, pa bi pomenila, da bi se sprostile ogromne površine. Deblokirali bi se obstoječi cestni zamaški na Dunajski cesti, Šmartinski cesti, da o manjših prehodih naprej, proti Viču, proti Mostam, ki se urejajo tudi z zapornicami, sploh ne govorim...«

g. Janez Sodržnik

»...Moje mnenje je, da bi bilo logično, da bi akt pripravili nevtraln, v katerem bi zanesljivo lahko tudi sam, s prepričanjem glasoval za to, da smo v njem zagotovili vse tiste potrebne interese, ki jih mesto mora slediti. Se pravi, zagotoviti sebi primerne rešitve. In seveda biti toliko moder, da bodo v tem programu tudi vsebine, ki bodo zainteresirale nek zasebni mednarodni kapital. Ali pa tudi domač kapital. Torej, tisto, kar se mi zdi tu pomembno, na prvem mestu.

In tudi tisto, kar mora slediti in mestna uprava in predlagatelj in mestni svet je to, da gleda, ali je v projektu ščiten mestni interes. Tu je na prvem mestu vendarle ureditev prometa, kot takega. In tu ne mislim samo mirujočega prometa, ampak seveda tudi tranzitnega prometa. Jaz nisem prepričan, če smo mi sposobni, ob sprejemanju tega akta, opraviti še tako pomembno razpravo, ki se nekako vleče vsa leta malo v ozadju, ki je bila odgovorjena skozi trajnostni razvoj in, ki se ji reče: poglobitev železnice. Jaz sem prepričan, da v tem trenutku to nismo sposobni, ker bi odprli spet eno Pandorino skrinjico, ki bi stvar samo predstavila v neko, bi rekel – svetlo, ali pa zelo daljno bodočnost.

Vsekakor sem pa za to, da si, kot mesto, zagotovimo, ali pa izposlujemo, enostavno postavimo določene prioritete, ki morajo biti spoštovane. In tu v prvi vrsti seveda mislim na: notranji ring, na ureditev Masarykovega bulvarja, na prometni režim, posredno na avtobusno postajo. Seveda, predvidevam, da bo Javno podjetje Slovenske železnice za svoj interes, pač v imenu države, svojega lastnika, poskrbelo kot dober gospodar...»

g. Zvone Penko

»...Tako, kot po vsem svetu, mi je jasno, da se proga spušča pod zemeljski nivo. Tako v Bruslju in drugod. Zlasti zaradi bodočega možnega tramvaja v Ljubljani. Pa tudi zaradi boljše prometne pretočnosti...»

STALIŠČE:

V razpisnem gradivu za programsko urbanistični natečaj za območje potniškega centra Ljubljana je bilo zapisana naslednja usmeritev:

»Tirne naprave (tiri, kretnice, signalizacija,...) morajo ostati na ravnini terena. Izdelane študije dokazujejo, da bi poglobitev postajnih tirov in dovoznih prog presegala realne finančne možnosti države, mesta in železnice.«

Kljub temu pa se je, ob doslednem upoštevanju varovanja rezervata oziroma območja železniške infrastrukture, pri izdelavi zazidalnega načrta težilo, da so predvideni posegi na območju zasnovani tako, da je dopuščena možnost za morebitno kasnejše izvajanje poglobitve tirov oziroma ustrezna preureditev potniške postaje v celoti v podzemnem nivoju. Dosledno se torej pušča možnost za bodoče morebitne cestne povezave preko območja v izteku obstoječih pomembnejših mestnih ulic kot so Miklošičeva, Resljeva in Metelkova. Ukrepi, ki so potrebni za izvedbo naknadne poglobitve, kakor tudi posledice, ki bi jih imela poglobitev na morebitne že izvedene gradnje v skladu zazidalnim načrtom, so bili ob tem temeljito proučeni.

Dejstvo je, da bo imela pri odločitvah o morebitnem bodočem poglobljanju železniških tirov na postajnem območju, ključno vlogo država, ki je, kot lastnica železniške infrastrukture, nosilka razvoja železniškega omrežja. Te odločitve bodo nedvoumno tesno povezane in soodvisne od reševanja železniškega tovornega prometa, ki že danes moteče poteka skozi središčno območje Ljubljane in se bo negativen vpliv s povečevanjem vloge tega prometa še povečeval. Ocenjujemo, da izvedba poglobitve ne bo možna brez začasnega prenosa železniškega prometa na, v dolgoročnem prostorskem planu Ljubljane načrtovano obvozno tovorno progo oziroma brez smotrnega etapnega urejanja te problematike. Gotovo pa bo zahtevala veliko politične volje in materialnih vlaganj.

Druge pripombe

Odbor za urejanje prostora in urbanizem

»...Z odlokom je potrebno določiti faznost izgradnje celotnega območja in najprej rešiti prometnico na povezavi Masarykove in Šmartinske ceste z ureditvijo križišč Metelkove, Majstrove in Njogoševe ceste tako, da bo prometni sistem vedno deloval v celoti.«

g. Miha Jazbinšek

»...Mislim, da vzhodni del bolj služi temu, da se je definiralo potrebno cestno omrežje. Mislim, da bo vse, kar je vzhodno od današnje železniške postaje, predmet ene druge preveritve, nekoč, v bodočnosti. To se pravi, to je to druga faza. Prvo fazo razumemo, da gre naprej. In drugič, ceste morajo biti narejene. Tudi na vzhodnem delu območja. To je tudi stališče odbora...»

g. Peter Sušnik

»...Mislim, da se Mesto loteva tega projekta na napačnem koncu. Odbor za urbanizem pametno, po mojem trdnem prepričanju, razmišlja o tem, da je pogoj za to, da se karkoli zgodi, rešitev podvoza Masarykova. Dokler ne rešimo podvoza Masarykove, smo dejansko za javni interes ogrozili relevantnost kakršnih koli posegov v1. fazo. Ko bo cestna infrastruktura rešena, to se pravi Vilharjeva, to se pravi podvoz Masarykova, takrat in šele takrat se sme pričeti s prvo fazo, kot je zamišljena danes.

V zvezi s tem bi seveda prosil za stališče upravo, ali pristaja na pripombo, da se v predlog odloka o zazidalnem načrtu za to območje, jasno zapiše, da so, kakršni koli posegi, ki zahtevajo izdajo

gradbenega dovoljenja za povečanje obstoječe bruto etažne površine, dopustni šele po rešitvi in dokončni vzpostavitvi Masarykovega podhoda pod železniško progo.»

STALIŠČE:

Predlagana prva etapa je predlagana tako, da je funkcionalno zaokrožena celota in da bo že prvi fazi logistični center zgrajen kompletno, vključno z vsemi komercialnimi programi. Vsi ostali programi na vzhodu območja zazidalnega načrta se lahko gradijo sočasno ali postopoma.

V okviru študije »Prometna ureditev območja potniške postaje Ljubljana«, ki jo je septembra 2004 izdelal Prometni inštitut FGG iz Ljubljane, je bil izdelan prometni model, ki je zajel območje mestnega središča, celoten Bežigrad in velik del vzhodnega dela Ljubljane. Izdelana je prognoza cestnih obremenitev za obdobje 2020, ki upošteva nove obremenitve cestnega omrežja, pri tem tudi nove programe, načrtovane v predlogu zazidalnega načrta Potniškega centra. Ugotovljeno je, da bo v primeru izgradnje predvidene prve faze načrtovano cestno omrežje zagotavljalo ustrezen nivo uslug, da pa se bi ob generalnem povečevanju rasti individualnega prometa razmere proti koncu planskega obdobja poslabšale in to predvsem na križiščih vzdolž Masarykove, na Bavarskem dvoru in na križišču Šmartinska-Topniška-Vilharjeva. Ker se bi zastoji pojavili tudi na drugih zelednih delih mesta, dodajanje pasov in optimizacija krmilnih programov semaforjev na obravnavanem območju ne bi rešila nastale problematične situacije. V zaključku študije je poudarjeno, da se rešitev kaže le v spremenjeni prometni politiki, ki bi dolgoročno zagotovila spremembo modal splita oziroma večjo uporabo sredstev javnega prevoza.

Načeloma bi bilo smiselno, da bi v prvi fazi zgradili tudi načrtovani podvoz na Šmartinski cesti. Vendar je to odvisno od strategije in dinamike dopolnjevanja cestnoprometne infrastrukture v Ljubljani oziroma od razpoložljivih sredstev mestnega proračuna.

A.2. Pripombe, ki so pri izdelavi predloga odloka upoštevane

Pripombe, ki se nanašajo na predvidene programe in njihov obseg

g. dr. Drago Čepar

»...Pripominjam to, da je treba pri dopolnitvi do predloga misliti tudi na kupce in uporabnike. Da ne odženemo resnih kupcev. Zato predlagam resno proučitev in upoštevanje pripomb Ministrstva za pravosodje, glede enot P6 in P10. Kjer se ministrstvo vidi, kot kupec. Namreč, tam predlagajo, naj bi se v P6, namesto predvidenih 21 000 m² bruto etažnih površin, omogočilo 26 000 m² bruto etažnih površin. V prostorski enoti P10 je treba kvadraturu uskladiti z dejanskim načrtom, ki predvideva več. In višine objektov A6, B6, E6 in G6 bi bilo potrebno ustrezno povečati s sedanjih 3K+5+3, na 3K+5+5, da bi tako povečali okvirno bruto etažno površino na zelenih 26 000 m².«

STALIŠČE:

Prelog Ministrstva za pravosodje za povečanje bruto etažnih površin objektov v prostorski enoti P6 in P10 je v upoštevan tako, da sta v predlogu odloka ustrezno spremenjena in dopolnjena 8. in 10. člen.

Pripombe, ki se nanašajo na promet

g. Miha Jazbinšek

»...V natečaju je bila rešitev Avtobusne postaje identična in znotraj območja, ki smo ga v okviru plana določili za avtobusno postajo. V tem, kar smo mi danes dobili na mizo pešec iz Avtobusne postaje ne more iti dostojno, ne da bi prvič na avtobusu večkrat prečkal dovozne poti in drugič ne more iti po tekočih stopnicah na Železniško postajo v podzemlju, pod harfo. Zakaj je na Avtobusni postaji Železnica vzela 16 m. Zakaj je Avtobusna postaja premajhna? In čemu rezervat? Seveda ta rezervat je brez potrebe. To se pravi, druga pripomba pomeni: Avtobusna postaja naj se razširi na tisto zemljišče, ki je po planu določeno za Avtobusno postajo, proti jugu...»

...Avtobusna postaja ni premajhna za to, ker ni parkingov za daljše parkiranje avtobusov na tej postaji, ampak zato, ker nima niti zadostnega števila postajališč. Zato, ker pešec ne more s te avtobusne postaje na železniško postajo...«

ga. Viktorija Potočnik

»...Seveda avtobusno postajališče ne sme biti pojmovano, kot neko osemindeset urno parkirišče. Temveč, kot zgolj tranzitno. To pomeni, pripeljem potnike in tudi odpeljem. In, da bo najverjetneje Ljubljana za bolj stalna postajališča, morala najti lokacije nekje bolj izven mesta. Ta del pa pripraviti, kot čim bolj prehodno in čim bolj hitro dovozno in odvozno...

...z dodatno proučitvijo naj se najde optimalna rešitev, kjer se bo našlo sožitje med vsemi trem: uporabniki, izvajalci, ali koristniki.«

g. Janez Sodrznik

»...Ne vem, ali je avtobusna postaja, ki je zdaj tu predvidena, premajhna, ali je dovolj velika. Na te dileme bo pač morala odgovoriti uprava skozi dodatno študijo, ali dodatna pojasnila. So stvari, ki smo jih mi tudi na Odboru za urbanizem odpirali in na katere bi tudi sam želel, da se dajo pojasnila pisno, do obravnave naslednje faze tega.«

STALIŠČE:

V predlogu odloka o zazidalnem načrtu je zasnova avtobusne postaje v grafičnem delu spremenjena, pripombe so smiselno upošteevane tudi v spremembi in dopolnitvi 8., 10. in 13. člen odloka.

Prvotna rešitev, v osnutku zazidalnega načrta, ki je izhajala iz programskih izhodišč natečajnega razpisnega gradiva, je imela 30 peronov in 8 postajnih mest od zahtevanih 34 mest za avtobuse in 4 postajna mesta za zglobne avtobuse.

Z Javno agencijo za železniški promet RS je dogovorjeno, da se meja prostorske enote P5 pomakne proti jugu tako, da je možna skupna uporaba zadnjega severnega železniškega perona tudi za potrebe avtobusne postaje. S tem je dana možnost za drugačno zasnovo avtobusne postaje, ko te bila prikazana v osnutku zazidalnega načrta. Avtobusna postaja je v predlogu zazidalnega načrta zasnovana tako, da ima skupaj 55 postajnih mest od tega 45 mest v obliki peronov in 10 mest za zglobne avtobuse. Promet na avtobusni postaji je enosmeren in ima dovoz s križišča Viharjeva-Železna cesta. Zasnovan je tako, da je v osrednjem delu površina za pešce ki ima neposredno navezavo s stopnicami in eskalatorji z podhodom za pešce oziroma osrednjo postajno dvorano.

Predlog, da se na območju avtobusne postaje zagotovi tudi čakalna mesta za avtobuse, zaradi izjemne potrebe po smotrni namembnosti površin na obravnavanem območju je tako tudi deloma upoštevan.

Odbor za urejanje prostora in urbanizem

»... z odlokom je potrebno določiti širši profil Vilharjeve ceste in zagotoviti dopolnilni avtobusni javni mestni potniški promet.«

»...Oddaljenost postajališč cestne železnice ob Masarykovi cesti do avtobusne postaje je prevelika, nedopustna je zagotovljenost dostopa do avtobusne postaje le s taxi – vozili, zato je načrtovati tudi dosegljivost z javnim mestnim potniškim prometom.«

g. Miha Jazbinšek

»... S tem, ko se seli Avtobusna postaja na novo lokacijo, nastopa vprašanje, ali je ta nova lokacija oskrbljena na ta način, da je za Ljubljance koristna. Avtobusna postaja je intercity postaja in ni mestna postaja za potniški promet. Kar pomeni seveda, da je v interesu nacije, ne? Ne samo Ljubljancev... To pomeni, da je za Ljubljance zanimivo: prestop iz ljubljanskega potniškega prometa - bodisi, da je to avtobus LPP, bodisi, da je tramvaj v bodočnosti. Za Ljubljance je seveda interesanten neposredni dostop na Avtobusno postajo.

V tem konceptu, tako, kot je narejen, avtobusna postaja ni oskrbljena z linijami LPP-ja. Rešitev problema je dovolj enostavna ... da mora Vilharjeva dobiti dva rumena pasova. V trenutku, ko bodo iz severa proti jugu za not in ven začela funkcionirati tudi Vilharjeva, bo prometno obremenjena in bo velika nosilka velikega prometnega toka. Tistega prometnega toka, ki bo od danes večji za 30% tudi, ne? S strani Potniškega centra, ker so tu nove – nove vsebine. To pomeni, da bo Vilharjeva pregorela. Če ne bo imela rumenih pasov. Vsaj v tem smislu bo pregorela, da se bo avtobus LPP vključeval v promet – vključeval v promet po isti – po isti, po istem pasu vozim, kakor osebni avtomobili. Niti taksiji nimajo do te postaje zagotovljenega rumenega pasu.

Rumeni pasovi omogočajo tudi poznejše tramvaj na teh rumenih pasovih. Ali pa na univerzalnih pasovih, za tramvaj in avtobus. Tudi sicer je koncept te postaje takšen, da je velik, konceptualno

*pomemben BTC, v odnosu na postajo. In bi bilo popolnoma nesmiselno, da se iz BTC-ja kdo pripelje na Masarykovo. Pa po podhodu od spodaj. Pa potem na Avtobusno postajo. In, ne? Tako, da se ta promet zgodi po Vilharjevi. Iz Vilharjeve v BTC. In iz BTC-ja nazaj na Avtobusno postajo po Vilharjevi. In tudi seveda na Železniško postajo s severa. To je tema, ki se ji reče dva rumena pasova ob Vilharjevi...«
ne?...«*

STALIŠČE:

Izhajajoč iz že prej navedene prometne študije bi bila Vilharjeva cesta tudi kot dvopasovnica dolgoročno zadovoljivo prometno zmogljiva. Glade na dejstvo, da želimo, da bo nivo uslug za dostop do avtobusne postaje in do novega trgovskega središč čim boljši in da bodo omogočeni boljši prometni pogoji sredstvom javnega prometa je v predlogu odloka v 13. členu in v grafičnem delu pripomba v zvezi s širino Vilharjeve ceste smiselno upoštevana.

Upoštevana je v kritičnem odseku med Dunajsko cesto in križiščem z Železno cesto, kjer sta dodana po dva vozna pasova, namenjena le javnemu prometu. Od tu dalje proti vzhodu pa obstoječe prostorske možnosti širitve Vilharjeve ceste ne dopuščajo, manjše pa so tudi prometne obremenitve saj se prometni tokovi se razdelijo na dve cesti: proti severu na Železno cesti in dalje na Linhartovo cesti in v smer proti vzhodu po Vilharjevi dalje na Šmartinsko in Topniško.

Na Vilharjevi cesti je predvidna tudi linija javnega avtobusnega mestnega prometa in so zato na ustreznih točkah predvidena postajališča.

A.3. Pripombe, ki pri izdelavi predloga odloka niso upoštevane

Pripombe, ki se nanašajo na predvidene programe in njihov obseg ***g. Janez Žagar***

»...S poglobitvijo tirov bi sproščene površine lahko tudi finančno pokrile velik del tega enkratnega obsega. Nad peroni in dalje, proti sedanjemu podvozu nad Njogoševo, se sprostí najmanj za en moderni stadion prostora, ki bi bil na tej lokaciji izredno zanimiv tudi za investitorje. To je mogoče nekoliko, bi rekel – futuristično razmišljanje, ampak, glede na to, da so v mestih stadioni zelo različno locirani, bolj na obrobju, ali tudi v samem središču – ni zanemarit tega razmišljanja.«

STALIŠČE:

Predvideni programi in njihove kapacitete na obravnavanem območju so bili okvirno določeni v razpisnem gradivu anketni programsko-urbanistični javni natečaj, natančneje pa potrjeni z izborom najprimernejše urbanistične rešitve.

g. Miha Jazbinšek

»...na ozkem prostoru med Masarykovo in med tiri, je nemogoče realizirati sodno palačo...«.

STALIŠČE:

V predlogu odloka o zazidalnem načrtu je prostor prostorske enote P6 povečan.. Z Javno agencijo za železniški promet RS je bilo namreč dogovorjeno, da se v osnutku zazidalnega načrta predvideni »slepi« tiri št. 51 in 60 lahko opustijo in je tako območje te prostorske enote razširjeno proti severu. To bo omogočilo izvedbo primerne zasnove objekta za sodno palačo, v skladu s predlogom Ministrstva za pravosodje.

Pripombe, ki se nanašajo na promet

g. Samo Kuščer

»... avtobusna postaja bo težje dostopna, ker tramvaja ni bodo ljudje tja hodili z avtom. Parkirišče ne bo zagotovljeno. Ker še nikjer, nikoli ni bilo.«.

STALIŠČE:

Avtobusna postaja bo dostopna z dveh postajališč bodoče linije mestne železnice na Masarykovi cesti: z zahodne strani preko novo predvidenega podhoda pod tiri na zahodnem delu obstoječe železniške postaje in z vzhodne strani preko obstoječega podhoda na vzhodnem območja.

V celotnem delu pod površino avtobusne postaje je predvideno v dveh kletnih etažah parkiranje za potrebe potnikov.

B. JAVNA RAZGRNITEV IN OBRAVNAVA

Osnutek odloka je bil javno razgrnjen od 8. avgusta 2005 do 3. oktobra 2005, v pisarnah Oddelka za lokalno samoupravo MU MOL, na sedežih četrtnih skupnosti Center, Štefanova 9 in Bežigrad, Vojkova 1, Ljubljana in v prostorih Oddelka za urbanizem Mestne uprave Mestne občine Ljubljana, Poljanska 28, Ljubljana.

Javna obravnava osnutka odloka je bila 14. septembra 2005, v veliki sejni sobi na Magistratu, Mestni trg 1. Ljubljana.

Stališča do pripomb, ki so bile podane na javni obravnavi (*jo*), ali v času razgrnitve vpisane v knjigi pripomb (*kp*) oziroma posredovane v pisni obliki (*pp*) so podana v nadaljevanju.

B.1. Pripombe, na katere so dana dodatna pojasnila

Pripombe, ki se nanašajo na predvidene programe in njihov obseg

Društvo arhitektov Ljubljane (DAL) (pp)

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

»... Osnutek ZN, ki bistveno odstopa od izbranega natečajnega idejnega projekta (z vrinjenimi kar 2-3 etažnimi povezavami preko tirov na koti +8,5m, kar doda cca novih 80.000m² površin) postavlja pod vprašanje komercialno atraktivnost teh površin ob suterenski lokaciji postajne hale na koti -5,5 m, skozi katero naj bi šlo dnevno več kot sedanjih 22.000 potnikov«.

g. Grega Košak (jo, pp)

»...da so v nasprotju z redig. idejnim projektom dodatno interpolirane nad tire kar 2-3 poslovne etaže, da se z njimi pridobi ekonomsko potrebnih dodatnih 82.000 m² (to je 30% vseh!): te pa so, višinsko distancirane 13 m (med -50 in +8,m!) lahko le pasivne, čisto pisarniške brez produktivnega vpliva za animacijsko ponudbo...«

STALIŠČE:

V natečajnem razpisnem gradivu je bila možnost gradnje preko tirov dopustna in pričakovana. Pri tem je bilo zahtevano, da se premostitev na območju tirne harfe izvede brez podpor. Ker so potencialni strateški partnerji v svojih predlogih z ozirom na funkcionalnost zasnove pogojevali tudi gradnjo preko tirov, je bilo stališče pripravljavca zazidalnega načrta, da povezava dveh prostorskih enot P1 in P2, z razširitvijo objektov in programa preko tirov na zahodnem delu območja, ne pomeni bistvenega odstopanja od izbrane natečajne rešitve. Zato je gradnja objektov preko tirov v osnutku in predlogu zazidalnega načrta predvidena.

Popolnoma napačna pa je trditev, da se s tem dodaja: »kar cca novih 80.000 m² površin«. Izbrani natečajni projekt je na zahodnem delu območja predvidel skupaj 186.700 m² bruto grajenih površin. Po podrobnejši preveritvi ekonomske upravičenosti obsega in strukture predvidenih programov za prvo fazo izgradnje je bilo s predinvesticijsko študijo ugotovljeno, da je obseg predlaganih površin ustrezen, oziroma bila predlagana celo delna povečava. Osnutek odloka o zazidalnem načrtu je predvidel za ta del območja skupaj okvirno 125.000 m² grajenih površin, kar je predlogu odloka o zazidalnem načrtu tudi po usklajevanju s potencialnim strateškim partnerjem ostalo nespremenjeno.

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

»...Pri določanju programa funkcij/dejavnosti, ki naj bi se umestile v PCL, je bila odločilna predvsem ekonomija njihove donosnosti, ki pa je skrajno vprašljiva, ne pa njihova tvornost za razvoj mestnega središča in Ljubljane nasploh. Prepričani smo, da bi morala Ljubljana ta projekt izrabiti za to, da bi ta izredno dragocen prostor v mestnem središču postal strateški za izvajanje različnih dejavnosti, ki jih mesto nujno potrebuje.«

g. Grega Košak (jo, pp)

»... - rešitev je za mestni interes napačno usmerjena: preveč pisarniških površin in garaž; atraktivna vozlišča (nakupne, gostinske, zabavne ponudbe) niso strateško pozicionirana in so prepuščena odločitvam naložbenikov,

- kapacitivno omejena ponudba, ki bo v teh pogojih lahko sploh nastala, ne bo mogla biti, po kritični masi in strukturi na notranji mestni lokaciji, adekvaten tekmeč BTC-ju...«

g. Aleš Šarec (jo)

»...Moti nas, da je bila pri določanju programa, funkcij oziroma dejavnosti, ki naj bi se umestile v potniški center, odločilna predvsem ekonomija njihove donosnosti. Ne pa njihova mestotvornost. Za razvoj mesta in regije. Na mesto, da bi mesto izrabilo ta najdragocenejši prostor v mestnem središču za lokacijo dejavnosti, ki jih mesto nujno rabi, ga bo v glavnem prodala trgovinam, gostinstvu, komercialnim dejavnostim, premožnejšim kupcem stanovanj in parkiranju osebnih avtomobilov.

V vzhodnem delom zazidalnega načrta. Med podvozom Šmartinke in Masarykovo in Vilharjevo cesto, menimo, da bi bilo za mesto veliko bolj mestotvorno zgraditi na primer tako imenovano Tretje univerzitetno območje Ljubljane, ki naj bi bilo navezано neposredno in čim bolj direktno na center javnega prometa.

Menimo, da ni prav, da mesto dopušča postavitev upravne zgradbe Slovenskih železnic v izmeri 135 krat 35 m in potem bencinsko črpalko in parkinge na enem najboljših prostorov ob Vilharjevi cesti, ki naj bi postala po našem mnenju, en močnejši in bolj markanten bulvar mesta...«

STALIŠČE:

Za umestitev mestotvornega programa na območje PCL se je pripravljavec zazidalnega načrta trudil že od vsega začetka – z opredelitvijo programa v razpisnih pogojih za programsko urbanistični natečaj – in je vztrajal na tem v vseh fazah priprave in izdelave zazidalnega načrta.

Predvideni programi in njihove kapacitete na obravnavanem območju so bili okvirno določeni v razpisnem gradivu anketni programsko-urbanistični javni natečaj, natančneje pa potrjeni z izborom najprimernejše urbanistične rešitve.

Ne nazadnje je komercialni program v tem mestu, v določenem smislu javni interes. Kajti, dober komercialni program, v središču mesta, tak, ki je živ. Tak, ki letno prispeva čim več sredstev v mestno blagajno iz vidika nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča oziroma kasneje davka, ki ustvarja toliko in toliko dodane vrednosti, ki ustvarja mesto živo in ki predstavlja neko atrakcijo, ki dodatno, kot magnet vleče v mestno središče.

Pripombe, ki se nanašajo na urbanistično zasnovo

Društvo arhitektov Ljubljane (DAL) (pp)

g. Grega Košak (pp, jo)

»... oblikovno: semantično in simbolno je povsem neambiciozen, ki ne bo identificiral srčike mesta v silhueti, niti v pristopnih vizurah; to pa so odločilne maksime sodobnih stremljenih v arhitekturi mest...«

Podpis nečitljiv (kp)

»...P+25 nebotičnik je previsok; kakšen naklon ima rampa z Masarykove?«

STALIŠČE:

Urbanistično oblikovanje območja in objektov, ki vključuje opredelitve glede izoblikovanja zunajih prostorov, višinskih in tlorisnih gabaritov objektov je bilo kot integralna sestavina urbanistične zasnove določeno z izborom najprimernejše natečajne rešitve, ki je podlaga zazidalnemu načrtu.

g. Jože Kavčič, Pod lipami, Ljubljana (kp)

»... V 9. členu je dan opis načrtovane ureditve zunanjih površin. Niti iz teksta niti iz grafičnih prilog ni jasno, kaj so bodoče javne površine, ki morajo imeti tudi ustrezno določen status (n.pr. v lasti mesta oz. države). To se mi zdi pomembno tudi za prostorsko enoto P11 (Gospodarsko razstavišče), ki je že vsa desetletja izločena iz javne rabe.«

STALIŠČE:

Glede na dejstvo, da so dejansko vsi predvideni sklopi objektov na območju namenjeni javni rabi, so tako opredeljene vse zunanje površine, ki so prikazane v karti nivoja terena oziroma v legendi opredeljene z: odprte bivalne površine. Ker so javne površine lahko v lasti države ali lokalne skupnosti (javno dobro) ali v zasebni lasti, predlog odloka o zazidalnem načrtu te delitve ne opredeljuje.

Pripombe, ki se nanašajo na promet

g. Aleš Šarec, Društvo urbanistov (jo)

»...Osnutek ZN ne upošteva dovolj temeljnega načela oblikovanja sodobnih vozlišč javnega potniškega prometa. To je vzpostavitev kratkih, za vse ljudi sprejemljivih in udobnih peš povezav med različnimi vrstami prometa v potniško prometno vozlišče in njegove integracije v mestni in širši prostor, kar je bil prvi kriterij za ocenjevanje natečajnih elaboratov PCL in usmeritev za izdelavo zazidalnega načrta na njihovi podlagi. Pešpoti med železniškimi, avtobusnim in tramvajskimi peroni so veliko predolge. Oddaljenost postajališča mestne cestne železnice/tramvaja pri Bavarskem dvoru do železniških peronov je preko 450 metrov, do peronov avtobusne postaje pa preko 420 metrov (6 minut hoje, vmes preko prehoda za pešce pred uvozno rampo za avtomobile in po več kot 5 metrov visoki klančini v podhodno dvorano pod tiri). To je odločno preveč za potniško postajo državnega in regionalnega središča, če naj JPP postane atraktiven in naj bi ga ljudje namesto osebnih avtomobilov začeli uporabljati za potovanja v Ljubljano in v njeni regiji v bistveno večji meri kot danes.«

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

»...Osnutek zazidalnega načrta ne upošteva dovolj temeljnega načela oblikovanja sodobnih vozlišč javnega potniškega prometa. To je vzpostavitev kratkih, za vse ljudi sprejemljivih in udobnih peš - povezav med različnimi vrstami prometa v potniško prometno vozlišče in njegove integracije v mestni in širši prostor, kar je bil prvi kriterij za ocenjevanje natečajnih elaboratov PCL in usmeritev za izdelavo zazidalnega načrta na njihovi podlagi. Dejstva in razgrnjeni načrti so drugačni, kar pomeni, da javni potniški promet (JPP) ne bo dosegel svojega namena -čim večje uporabe in posledično večje varovanje okolja. Dislocirana avtobusna postaja od mestnega LPP na Masarykovi cesti in njena zasnova mešanega prometa avtobusov in pešcev na, skupnih površinah (tako kot danes na obstoječi AP), stisnjena med Vilharjevo cesto in železnico, ni optimalna rešitev in jo je treba preveriti«

Podpis nečitljiv in A. Šarec (kp)

»...Povezave med različnimi vrstami prometa: tramvaj, avtobus, železnica, so predolge.«

Brez podpisa (kp)

Zakaj je avtobusna postaja še bolj oddaljena od središča mesta, ali ni možna lokacija ob Masarykovi?

STALIŠČE:

Glede na razpisne pogoje mednarodnega programskega urbanističnega natečaja, ki je bil izveden z namenom, da se pridobi ustrezna strokovna rešitev kot podlaga za pripravo zazidalnega načrta za obravnavano območje, je od vseh prispelih žirija izbrala ta projekt kot najprimernejšega – tudi z vidika logistike potniškega prometa.

Z vidika potnika na železnici je dolžina poti pogojena z dolžino peronov. Namreč, postaja v svoji zasnovi funkcionira kot končna postaja, ki pa ima dodatne dostope ali izhode na mestu obstoječega podhoda. To je model, ki je v bistvu najbolj pregleden, ker pešec z enega konca pride na začetek vlaka. Če upoštevamo razdalje od konca eskalatorjev, ali pa začetka peronov, pridemo na maksimalno razdaljo 250 m, kar se ocenjuje za sprejemljivo razdaljo.

Janko Rožič, Ulica na grad 8, Ljubljana (pp)

»...Največja slabost predložene rešitve je, da kljub temu, da gre za mestni potniški center, ne rešuje ključnega prometnega problema Ljubljane. Ne prinaša večje strukturne spremembe v umestitev železniških tirov, ki so od sredine 19. stoletja glavna ovira v prostorskem razvoju Ljubljane, saj grobo presekajo 8 cest samo od Dunajske do Njogoševe ulice...

... S poglobitvijo železnice bi se sprostile izjemno velike površine, ki bi se jih dalo v samem centru mesta urbanizirati in s tem, vsaj za 20 let, zavreti ekspanzivno širjenje gradnje v obmestni prostor na najbolj plodne površine. Ohranili bi značilni urbanistični koncept zvezdaste strukture Ljubljane, v katerem zeleni klini segajo prav v mestno središče. Dobili bi sodobno in funkcionalno uglašeno prometno središče z razsežnimi področji, kjer bi se stanovanjska, poslovna in upravna dejavnost na novo umestile v mesto. S poglobitvijo železnice in predorom skozi Rožnik (s čemer bi sprostili površine do Siške in Viča) bi tudi Tivoli znova povezali z mestom. Obstoječe tirne naprave na železniški postaji, ki imajo med obema harfama naklon 5.7 promila, bo verjetno potrebno

prilagoditi evropskim standardom, ki dopuščajo samo 1 promil. To pomeni, da bo na eni ali drugi strani v bližnji prihodnosti potrebno poglobiti ali dvigniti obstoječe tire za okoli 2.5m. To pa spet pomeni, da bi železniški tiri najprej morali biti »predmet razprave«.

Pomisleki, da gre za prevelik finančni zalogaj, ne držijo. Projekt poglobitve lahko primerjamo s slovenskim avtocestnim projektom. Še več, v času ko se slednji zaključuje, je poglobitev železnice v Ljubljani ključni izziv. Izvedba je možna, izračuni pa so pred nekaj leti pokazali, da bi za poglobitev potrebovali 33 milijard tolarjev.

Poglobitev železnice bi odprla številne prostorske možnosti tudi v območjih, ki niso neposredno vezani na zazidalni načrt Potniškega centra Ljubljane. Dobili bi nove urbane kvalitete, med drugimi bi se Miklošičeva zaključila s pogledom na Plečnikov akademski kolegij. Odprl bi se prostor med pivovarno Union in Delovo stolpnico, kjer bi lahko zgradili nov poslovno upravni »city«, vključno z vladno palačo in nekaterimi ministrstvi. Tako bi povezali razpršene funkcije države, in to v osi, ki bi segla do parlamenta in predsedniške palače. Nastali bi dve mestni osi, ena (vzhod -zahod), ki že vodi v ravni črti od mestne hiše do parlamenta in druga (jug-sever) od parlamenta do nove vladne palače...«

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

»...Ni upoštevana edina realna in evropska rešitev, da se železnica poglobi in spravi pod zemljo...«

Brez podpisa (kp)

»...Ali je ideja o poglobitvi železnice povsem izpuščena?«

STALIŠČE:

Ogovor je enak kot v tč A.1.

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

»... V osnutku ni načrtane hitre železniške proge skozi Ljubljano...«

Brez podpisa (kp)

»... Pogrešamo povezave s hitro železnico...«

Mojca Sašek (jo)

»... kako je s postajališčem hitre proge ki je tudi pomembna za Ljubljano...«

STALIŠČE:

V predlogu zazidalnega načrta bodoča hitra proga ni posebej izpostavljena. Potekala bo v sklopu območja tirnih naprav, njen natančnejši potek in postajališče oziroma po katerih tirih oziroma peronih bo potekala pa bo določeno naknadno, glede na specifičen in tehnično zahteven projekt.

g. Sergej Hribar, Topniška 45, Ljubljana (kp)

»...Ni podrobneje prikazana prometna navezanost PCL na cestno omrežje iz katerega bi bila razviden vpliv prometa na bivalno okolje (promet, hrup)«.

STALIŠČE:

Vpliv hrupa je obravnavan v strokovni podlagi za varovanje okolja, ki je bila kot sestavina priložena razgrnjenemu osnutku odloka o zazidalnem načrtu.

g. Sergej Hribar, Topniška 45, Ljubljana (kp)

»Meja območja ZN je drugačna (križišče Šmartinska-Topniška-Vilharjeva) kot je v dopolnjeni natečajni rešitvi in v osnutku LN za Njogoševo: posega na območje obstoječih parkirnih površin ob stolpnici Topniška 45 - odvzema več kot polovico parkirnih mest. Treba bi bilo zagotoviti nadomestno površino in rešitev vključiti v ZN.«

. Andrej Ciuha in g. Marko Prihoda (kp)

»...Grablovičeva cesta in objekt Stari Zmaj je v osnutku dokumenta za Njogoševo cesto, ki je v postopku, drugače rešen (ohranjen), kot je to v osnutku PCL. Kot latnika »Orto bara« naju moti da se stališča spreminjajo.«

STALIŠČE:

V postopku sprejemanja lokacijskega načrta za območje Njogoševe ceste je bilo območje, ki ga sočasno obravnava odlok o zazidalnem načrtu PCL, izločeno. Tako ni prekrivanja in veljajo le določila tega odloka.

g. Jože Kavčič, Pod lipami, Ljubljana (kp)

»... V sicer obsežnem 13. členu je več kot skromno predstavljen mirujoči promet.

Ugotovimo lahko samo, da osnutek ZN obravnava javna parkirna mesta pogojno in parcialno. V bistvu je ta naloga še v celoti odprta.

Pod naslovom avtobusna postaja se konkreten objekt oz. postaja ne omenja, temveč gre le za perone z nadstrešnicami.«

STALIŠČE:

V prometni rešitvi so javna zunanja parkirišča točno določena, ostala so predvidena v garažah pri posameznih sklopih objektov in je njihov obseg dimenzioniran glede na normativne potrebe.

V sklopu prostorske enote P5 je predvidena avtobusna postaja (peroni) in spremljajoči programi.

g. Jože Kavčič, Pod lipami, Ljubljana (kp)

»... V 8. členu (opis rešitev načrtovanih objektov) je pod naslovom: "Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti" navedeno: "Prostorske enote P1, P2, P3 in P5 tvorijo vsebinsko ali gradbeno zaključeno celoto, kjer je možen preplet predvidenih dejavnosti in njihovih zmogljivosti." Iz teksta ni jasno ali tvorijo prostorske enote P1, P2, P3 in P5 investicijsko in finančno celoto, ki se mora realizirati sočasno. Javni program je opredeljen zelo ohlapno, nesporemljivo pa je zlasti pogojno reševanje garažnih površin za javne potrebe v območju P3 (železniška postaja) in P5 (avtobusna postaja). Manjka konkreten program javnih objektov in zavezujoči pogoji za njegovo izvedbo sočasno s programom enot P1 in P2...

... V 28. členu (etapnost izvedbe prostorske ureditve) osnutek ZN dejansko etapnost izvedbe ne določa in tudi ne povezuje z etapnostjo izgradnje javnega in komercialnega programa s potekom izgradnje obodne prometne, komunalne in energetske infrastrukture.

Iz osnutka ZN in njegove obrazložitve ni jasno, ali se vzporedno kot njegova priloga izdeluje tudi program opremljanja zemljišča. Ta dokument bi moral biti pripravljen in sprejet sočasno, ker je podlaga za urejevanje pogodbenih odnosov z investitorji oz. partnerji.«

STALIŠČE:

V predlogu odloka je v 28. člen določeno, da se posegi v območju lahko izvajajo etapno po prostorskih enotah, če gre za funkcionalno ali gradbeno-tehnično zaključene celote. Prostorske enote so v grafičnem delu prostorsko določene in vključujejo tako predvidene objekte kot zunaje ureditve in prometno ter komunalno infrastrukturo. Odlok pa ne določa tudi finančno-investicijskih celot.

Program opremljanja je samostojen akt in se izdeluje sočasno.

Druge pripombe

Društvo arhitektov Ljubljane (DAL) (pp)

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

»...Smatramo da je zato osnutek zazidalnega načrta PCL 'predorečeno' izdelan in predložen v javno obravnavo v taki obliki, da ga bo zelo nevhvaležno kasneje spreminjati in dopolnjevati. Kar pa je nujno, sicer bomo zapustili našim naslednikom zlasti z vidika vodenja javnega potniškega prometa funkcionalno nedorečeno in netrajnostno potniško postajo, a tudi brez prepoznavne arhitekturne identitete, s katero bi se lahko Ljubljana, kot metropola dozorele evropske nacije prepričljivo izkazala v svetu. Iz navedenih razlogov je predloženi osnutek zazidalnega načrta potrebno ustrezno spremeniti in dopolniti ter ga obenem dvigniti iz oblikovne povprečnosti na funkcionalno in oblikovno dostojno-reprezentativen nivo sodobnih potniških centrov.«

»...Tako po objavi izbora »zmagovalnega« projekta, smo večkrat predlagali, da še pred pričetkom priprave PIA opravimo javno strokovno posvetovanje, kako naj se odpravijo pomanjkljivosti natečajnega projekta. Nosilci priprave tega, nacionalno pomembnega prostorskega akta (MOL in SŽ) predlaganega sodelovanja zunanje stroke in javnosti niso sprejeli, kot tudi ne predloga mestu za zunanji in strokovno pluralni kolegij. Slednje z obrazložitvijo, da bi šlo za podvajanje, saj sedanji mestni svet že ima Odbor za urejanje prostora in urbanizem; pa ta pa na javni razpravi sploh ni sodeloval...«

g. Grega Košak (jo, pp)

g. Aleš Šarec (jo)

»...Projekt, ki bo, poleg vsakodnevnega življenja meščanov in prišlekov v mesto, odločilno in simbolno zaznamoval ne samo mestno sliko, temveč zlasti še nastajajočo državno identiteto in_s tem

realne dosežke mlade države, nastaja povsem netransparentno, z neverjetno lahkotnostjo in neodgovornostjo ter brez resničnega sodelovanja javnosti, Projektne sveta, zlasti pa v povsem alogičnem časovnem redosledu.

Vsi dosedanji apeli iz stroke in javnosti po produktivni javni diskusiji so bili in so še dosledno odklanjani, sedanja razgrnitev, evidentno umeščena v neproduktivni poletni čas pa postaja karikatura demokratičnosti takega odločanja, ki se bo klavrno zaključila, kot ena manj pomembnih točk na eni od sej strankarsko polariziranega mestnega sveta...«

STALIŠČE:

Osnutek in predlog zazidalnega načrta sta izdelana na podlagi strokovne rešitve, ki je bila izbrana na mednarodnem javnem anonimnem programskem urbanističnem natečaju. Natečaj je bil izveden v sodelovanju z Matično sekcijo arhitektov, urbanistov in krajinskih arhitektov Inženirske zbornice Slovenije ter s strokovnimi društvi: Društvo arhitektov Ljubljane, Društvo urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije ter Društvom krajinskih arhitektov. Rešitev je izbrala žirija, ki so jo poleg članov razpisovalca sestavljali člani navedenih društev in trije tuji strokovnjaki. Vsi so izhodišča za izdelavo naloge v razpisnem gradivo predhodno potrdili.

Natečajna komisija v svojem zaključnem poročilu tudi opredelila zahteve za dopolnitev izbrane natečajne rešitve, s katerimi bi odpravili nekatere ugotovljene pomanjkljivosti rešitve. Avtorji natečajne rešitve so te zahteve dosledno upoštevali pri izdelavi dopolnjene natečajne rešitve, ki je bila strokovna podlaga za izdelavo zazidalnega načrta.

Društvo arhitektov Ljubljane (DAL) (pp)

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

»...Ugotavljamo, da je bil osnutek zazidalnega načrta PCL, glede na njegov pomen, neprimerno razgrnjen za javno obravnavo v poletnem mesecu avgustu in septembru in to le v četrtnih skupnostih Bežigrad, Center in na Oddelku za urbanizem MOL. Ob tem je bila edinkrat v avgustu v medijih najavljena javna razprava za več kot mesec dni kasneje, dne 14. septembra, v Veliki sejni dvorani Magistrata, kar je vplivalo na izredno slab odziv javnosti...«

ga. Mojca Sašek, Urbanistični inštitut (jo)

»...Razgrnitev si vsekakor zasluži bolj opazen mestni prostor, od Kresije, Magistrata in tako naprej. Moram reči, da celo kolegi iz Urbanističnega inštituta in drugi, niso prav veliko vedeli o tem, da se to dogaja. In tudi, če pogledamo danes prisotnost ljudi, je dejansko majhna za tako pomemben projekt, ki nastaja v mestu...«

STALIŠČE:

Razgrnitev osnutka zazidalnega načrta je bila skladna z zakonsko predpisanim postopkom. Izvedena je bila v obeh četrtnih skupnostih, v katerih je načrtovani prostorski poseg predviden. Poleg tega je bil osnutek razgrnjen tudi na sedežu MOL, Oddelku za urbanizem..

Osnutek je bil razgrnjen v času od 8. avgusta do 3. oktobra, z namenom, da je težišče tega termina september.

Obvestila o razgrnitvi, ki so vključevala tudi obvestilo o mestu in času javne obravnave, so bila objavljena v časopisu Dnevnik in Uradnem listu, poleg tega so občane o razgrnitvi obvestile tudi obe četrti skupnosti, na njihov običajen način

MOL, Oddelek za urbanizem je ključne vsebine (besedilo osnutka odloka in del grafičnega gradiva) ter obvestilo o javni razgrnitvi in obravnavi objavil na svoji spletni strani.

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

»Glede na to, da je Ljubljana slovenska in hkrati tudi evropska prestolnica je prav, da morebitne nepravilnosti ob izdelavi in potrditvi zazidalnega načrta nadzoruje tudi država oziroma pristojno ministrstvo v skladu s svojimi pristojnostmi. Pomembnost omenjenega projekta je nedvomno izrednega pomena zato je prav, da država preko svojih predstavnikov in drugih institucij sodeluje pri izbiri, snovanju in izvedbi bodočega načrta.«

STALIŠČE:

Za izdelavo osnutka akta so bile predhodno pridobljene smernice za njegovo izdelavo od vseh pristojnih nosilcev urejanja prostora. K predlogu pa so pridobljena njihova pozitivna mnenja

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

»...Neurejeno je lastništvo zemljišč (Slovenske železnice, Feršped in Mestna občina Ljubljana) kar pod vprašaj postavlja izdajo gradbenega dovoljenja, ki je v pristojnosti ministrstva.«

STALIŠČE:

Lastniška urejenost lastništva zemljišč ni predmet tega odloka o zazidalnem načrtu.

g. Grega Košak (pp, jo)

»...Ob sami razpravi sta bila v preddverju razstavljena maketa in načrti Predloga Zazidalnega načrta (dat. Sept. 2005!), ki pa medsebojno sploh niso bili usklajeni. Maketa namreč ne prikazuje dodatnih 3 novo predvidenih nadtirnih povezav med severnim in južnim objektom...«

STALIŠČE:

je bila v času obravnave osnutka odloka o zazidalnem načrtu na Mestnem svetu v preddverju sejne sobe na Magistratu predstavljena tudi maketa dopolnjene natečajne rešitve (kar je bilo na maketi jasno označeno) z namenom, da se omogoči možnost vpogleda v nove prostorske odnose, ki jih predstavlja novi poseg v obstoječe urbano tkivo mesta. Kot taka, je imela maketa le status strokovne podlage, saj se je rešitev kasneje pri pripravi osnutka odloka deloma spremenila.

B.2. Pripombe, ki so pri izdelavi predloga odloka upoštevane

Pripombe, ki se nanašajo na predvidene programe in njihov obseg

Ministrstvo za pravosodje, Sektor za logistiko (pp)

»...Ministrstvo za pravosodje si že več let prizadeva pridobiti lokacijo za novo sodno stavbo v Ljubljani, v kateri bi bili nameščeni vsi prvostopenjski pravosodni organi v Ljubljani. V stavbi na Tavčarjevi ni dovolj prostora in so zato nekateri pravosodni organi nameščeni na različnih lokacijah po Ljubljani v najetih prostorih.

V okviru zazidalnega načrta za območje Potniškega centra Ljubljana vidimo dve možni lokaciji nove sodne stavbe, v prostorski enoti P6 in P10, zato dajemo pripombe na ti dve enoti:

- 8. člen

Prostorska enota P6 naj ima namesto predvidenih 21.000 m² bruto etažnih površin (BEP) okvirno 26.000 m² BEP, v celoti namenjenih za poslovno upravne dejavnosti (do 100%) in okvirno 23.500 m² BEP za garaže.

Prostorska enota P10: predvidena BEP je 20.500 m² in za garaže 8.850 m², kar je verjetno napačen podatek. Po izračunih na podlagi skic je v resnici BEP 28.000 m² in za garaže 22.000 m², zato je kvadratura potrebno uskladiti z dejanskim načrtom, ki je za ta objekt že narejen.

- 10. člen

Prostorska enota P6:

Vsi objekti v sklopu te prostorske enote naj bodo široki namesto 12 -16 m vsaj 20 m. Servisna cesta bi se v tem primeru premaknila v smeri železniških tirov kar zahteva ukinitve prvih dveh (slepih) tirov.

Višine objektov A6, B6, E6 in G6 bi bilo potrebno ustrezno povečati s sedanjih 3K+P+3 na 3K+P+5, da bi tako povečali okvirno skupno BEP na zelenih 26.000 m².«

STALIŠČE:

Prelog Ministrstva za pravosodje za povečanje bruto etažnih površin objektov v prostorski enoti P6 in P10 je v upoštevan tako, da sta v predlogu odloka ustrezno spremenjena in dopolnjena 8. in 10. člen.

Pripombe, ki se nanašajo na urbanistično zasnovo

Holding Slovenske železnice, d.o.o., Center za nepremičnine (pp)

»... V 10. členu (str. 10), prostorska enota P3:

Za prvim stavkom se tekst nadaljuje z: »povezovanje prostorske enote P1 in P2 z objektom nad tiri je možno izvesti le s tehnično rešitvijo, ki nima podpor v medtirju«. V isti člen je: smiselno vstaviti še sledeč tekst:

»objekt »probnice« znotraj prostorske enote P3 se ruši šele v fazi rekonstrukcije tirnih naprav na končno stanje (8 tirov na nadvozu). Iz tega sledi, da je potrebno objekt B2 in A3 načrtovati ob upoštevanju, da probnica s tirnimi zvezami ostane!«

STALIŠČE:

Pripomba je smiselno upoštevana pri spremembi in dopolnitvi 8., 10. in 28. člena predloga odloka.

Društvo arhitektov Ljubljane (DAL) (pp)

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

g. Aleš Šarec (jo)

»...V grafičnem delu osnutka zazidalnega načrta niso vpisane nikakršne kote posameznih etaž, ali etažne višine. Manjkajo prečni prerezi, recimo preko klančine. In podhodne dvorane pod tiri. Po našem mnenju zavestno. Zato, da ni mogoče preveriti, kakšen bo v resnici nagib teh klančin. Le v tekstualnem delu je zapisano, v dolžini 60 m ta klančina, torej v podhodno rambo – v narekovaju, torej blago nagnjen trg, v nagibu 6 do 7%. Kar pa je vprašljivo. Oziroma mi mislimo, da je zavajajoče. V grafičnem delu je orisana dolžina 50 m. Ne 60. Kota dvorane je nekje na okoli 5 m pa pol. Oziroma pod peroni še več, vsaj 6 m. Kar pomeni, da bo nagib trga čez 10%. Kar pa je seveda popolnoma prestrmo, da bi temu lahko rekli en blagi, blago naklonjen trg. Oziroma ena, torej za večino pešcev in seveda pa tudi za minutno parkiranje in za taksije, na tej klančini, tako, kot je predvideno, je seveda to ne – je zelo vprašljivo, ne? Torej, ne glede na ta naklon, pa te rampe, kot mi bi temu rekli, ne? Pa je treba za potnike dodati na lahko dostopnem mestu, ne le še tekoče stopnice, to, kar je sicer vrisano. Temveč večja zmogljiva dvigala, glede na to, da invalidi in bolniki ne morejo uporabljati klančine in pa seveda eskalatorje...«

STALIŠČE:

V predlogu odloka o zazidalnem načrtu so v 10. členu in v grafičnem delu pomembnejše etažne višine natančneje določene, kar velja tudi za podhod oz. postajno dvorano.

Upoštevan je tudi predlog po dopolnitvi klančin s tekočimi stopnicami in dvigali. Nagib klančin je 6 – 8%.

Namen večje fleksibilnosti glede nekaterih elementov v osnutku zazidalnega načrta (kot so tudi etažne višine) je bil, da se v času dogovarjanja s potencialnimi strateškimi partnerji (ki poteka sočasno) omogoči prilagoditev njihovim morebitnim predlogom, ki naj bi bili vključeni v predlog odloka o zazidalnega načrta.

Holding Slovenske železnice, d.o.o., Center za nepremičnine (pp)

»Risba 3.3 - zazidalna situacija -načrt etaže. Predvidi naj se možno povezavo objekta B3 in C3 v 1. ali 2. etaži. Pri taki gradnji nad tiri naj se predvidi tudi dostope na perone s 1. etaže objekta C3.«

STALIŠČE:

Pripomba je upoštevana s spremembo in dopolnitvijo grafičnega dela odloka o zazidalnem načrtu.

Panprostor, d.o.o. (pp)

»Podzemna struktura A8 pod železniškimi tiri pri današnjem podvozu Šmartinske ceste se nevarno približa podvozu lahke mestne cestne železnica (tramvaja) do mere, da z maksimalnim gabaritom posega v konstrukcijo podvoza. Po študiji "izvedljivosti podvoza Masarykove pod železnico (S2 Projektivno podjetje, 2000)" je tehnološko edino sprejemljiva "tunelska tehnika izvedbe podvoza in ostalih podzemnih struktur s t.i. vrivanjem pod tiri. Med zunanjima robovoma dveh podzemnih struktur (podvoza za tramvaj in PCL strukture A8) bi moral biti vsaj 1 meter širok pas zemljine, da se omogoči neproblematična tehnična izvedba.

Predlagamo, da se podzemna struktura A8 z vzhodno gabaritno mejo premakne za 2 metra proti zahodu.«

STALIŠČE:

Rešitev, ki v osnutku zazidalnega načrta obravnava prostor, na katerega se nanaša pripomba temelji na izhodišču, da je treba programski jedri na obeh straneh »Šmartinskega podvoza« tudi vsebinsko povezati. Izvedba tunela/ podvoza z »naravno« konstrukcijo ustvari le tri paralelne tunele, ki so sicer za gradnjo verjetno bolj ekonomični, niso pa primerni za izoblikovanje mestnega, čeprav zgolj podzemnega prostora, namenjenega predvsem prometu.

Zato je konstrukcijska zasnova podvoza v grafičnem delu predloga akta ustrezno spremenjena.

Panprostor, d.o.o. (pp)

»Objekt J7, gabaritov 2K+P+8N, posega v minimalni koridor tramvaja. Na svojem JV kotu se približa tirnici tramvajske proge (v radiju) na 1,6 metra -minimalen koridor na ravnem odseku tramvajske proge zahteva dva metra odmika med najbližjimi objekti in zunanjo tirnico proge.

Predlagamo, da se omenjeni vogal objekta J7 in njemu veznih objektov za nekaj metrov umakne v notranjost kareja, da z nekaj tolerance omogoči neproblematično izvedbo tramvajske proge v prihodnosti.«

STALIŠČE:

Pripomba je s popravkom v grafičnem delu predloga odloka upoštevana.

Pripombe, ki se nanašajo na promet

Društvo arhitektov Ljubljane (DAL) (pp)

»... zasnova mešanega prometa avtobusov in pešcev na skupnih površinah na avtobusni postaji (tako kot danes na obstoječi AP), stisnjena med Vilharjevo cesto in železnico, ni optimalna rešitev in jo je treba preveriti.«

Avtobusna postaja Ljubljana d.d. (pp)

»...Predlagamo spremembo 8. člena Osnutka Odloka (stran. 7) prostorska enota P5, tako da se upoštevajo že podane zahteve iz študije Avtobusna postaja Ljubljana, prometno-tehnološki koncept, programska rešitev, lokacija: Vilharjeva cesta, Ljubljana, april 2003.

Osnutek Odloka v tej točki ne upošteva dolgoročnih potreb Avtobusne postaje Ljubljana, tako po površini kot po kapaciteti. Hkrati ni upoštevan celoviti koncept primarnih in sekundarnih funkcij Avtobusne postaje Ljubljana.

Primarne in sekundarne funkcije dolgoročno zahtevajo kapaciteto 60 peronov. Glede na omejeni prostor je potrebno zagotoviti za realizacijo dolgoročnih potreb poleg rezerviranega prostora v pritličju, tudi kletno etažo iste velikosti.

Primarna funkcija zagotavlja izvajanje javnega potniškega prometa. Sekundarna funkcija zagotavlja potrebe občasnega prevoza potnikov (turistične in izletniški avtobusi), posebnega linijskega prevoza, časovno izravnavo voznega reda in ostale potrebne spremljajoče funkcije za nemoteno in varno odvijanje prometa.

Predlagamo, da se v 8. členu prostorska enota P5 glasi:

»V prostorski enoti P5 so načrtovani tudi naslednji posegi:
gradnja avtobusne postaje in garaž.

Prostorska enota P5 ima predvidenih okvirno 6.300 bruto etažnih površin (BEP) za naslednje programe:

avtobusna postaja s spremljajočimi dejavnostmi (pritličje in klet) cca 12.600 BEP

okvirno cca 30.000 m² BEP za garaže za potrebe avtobusne postaje in v kolikor bodo potrebe izhajale iz prepleta z zmožljivostmi v prostorskih enota P1, P2 ali P3 in tam ne bodo vključene.«

Iz priložene grafike: zazidalna situacija so ugotovljene naslednje slabosti:

- prostor predviden za novo avtobusno postajo velikosti 6.300 m² ne zadošča za vse funkcije sodobnega potniškega terminala,
- kapaciteta 30 peronov ne zadošča in je celo manjša kot na obstoječem stanju (35 peronov). Razvojni program avtobusne postaje predvideva 41 peronov za osnovne funkcije prevoza in 19 za občasne prevozne funkcije (skupaj 60),
- predvideni pretočni sistem uporabe peronov je neustrezna rešitev, ker se križajo poti gibanja avtobusov in potnikov. Z vidika varnosti je predvidena rešitev nesprejemljiva, posebej za potrebe invalidnih potnikov,
- peroni razdeljeni v 3 skupine so za potnik~ nepregledni in nevarni zaradi prestopanja,
- pločnik oziroma pot gibanja potnikov-pešcev po severni strani avtobusne postaje med obema podhodoma in kontaktno cono mestnega prometa je preozka in poddimenzionirana,
- postajališča mestnega potniškega prometa in taxi vozil se mešata kar ni sprejemljivo,

- ni povezave med kletno etažo objekta avtobusne postaje in postajno dvorano.

Projekt postaje ni v skladu s slovensko zakonodajo s področja javnega prevoza potnikov (Zakon o prevozih v cestnem prometu UR. L. RS št. 26/2005, Pravilnik o opremljenosti avtobusnih postaj in pomembnejših postajališč ter način opravljanja storitev avtobusnih postaj UR. L. RS št. 86/2004).

Programska rešitev ne upošteva prometno tehnoloških zahtev avtobusnega prometa, poti gibanja potnikov-pešcev ter vseh varnostih zahtev za celovito funkcioniranje avtobusne postaje.

Pri nadaljnjih fazah načrtovanja nove avtobusne postaje je potrebno aktivno sodelovanje strokovnjakov Avtobusne postaje Ljubljana d.d., da bo nova potniška postaja zagotovila dolgoročno kakovostne i varne storitve potnikom in avtobusnim prevoznikom, v skladu s slovensko in evropsko prometno politiko v vlogi javnega prevoza potnikov.«

g. Miha Jazbinšek (jo)

Na oko vidi, da je to stisnjena postaja. Kaj pa so turistični avtobusi, recimo, kjer ima mesto problem? Da je stalno režim tukaj, da ne sme nihče počakat – to je za mene eden od ključnih problemov, ne? Da ni na voljo nek depo. Ker to pomeni, že vsak avtobus, ne vem, ki je prišel s turisti sem notri. Tri ure bo – mora it – ne vem, v Stožice. Pa spet nazaj. In tako naprej. Ne? Mislim, to, ali pa – mesto tudi turističnih avtobusov nima, nima rešenih, kot problem, ne?

STALIŠČE:

Ogovor je enak kot v tč A.2.

Avtobusna postaja Ljubljana, d.d. (pp)

»Predlagamo tudi, da se zaradi povečanja povpraševanja po prometnih storitvah izgradnjo mega kompleksa PCL, profil Vilharjeve ceste izenači s bodočim profilom ceste Trg OF -Masarykova. Istočasno predlagamo umestitev trase primestne železnice ob Vilharjevi cesti.«

STALIŠČE:

Profil Vilharjeve ceste, glede na njeno prometno funkcijo, ni utemeljeno izenačiti z bodočim profilom Masarykove ceste, je pa v predlogu odloka pripomba smiselno upoštevana (glej stališče v A2). Zasnova mestne železnice, določena v prostorskih sestavinah dolgoročnega plana Mestne občine Ljubljana ne predvideva poteka trase mestne železnice tudi po Vilharjevi cesti.

Holding Slovenske železnice, d.o.o., Center za nepremičnine (pp)

»V poglavju mirujoči promet na strani 21 se površinam na prostem in v kletih doda še..« in v etažah nad terenom«.

STALIŠČE:

Pripomba je v 13. členu predloga odloka ustrezno upoštevana.

Holding Slovenske železnice, d.o.o., Center za nepremičnine (pp)

»Risba 3.1 - zazidalna situacija v nivoju terena. V prostorski enota P3 ne more biti vrisan objekt C3, ker so v nivoju tirne naprave. Na severnem robu razširjenega železniškega mostu preko Dunajske je izrisan dostop (javni?), ki vodi na območje (P3) tirnih naprav. Namen dostopa ni jasen in tudi ni nikjer opisan. Pri podaljšanju obstoječega podhoda proti načrtovani Masarykove potrebno pri izvedbi novega stopnišča zagotoviti tudi prostor za klančino ali za izvedbo dvigal.«

STALIŠČE:

Pripomba je upoštevana v grafičnem delu predloga odloka.

Holding Slovenske železnice, d.o.o., Center za nepremičnine (pp)

»Risba 3.6 - intervencijske poti. Intervencijska pot med objektom P2 in »probnico« je le navidezna, ker se objekt »probnice« ruši šele ko bo prišlo do sprememb tirnih naprav v prostorski enoti P 3. Objekt C3 ne more biti vrisan, ker so v nivoju intervencijskih poti na tem mestu tirne naprave. Potek intervencijske poti mora biti vrisan za probnico (severno).«

STALIŠČE:

Pripomba je v grafičnem delu predloga odloka upoštevana.

Druge pripombe

Holding Slovenske železnice, d.o.o., Center za nepremičnine (pp)

»...V poglavju etapnosti... 20. člen na strani 38 je potrebno popraviti št. 3.9. z dejansko 3.8.«

STALIŠČE:

Pripomba je predlogu odloka upoštevana

Holding Slovenske železnice, d.o.o., Center za nepremičnine (pp)

»...Risba 3.5.1 - prometno tehnična situacija in višinska regulacija. Objekt C3 ne more biti izrisan, ker enaka objekta (A3 in B3) na tej situaciji nista prikazana.«

STALIŠČE:

Pripomba je v grafičnem delu predloga odloka upoštevana.

Poslanska skupina Slovenske nacionalne stranke (pp)

»...Načrt zaščite in reševanja ni upoštevan, saj so izpuščeni elementi požarne varnosti, varnostne ocene, varnostnega načrta železniške postaje (v času terorističnih groženj je to nedvomno en najpomembnejših elementov)

Ni ekonomske presoje .«

Borut Jež (kp)

»...Manjkajo:- elementi načrta za zaščito in reševanje MOL, požarna varnost – študija, varnostni načrt železniške postaje,- zaklanjanje

Manjka ekonomska presoja.«

STALIŠČE:

V predlogu odloka o zazidalnem načrtu je 25. člen ustrezno dopolnjen.

Ocena stroškov za izvedbo zazidalnega načrta je vključena v Odloku o programu opremljanja za območje Potniškega centra Ljubljana..

B.3. Pripombe, ki pri izdelavi predloga odloka niso upoštewane

Pripombe, ki se nanašajo na predvidene programe in njihov obseg

Društvo arhitektov Ljubljane (DAL) (pp)

Aleš Šarec (jo)

»...da se na dragocenem območju PCL pušča železnici še dodatne od 30 do 50 metrov široke 'varovalne pasove' zemljišč, ki bi bili lahko smotrno uporabljeni za mestne namembnosti, pri čemer je že osnovno dimenzioniranje s 14 tiri glede na velikost postaje izjemno širokogrudno. Te potrebe naj se zato še enkrat preverijo.«

»...Nerazumljivo je tudi, da mesto na tako dragocenih zemljiščih, ob obodnih cestah potniške postaje, pušča železnici 30 do celo 50 m široke varovalne pasove zemljišč. Ki bi bili lahko sicer smotrno, bolj smotrno uporabljeni za mestne namene. Torej, ti varovalni prostori – ni jasno za kaj se bodo uporabljali...«

STALIŠČE:

Železniški tiri in naprave so javna državna infrastruktura, pri opredelitvi varovanih površin za ta namen smo morali pri izdelavi osnutka zazidalnega načrta upoštevati smernice in izhodišča pristojnega ministrstva oziroma Javne agencije za železniški promet.

Stanovanjski sklad Republike Slovenije, Javni sklad (pp)

»...Besedilo 8. člena Odloka pod naslovom » Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« naj se v odstavkih, ki se nanašajo na prostorski enoti P7 in P9 spremeni tako, da bo delež površin, namenjenih bivanju znašal do 50% namesto sedaj zapisanega do 25%....

...V odlok naj se umesti določilo, da bodo površine za bivanje namenjene tudi neprofitnim najemnim stanovanjem.«

STALIŠČE:

Predvideni programi in njihove kapacitete na obravnavanem območju so bili okvirno določeni in potrjeni z izborom najprimernejše urbanistične rešitve anketni programsko-urbanistični javni natečaj. Glede na lego območja v mestnem središču je težišče na umestitvi čim več programa mestotvornih dejavnosti. Pri tem je ocenjeno, da je stanovanjski program zastopan v primernem deležu.

Pripombe, ki se nanašajo na urbanistično zasnovo

g. Grega Košak (jo, pp)

»...Predlog zazidalnega načrta prepričljivo nakazuje, da je bila odločitev za podzemno postajno dvorano nesmotrna in tudi finančno in izvedbeno nadvse vprašljiva, ker:

- bistveno reducira površine, kjer potniki »en passant« konzumirajo mestno ponudbo,
- da bo logistika izkopa ob nujnem istočasnem mednarodnem prometu, zaradi lege te dvorane že pod tirno harfo izjemno komplicirana in draga,
- da bodo nakloni vstopnih peš ramp (kar s prerezom sploh ni prikazano!) prestrmi, _hall_ pa prenizek (le cca 3,0 m) pri višini navedene medkonstrukcije 1.0 m,
- prešibka je intermodalnost med železnico, primestnim in mestnim javnim prometom, kjer gredo tudi sicer predolge poti pešcev mimo mrtvih zidov ramp.

Že ob sami temeljni odločitvi žirije, bi morale imeti prednost alternativne rešitve, ki bodisi premoščajo tiri ali pa poglabljajo tiri, ker lahko le ti dve rešitvi ustvarita za mestne koristi zadostno produktivno in bolj povezano okolje. (med centrom in Bežigradom). Dokončno odločitev za eno ali drugo, pa bi morala prinesiti celostna finančna, gradbeno-tehnična, okoljska, behavioristična in zlasti logistična analiza obeh alternativ.«

Te zgositve programa ne odklanjam, smatram pa, da je v izjemni diskrepanci s suterenskim vstopnim hal/om PCL-a. Sicer zvišujejo rentabilnost naložbe, a zaradi dislociranosti ne povečujejo za pasante v PCL-ju nujno potrebnih atraktivnih javnih površin, ki bi lahko programsko-ponudbeno vrnilo nakupovanje in s tem življenjski pulz v mestno jedro.

Z realizacijo teh površin bi temeljna odločitev o predvidenem hallu pod tiri zgubila vso svojo (šibko in vprašljivo!) logiko, v korist rešitev prehodov nad tiri, ki jih je bilo v natečaju kar nekaj!«

STALIŠČE:

Ogovor je enak kot v tč A.1.

Holding Slovenske železnice, d.o.o., Center za nepremičnine (pp)

»...Risba 3.2 - zazidalna situacija v nivoju kleti. V prostorski enoti P3 je predvidena kletna etaža na celotnem območju. Območji D3 in F3 sta neposredno pod tirnimi napravami in gradnja brez posebnih namenov ni racionalna in s tem vprašljiva. Predvideti in vrisati podhod pod Masarykovo v smeri podhodna dvorana -Miklošičeva. Ta objekt potem tudi ustrezno vključiti v tekst zazidalnega načrta.«

STALIŠČE:

Iztek podaljška podhoda s postajne dvorane na Miklošičevo cesto ni smotrno in prostorsko neizvedljivo. Zato pripomba v predlogu odloka ni upoštevana.

Druge pripombe

Holding Slovenske železnice, d.o.o., Center za nepremičnine (pp)

»...Prvi stavek 1. člena (str. 7) se dopolni s stavkom...«ki je logično nadaljevanje zazidalnih načrtov iz leta 1974 (pg3), in kasnejšega iz l. 1984«. Ta dopolnitev se lahko doda tudi med končne določbe...22. člen, str. 45.«

STALIŠČE:

Predlagana dopolnitev vsebinsko ne sodi v odlok.

II. K OSNUTKU ZAZIDALNEGA NAČRTA SO BILA PODANA POZITIVNA MENNJE NOSILCEV UREJANJA PROSTRA

III. DOPOLNITEV AKTA OD OSNUTKA DO PREDLOGA

Na podlagi pripomb Mestnega sveta in javne obravnave ter pripomb in mnenj nosilcev urejanja prostora je bil osnutek akta v tekstualnem delu in grafičnem delu ustrezno spremenjen ali dopolnjen, spremenjeno in dopolnjeno je tudi besedilo odloka.

IV. BESEDILO TISTIH DOLOČB OSNUTKA ODLOKA, ZA KATERE SE PREDLAGAJO SPREMEMBE ALI DOPOLNITVE V PREDLOGU ODLOKA

Novo besedilo odloka je v predlogu označeno **krepko**, besedilo, ki se izvzame iz odloka je označeno **prečrtano**.

Na podlagi 12., 23. in 175. člena Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, **58/03-ZZK-1** in 8/03), 30. člena Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave državnih in občinskih lokacijskih načrtov ter vrstah njihovih strokovnih podlag (Uradni list RS, št. 86/04), Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986-2000 – za območje Mestne občine Ljubljana (za območje Potniškega centra Ljubljana) (Uradni list RS, št. 64/04) in 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 26/01 in 28/01) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na seji dne sprejel

5. člen

Zazidalni načrt sta na podlagi strokovnih podlag in prvonagrajene urbanistične rešitve iz predhodno izvedenega javnega mednarodnega natečaja za to območje izdelala Real Engineering d.o.o., Šmartinska 152, Ljubljana (**avtor natečajne rešitve in izdelovalec**) in družba LUZ d.d., Verovškova 64, Ljubljana (**izdelovalec**) v **avgustu 2006** v ~~maju 2005~~, pod številko projekta 5553.

6. člen

(ureditveno območje zazidalnega načrta)

~~Ureditveno območje zazidalnega načrta (v nadaljevanju: ureditveno območje) zajema naslednja območja urejanja:~~

~~BS 1/1 Bežigrad vzhod del, BO 2/1 Gospodarsko razstavišče del, BR 2/1 Navje del, BS 2/1 Zupančičeva jama del, BS 2/2 Bežigrad vzhod del, BS 3/1 Savsko naselje del, CO 2/1 ožje mestno središče del, CO 2/2 ožje mestno središče del, CO 2/3 Ljubljana Center del, CO 4/2 Potniška postaja II, CO 4/4 Potniška postaja IV, CO 4/5 Potniška postaja V, CT4/1 Ljubljana Center del, CT 4/3 Potniška postaja III, CO 5/1 Ljubljana Center del, CO 5/2 Plinarna del, CO 5/3 Zdravstveni dom del, CO 5/4 Vojašnica 4. julij del, CO 5/5 Potniška postaja del, CO 5/20 Njegoševa cesta del, CI 6/9 Vodmat del, CO 6/1 Ljubljana Center del, CS 6/2 Ljubljana Center del in MT 1/1-1 ŽG Ljubljana del, ki se nahajajo v katastrskih občinah Bežigrad, Tabor, Ajdovščina, Šentpeter in Udmat.~~

Meja ureditvenega območja je opisana s točkami od št. 1. do št. 235.

Opis meje se prične v severozahodnem delu območja v točki št. 1, ki se nahaja v območju urejanja BO 2/1 Gospodarsko razstavišče in poteka po parcelah katastrske občine Bežigrad in sicer: od severozahodnega dela parcele št. 1856/2, od koder poteka proti vzhodu do točke št. 2 po severni meji parcele št. 1856/2. V točki št. 2 meja spremeni smer proti jugu in poteka po vzhodni meji parcele št. 1856/2 do točke št. 3. Od točke št. 3 naprej meja poteka proti vzhodu do točke št. 4 po severni meji parcele št. 1855/2 in v nadaljevanju po južni meji parcele št. 1852/12 ter preko parcel št. 1852/1 in 1848/1. V točki št. 4 meja spremeni smer proti jugu in poteka preko parcele št. 1848/1, po vzhodnih mejah parcel št. 1848/2, 1852/3 ter preko parcele št. 1852/1 do točke št. 5. V nadaljevanju meja poteka proti vzhodu, najprej po severni meji parcele št. 1852/6, preko parcel št. 1852/1 in 1846/1, po severni meji parcele št. 1852/7 (v tem delu meja ureditvenega območja poteka v območju urejanja BR 2/1 Navje) in po parceli št. 1846/1 do točke št. 6. V točki št. 6 meja spremeni smer proti jugu in poteka po vzhodnih mejah parcel št. 1846/1 in 1844/1 do točke št. 10. Od točke št. 10 meja poteka proti vzhodu po severnem robu predvidene prometne ureditve

Vilharjeve ceste do točke št. 68, in sicer najprej preko parcel št. 1844/1, 1844/3, 1844/2, 1843, 1842, 1841, 1840, 1814, 1767, 1766, 1763/1, 1760/2 do točke št. 42, ki se nahaja v območju urejanja BS 2/2 Bežigrad vzhod in v nadaljevanju preko parcel št. 1753/2, 1748/5 ter po severni meji parcele št. 2232/2, Vilharjeva cesta, do točke št. 61. Od točke št. 61 meja poteka po prometni ureditvi Vilharjeve ceste, in sicer preko parcele št. 1603/10 do točke št. 62 in po vzhodnih mejah parcel št. 1603/10 in 1603/7 do točke št. 68. V točki št. 68 meja prečka Topniško ulico, parcela št. 1717/55 in poteka po območju urejanja BS 3/1 Savsko naselje in sicer do točke št. 72 sledi vzhodni parcelni meji Topniške ulice in v nadaljevanju poteka do točke št. 74 preko parcel št. 1597/2, 1622/11, in 1598/2. V točki št. 74 meja spremeni smer in poteka proti jugu po predvideni prometni ureditvi Šmartinske ceste preko parcel št. 1598/1, 1598/4, 2233/5, prečka Šmartinsko cesto, parcela št. 2233/2 in parcele št. 1596/1, 1596/3 in parcele 923, k. o. Udmat in v območju urejanja MT 1/1-1 ŽG Ljubljana, do točke št. 83. Od točke št. 83 do točke št. 106 meja še zmeraj poteka proti jugu, in sicer najprej po vzhodni meji parcele št. 3819 k.o.Tabor, in v nadaljevanju preko parcel št. 1/1, 1/3, 1/4, 2/1 vse k.o. Šentpeter, ki se nahajajo v območju urejanja CO 6/1 Ljubljana Center in po parceli št. 3819 k.o.Tabor do točke št. 94, nato pa po vzhodni meji parcele št. 3819 k.o.Tabor do točke št. 106, in sicer po območju urejanja CS 6/2 Ljubljana Center. V točki št. 106, ki se nahaja v območju urejanja CI 6/9 Vodmat meja spremeni smer in poteka dalje proti zahodu po katastrski občini Tabor in sicer po južni meji predvidene prometne ureditve Masarykove ceste, parcela št. 3765, prečka Šmartinsko cesto, parcela št. 3819, in poteka po območju urejanja CO 5/2 Plinarna in sicer od točke št. 107 do točke št. 113 po južni meji parcele št. 3765, Masarykova cesta, od točke št. 113 do točke št. 116 pa po vzhodni meji parcele št. 3777, Njogoševa cesta. V točki št. 116 meja prečka Njogoševo cesto in v nadaljevanju poteka po območju urejanja CO 5/5 Friškovec. Od točke št. 117 do točke št. 121 meja sledi prometni ureditvi Njogoševe ceste in pri tem poteka po parceli št. 3118 ter v nadaljevanju po južni meji parcele št. 3765, Masarykova cesta, do točke št. 125. Od točke št. 125 do točke št. 127 meja poteka po parceli št. 3114 in med točkama št. 127 in 128 po vzhodni meji parcela št. 3818, Maistrova ulica. V točki št. 128 meja prečka Maistrovo ulico in poteka po območju urejanja CO 5/4 Metelkova po zahodni meji parcele št. 3096 in v nadaljevanju po južni meji parcele št. 3765, Masarykova cesta, do točke št. 134. Med točkama št. 134 in 137 meja poteka po vzhodni meji parcele št. 3776, Metelkova ulica. V točki št. 137 meja prečka Metelkovo ulico in poteka po območju urejanja CO 5/3 Zdravstveni dom po južni meji predvidene prometne ureditve Masarykove ceste in pri tem poteka po parcelah št. 2813, 2807/2 do točke št. 151 od koder poteka po južni meji parcele št. 3764 do točke št. 153, ki se nahaja v območju urejanja CO 5/2 Plinarna in v nadaljevanju po južni meji parcele št. 3764 in 3763 do točke št. 155. Od točke št. 155 do točke št. 159 meja še zmeraj poteka po predvideni prometni ureditvi Masarykove ceste, po parceli št. 2720/1. Od točke št. 159 do točke št. 160 meja poteka po vzhodni meji parcele št. 3768, Resljeva cesta, prečka Resljevo cesto, in v nadaljevanju poteka po območju urejanja CO 5/1 Kolodvor in pri tem sledi južni meji predvidene prometne ureditve Masarykove ceste ter poteka po parceli št. 2232. V točki št. 165 meja spremeni smer in poteka proti jugu do točke št. 168 preko parcel št. 2232, 2247 in 2244. Od točke št. 168 do točke št. 172 meja poteka proti zahodu preko parcel št. 2248 in 2249 do točke št. 169, v nadaljevanju pa po južni meji parcele št. 2267 ter preko parcel št. 2267, 2268 in 3782/1. V točki št. 172, ki se nahaja v območju urejanja CO 2/3 Miklič se meja obrne proti severu in do točke št. 180 poteka po parceli št. 3782/1. V točki št. 180 se meja obrne proti zahodu in poteka po zahodni meji parcele št. 2207/2, preko parcele št. 2150/2 in po južnih mejah naslednjih parcel št. 2150/1, 2192/1, 2192/4, 2192/3, 2192/2, 2187 do točke 189, prečka Miklošičevo cesto, parcela št. 3767 in nadaljuje pot proti zahodu po južni meji parcele št. 2150/1, Masarykova cesta, in po območju urejanja CO 2/2 Bavarski dvor do točke št. 199. V tej točki meja prečka Slovensko cesto in poteka dalje po katastrski občini Ajdovščina preko parcele 3274 in najprej po zahodni meji parcele št. 3274, Slovenska cesta in po južni meji parcele št. 3255/1, Tivolska cesta, do točke št. 207, po območju urejanja CO 2/1 Bavarski dvor. Od točke št. 207 naprej meja poteka proti severu in pri tem najprej prečka Tivolsko cesto, parcela št. 3255/1. Od točke št. 208 do točke št. 214 meja sledi zahodni meji prometne ureditve Dunajske ceste in poteka po parcelah št. 2267, 2266, 2265 in območju urejanja CT 4/1 Potniška postaja I. V nadaljevanju meja poteka po zahodni meji parcele št. 2220/1, Dunajska cesta, do točke št. 217. V nadaljevanju poteka po katastrski občini Bežigrad in območju urejanja BS

~~1/1 Bežigrad do točke št. 234. V točki št. 234 meja spremeni smer proti vzhodu in pri tem prečka Dunajsko cesto, parcela št. 2220/1 in v točki št. 235 ponovno spremeni smer proti severu in poteka proti izhodiščni točki št. 1 preko parcel št. 1852/1, 1856/1 in 1856/2.~~

~~Meja ureditvenega območja je analitično prikazana s koordinatami lomnih točk obodne parcelacije. Površina ureditvenega območja znaša 36 ha 49 ar 38 m².~~

~~Meja ureditvenega območja je prikazana na grafičnih kartah zazidalnega načrta »2.2 Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na geodetskem načrtu« in »2.3 Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na katastrskem načrtu«.~~

Ureditveno območje zazidalnega načrta (v nadaljevanju: ureditveno območje) zajema naslednja območja urejanja:

BS 1/1 Bežigrad-vzhod - del, BO 2/1 Gospodarsko razstavišče - del, BR 2/1 Navje - del, BS 2/1 Zupančičeva jama - del, BS 2/2 Bežigrad-vzhod - del, BS 3/1 Savsko naselje - del, CO 2/1 ožje mestno središče - del, CO 2/2 ožje mestno središče - del, CO 2/3 Ljubljana Center - del, CO 4/2 Potniška postaja II, CO 4/4 Potniška postaja IV, CO 4/5 Potniška postaja V, CT4/1 Ljubljana Center - del, CT 4/3 Potniška postaja III, CO 5/1 Ljubljana Center - del, CO 5/2 Plinarna - del, CO 5/3 Zdravstveni dom - del, CO 5/4 Vojašnica 4. julij - del, CO 5/5 Potniška postaja - del, CO 5/20 Njogoševa cesta - del, CI 6/9 Vodmat - del, CO 6/1 Ljubljana Center - del, CS 6/2 Ljubljana Center - del in MT 1/1-1 ŽG Ljubljana - del, ki se nahajajo v katastrskih občinah Bežigrad, Tabor, Ajdovščina, Šentpeter in Udmat.

Meja ureditvenega območja je opisana s točkami od št. 1. do št. 235.

Opis meje se prične v severozahodnem delu območja v točki št. 1, ki se nahaja v območju urejanja BO 2/1 Gospodarsko razstavišče in poteka po parcelah katastrske občine Bežigrad in sicer:

od severozahodnega dela parcele št. 1856/2, od koder poteka proti vzhodu do točke št. 2 po severni meji parcele št. 1856/2. V točki št. 2 meja spremeni smer proti jugu in poteka po vzhodni meji parcele št. 1856/2 do točke št. 3. Od točke št. 3 naprej meja poteka proti vzhodu do točke št. 4 po severni meji parcele št. 1855/2 in v nadaljevanju po južni meji parcele št. 1852/12 ter preko parcel št. 1852/1 in 1848/1. V točki št. 4 meja spremeni smer proti jugu in poteka preko parcele št. 1848/1, po vzhodnih mejah parcel št. 1848/2, 1852/3 ter preko parcele št. 1852/1 do točke št. 5. V nadaljevanju meja poteka proti vzhodu, najprej po severni meji parcele št. 1852/6, preko parcel št. 1852/1 in 1846/1, po severni meji parcele št. 1852/7 (v tem delu meja ureditvenega območja poteka v območju urejanja BR 2/1 Navje) in po parceli št. 1846/1 do točke št. 6. V točki št. 6 meja spremeni smer proti jugu in poteka preko parcele št. 1846/1 in po vzhodni meji parcele št. 1844/1 do točke št. 10. Od točke št. 10 meja poteka proti vzhodu po severnem robu predvidene prometne ureditve Vilharjeve ceste do točke št. 68, in sicer najprej preko parcel št. 1844/1, 1844/3, 1844/2, 1843, 1842, 1841, 1814, 1767, 1766, 1763/1, 1760/2 do točke št. 42, ki se nahaja v območju urejanja BS 2/2 Bežigrad-vzhod in v nadaljevanju preko parcel št. 1753/2, 1748/5 ter po severni meji parcele št. 2232/2, Vilharjeva cesta, do točke št. 61. Od točke št. 61 meja poteka po prometni ureditvi Vilharjeve ceste, in sicer preko parcele št. 1603/10 do točke št. 62 in po vzhodnih mejah parcel št. 1603/10 in 1603/7 do točke št. 68. V točki št. 68 meja prečka Topniško ulico, parcela št. 1717/55 in poteka po območju urejanja BS 3/1 Savsko naselje in sicer do točke št. 72 sledi vzhodni parcelni meji Topniške ulice in v nadaljevanju poteka do točke št. 74 preko parcel št. 1597/2, 1622/11 in 1598/2. V točki št. 74 meja spremeni smer in poteka proti jugu, po predvideni prometni ureditvi Šmartinske ceste preko parcel št. 1598/1, 1598/4, 2233/5, prečka Šmartinsko cesto, parcela št. 2233/2 in parcele št. 1596/1, 1596/3 in parcelo 923 v k. o. Udmat in v območju urejanja MT 1/1-1 ŽG Ljubljana, do točke št. 83. Od točke št. 83 do točke št. 106 meja še zmeraj poteka proti jugu, in sicer najprej po vzhodni meji parcele št. 3819 k.o.Tabor, in v

nadaljevanju preko parcel št. 1/1, 1/3, 1/4, 2/1 vse k.o. Šentpeter, ki se nahajajo v območju urejanja CO 6/1 Ljubljana Center in po parceli št. 3819 k.o.Tabor do točke št. 94, nato pa po vzhodni meji parcele št. 3819 k.o.Tabor do točke št. 106, in sicer po območju urejanja CS 6/2 Ljubljana Center.

V točki št. 106, ki se nahaja v območju urejanja CI 6/9 Vodmat meja spremeni smer in poteka proti zahodu po katastrski občini Tabor in sicer po južni meji predvidene prometne ureditve Masarykove ceste, parcela št. 3765 in pri tem prečka Šmartinsko cesto, parcela št. 3819, in poteka po območju urejanja CO 5/2 Plinarna in sicer od točke št. 107 do točke št. 112 po južni meji parcele št. 3765, Masarykova cesta, od točke št. 113 do točke št. 116 pa po predvideni prometni ureditvi Njegoševe ceste po parceli št. 3183. V točki št. 116 meja prečka Njegoševo cesto in v nadaljevanju poteka po območju urejanja CO 5/5 Friškovec. Od točke št. 117 do točke št. 121 meja sledi prometni ureditvi Njegoševe ceste in pri tem poteka po parceli št. 3118 ter v nadaljevanju po južni meji parcele št. 3765, Masarykova cesta, do točke št. 125. Od točke št. 125 do točke št. 127 meja poteka po parceli št. 3114 in med točkama št. 127 in 128 po vzhodni meji parcela št. 3818, Maistrova ulica. V točki št. 128 meja prečka Maistrovo ulico in poteka po območju urejanja CO 5/4 Metelkova po zahodni meji parcele št. 3096 in v nadaljevanju po južni meji parcele št. 3765, Masarykova cesta, do točke št. 134. Med točkama št. 134 in 137 meja poteka po vzhodni meji parcele št. 3776, Metelkova ulica. V točki št. 137 meja prečka Metelkovo ulico in poteka po območju urejanja CO 5/3 Zdravstveni dom po južni meji predvidene prometne ureditve Masarykove ceste in pri tem poteka po parcelah št. 2813, 2807/2 do točke št. 151 od koder poteka po južni meji parcele št. 3764 do točke št. 153, ki se nahaja v območju urejanja CO 5/2 Plinarna in v nadaljevanju po južni meji parcele št. 3764 in 3763 do točke št. 155. Od točke št. 155 do točke št. 159 meja še zmeraj poteka po predvideni prometni ureditvi Masarykove ceste, po parceli št. 2720/1. Od točke št. 159 do točke št. 160 meja poteka po vzhodni meji parcele št. 3768, Resljeva cesta, prečka Resljevo cesto, in v nadaljevanju poteka po območju urejanja CO 5/1 Kolodvor in pri tem sledi južni meji predvidene prometne ureditve Masarykove ceste ter poteka po parceli št. 2232. V točki št. 165 meja spremeni smer in poteka proti jugu do točke št. 168 preko parcel št. 2232, 2247 in 2244. Od točke št. 168 do točke št. 172 meja poteka proti zahodu preko parcel št. 2248 in 2249 do točke št. 169, v nadaljevanju pa po južni meji parcele št. 2267 ter preko parcel št. 2267, 2268 in 3782/1. V točki št. 172, ki se nahaja v območju urejanja CO 2/3 Miklič se meja obrne proti severu in do točke št. 180 poteka po parceli št. 3782/1. V točki št. 180 se meja obrne proti zahodu in poteka po zahodni meji parcele št. 2207/2, preko parcele št. 2150/2 in po južnih mejah naslednjih parcel št. 2150/1, 2192/1, 2192/4, 2192/3, 2192/2, 2187 do točke 189, prečka Miklošičevo cesto, parcela št. 3767 in nadaljuje pot proti zahodu po južni meji parcele št. 2150/1, Masarykova cesta, in po območju urejanja CO 2/2 Bavarski dvor do točke št. 199. V tej točki meja prečka Slovensko cesto in poteka dalje po katastrski občini Ajdovščina preko parcele 3274 in najprej po zahodni meji parcele št. 3274, Slovenska cesta in po južni meji parcele št. 3255/1, Tivolska cesta, do točke št. 207, po območju urejanja CO 2/1 Bavarski dvor. Od točke št. 207 naprej meja poteka proti severu in pri tem najprej prečka Tivolsko cesto, parcela št. 3255/1. Od točke št. 208 do točke št. 214 meja sledi zahodni meji prometne ureditve Dunajske ceste in poteka po parcelah št. 2267, 2266, 2265 in območju urejanja CT 4/1 Potniška postaja I. V nadaljevanju meja poteka po zahodni meji parcele št. 2220/1, Dunajska cesta, do točke št. 217.

V nadaljevanju poteka po katastrski občini Bežigrad in območju urejanja BS 1/1 Bežigrad do točke št. 234. V točki št. 234 meja spremeni smer proti vzhodu in pri tem prečka Dunajsko cesto, parcela št. 2220/1 in v točki št. 235 ponovno spremeni smer proti severu in poteka proti izhodiščni točki št. 1 preko parcel št. 1852/1, 1856/1 in 1856/2.

Meja ureditvenega območja je analitično prikazana s koordinatami lomnih točk obodne parcelacije.

Površina ureditvenega območja znaša 36ha 48ar 32m².

Meja ureditvenega območja je prikazana na grafičnih kartah zazidalnega načrta »2.2 Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na geodetskem načrtu« in »2.3 Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na katastrskem načrtu«.

8. člen

(opis rešitev načrtovanih objektov)

Ureditveno območje je del mestnega središča, zato večji del njegovih površin namenjen »mestotvornim« programom, predvsem mestnim središčnim dejavnostim. Na delu območja Gospodarskega razstavišča (GR) je predvidena povečava razstaviščnih in poslovnih površin. Urbanistična zasnova temelji na podaljšanju in programski nadgradnji Miklošičeve ceste proti severu z novim podhodom pod železniškimi tiri, ki se izteče v prostor pred Plečnikovim Akademskim kolegijem, se priključi na območje GR ter se naveže na avtobusno postajo ob Vilharjevi cesti in dalje na novi bežigrasjski park z Navjem ter na zaledna območja. S podaljšano Miklošičevo cesto je tako vzpostavljena osrednja peš povezava med mestnim središčem in Bežigradom oziroma med južnim in severnim delom mesta.

Potniški center Ljubljana (PCL) je, kot nova urbana entiteta mestnega središča Ljubljane in širšega prostora, predvsem na zahodnem delu območja, izražena s koncentracijo vsebin katerih težišče so programi, kot so: nakupovalno središče, kongresni center, poslovne dejavnosti, hotel, gostinski lokali, casino ter prostočasne in druge spremljajoče oziroma kompatibilne dejavnosti kot npr. posebna stanovanja. Ti so umeščeni v dva kompaktna več-etažna objekta večjega volumna južno in severno od obstoječih tirov, ki sta v etažah povezani preko tirov. Južni del je nadgrajen z višjo poslovno stolpnico, ki je gabaritni poudarek celotnega kompleksa PCL. Programi so v nadstropjih in v kletni etaži povezani z notranjimi nakupovalnimi ulicami tako, da je mogoč dostop z vseh pomembnejših točk mestnih obodnih površin oz. ulic ter do železniških peronov in avtobusne postaje. Na severni strani je območje Gospodarskega razstavišča dopolnjeno z novo poslovno stolpnico in razstaviščnimi površinami, ki jih povezuje načrtovana podzemna pasaža, kot podaljšek nakupovalnih ulic PCL proti severu. Kletno etažo PCL bo možno navezati tudi v smeri proti jugu izpod Trga OF na obstoječe podzemne pasaže v mestnem središču.

Proti vzhodu od obstoječe železniške postaje je nova zazidava ureditvenega območja izoblikovana s stavbami poslovnega in trgovskega značaja in deloma stanovanjskimi objekti. ~~V razširitvah površin severno in južno od tirov na delu bliže Šmartinskemu podvozu zazidava prehaja v meandrirano zasnovo z atrijskimi prostori.~~ Objekti, ki so bolj oddaljeni od železniških tirov, so namenjeni stanovanjem. Taka tipologija objektov oblikuje gabaritno uravnoreženo severno oziroma južno obrobje Masarykove in Vilharjeve ceste, katerih bulvarski značaj poudarja bogata drevoredna ozelenitev.

Površina ob Vilharjevi cesti, na delu ob južnem obrobju novega bežigrasjskega parka, je namenjena avtobusni postaji. Večji del tega prostor je prekrit le z nadstrešnico, tako da so s severnega parka in predvsem Navja odprti pogledi na grajski hrib in silhueto mestnega središča. Objekt je zasnovan tako, da je pritličje odprto, namenjeno postaji, v nadstropnih etažah so poslovni prostori in garažna hiša, ki je dostopna preko povezovalnega objekta nad severno vstopno klančino v postajno dvorano v prostorski enoti P3b. Višina objekta ohranja odprte poglede iz severnega parka in Navja na grajski hrib in silhueto mestnega središča. Med objektom avtobusne postaje in obstoječim objektom železniške postaje je predvidena nadstrešnica nad železniškimi tiri.

Pripadajoče površine za mirujoči promet so le deloma načrtovane na nivoju terena, predvsem po obrobju Vilharjeve ceste, večinoma pa so v podzemnih garažah ~~izpod predvidenih objektov.~~ V zahodnem delu ureditvenega območja so površine za mirujoči promet po potrebi predvidene tudi v nadstropnih etažah objektov, tudi nad tiri. **pod predvidenimi objekti ter v garažni hiši v nadstropnih etažah avtobusne postaje.**

Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti

Ureditveno območje je razdeljeno na ~~13~~ **16** prostorskih enot (P), ki so namenjene predvsem gradnji objektov. Prostorske enote se v nadaljnji fazi priprave tehnične dokumentacije urejajo celovito oziroma enotno. Prostorske enote P1, P2, ~~P3~~ **P3a, P3b**, ~~in P5 in P12a~~ tvorijo vsebinsko ali gradbeno zaključeno celoto, kjer je možen medsebojni preplet predvidenih dejavnosti in njihovih zmogljivosti. Štiri prostorske enote z oznako C1, C2, C3, in C4 so cestne površine, kjer so predvidene deloma novogradnje in predvsem rekonstrukcije.

Za predvidene zmogljivosti, kot so podane pri posameznih prostorskih enotah, so v okviru, s tem odlokom predpisanih, tlorisnih in višinskih gabaritov dopustna odstopanja: navzdol največ 5% in navzgor do največ 10%. ~~razen za prostorske enote P1, P2, P3 in P5 v celoti, kjer je odstopanje navzgor dopustno do 20%. Izjema so objekti A1 v prostorski enoti P1, A7 v prostorski enoti P7, A9 v prostorski enoti P9 in A11 v prostorski enoti P11, kjer je dovoljena pozidava etaže znotraj gradbene meje od min. 70 do max. 90% tlorisne površine.~~

V celotnem ureditvenem območju so načrtovani:

- gradnja in rekonstrukcija objektov in naprav prometne, energetske, komunalne in druge gospodarske infrastrukture,
- urejanje zelenih in utrjenih površin,
- odstranitev obstoječih naprav in objektov,
- sanacija in priprava stavbnega zemljišča.

V prostorskih enotah P1 in P2 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in garaž,
- gradnja podzemnih večnamenskih povezovalnih površin.

Prostorska enota P1 ima predvidenih okvirno ~~60.000 m²~~ **58.000 m²** bruto nadzemnih etažnih površin (BEP) za naslednje programe: trgovsko gostinske dejavnosti (do ~~40%~~ **50%**), poslovne dejavnosti, **hotel in bivanjske dejavnosti** (do 40%), **rekreacijske**, razvedrilne in kulturne dejavnosti (do 20%) in okvirno ~~25.000 m²~~ **50.000 m²** BEP za garaže **in ostale zgoraj naštete programe**.

Prostorska enota P2 ima predvidenih okvirno ~~65.000 m²~~ **49.000 m²** bruto etažnih površin (BEP) za naslednje programe: trgovsko gostinske dejavnosti (do ~~20%~~ **50%**), poslovne dejavnosti, **hotel in bivanjske dejavnosti** (do ~~30%~~ **40%**), ~~hotelske in apartmajske dejavnosti (do 25%),~~ konferenčne dejavnosti (do 20%), rekreacijske, **razvedrilne in kulturne** dejavnosti (do 5%) in okvirno ~~36.000 m²~~ **60.000 m²** za garaže **in ostale zgoraj naštete programe**.

V ~~prostorski enoti P3~~ **prostorskih enotah P3a in P3b** so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov ~~in garaž~~ **klančin**,
- gradnja podzemne postajne dvorane in podhoda,
- ~~razširitev železniškega nadvoza in gradnja tirnih naprav.~~

Prostorska enota P3 ima predvidenih okvirno ~~15.000 m²~~ bruto etažnih površin (BEP) za naslednje programe: ~~trgovsko gostinske dejavnosti (do 30%), podhod s postajno dvorana in spremljajočimi dejavnostmi (do 70%), železniški tiri in okvirno 30.000 m² BEP za garaže, v kolikor bodo te potrebe izhajale iz prepleta z zmogljivostmi v prostorskih enotah P1, P2 ali P5 in tam ne bodo vključene.~~

V prostorski enoti P4 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov,
- nadomestna gradnja objektov,
- urejanje parkirnih mest na terenu.

Prostorska enota P4 ima naslednje programe: železniška postaja s spremljajočimi dejavnostmi.

V prostorski enoti P5 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in garaž,
- urejanje parkirnih mest na terenu.

Prostorska enota P5 ima predvidenih okvirno ~~6.300~~ **27.000** m2 bruto etažnih **nadzemnih** površin (BEP) za naslednje programe: avtobusna postaja s spremljajočimi dejavnostmi in okvirno ~~30.000~~ **20.000** m2 BEP za garaže, ~~v kolikor bodo te potrebe izhajale iz prepleta z zmogljivostmi v prostorskih enotah P1, P2 ali P3 in tam ne bodo vključene.~~ **Garaže so predvidene v kletnih etažah in v nadstropnih etažah objekta avtobusne postaje.**

V prostorski enoti je obstoječi vročevodni vertikalni jašek, ki ga je potrebno sanirati. Pri načrtovanju kletne ureditve pod avtobusno postajo je potrebno prilagoditi nove temelje objekta obstoječim temeljem jaška ter zagotoviti ustrezne odmike kleti od obstoječega vertikalnega jaška.

V prostorski enoti P6 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in ~~podzemne garaže~~ **podzemnih garaž**
- **prestavitev stopnišča v obstoječem podhodu pod železniškimi tiri.**

Prostorska enota P6 ima predvidenih okvirno ~~21.000~~ **29.000** m2 bruto **nadzemnih** etažnih površin (BEP) za naslednje programe: poslovno upravne dejavnosti (~~do 70%~~ **70%-90%**), trgovsko gostinske dejavnosti (~~do 15%~~ **10%-30%** - **samo pritlične etaže**), večnamenska dvorana (do 15%) in okvirno ~~23.5000~~ **25.000** m2 BEP za garaže.

V prostorski enoti P7 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in ~~podzemne garaže~~ **podzemnih garaž**,
- gradnja ~~brvi za pešce, kot nadhoda~~ **brvi /nadhoda za pešce.**

Prostorska enota P7 ima predvidenih okvirno ~~50.500~~ **53.500** m2 bruto **nadzemnih** etažnih površin (BEP) za naslednje programe: trgovsko gostinske dejavnosti (do 25%), poslovno upravne dejavnosti (do 40%), večnamenska dvorana (do 10%), bivanje (do 25%) in okvirno ~~30.500~~ **29.000** m2 BEP za garaže.

V prostorski enoti P8 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja podzemnega objekta
- gradnja nadvoza in tirnih naprav.

Prostorska enota P8 ima predvidenih okvirno m2 ~~1.100~~ **1.265** m2 bruto etažnih površin (BEP) za trgovsko gostinske dejavnosti.

V prostorski enoti P9 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- nadomestna gradnja objektov,
- gradnja objektov in ~~podzemne garaže~~ **podzemnih garaž**,
- gradnja bencinske črpalke,
- gradnja brvi/nadhoda.za pešce.

Prostorska enota P9 ima predvidenih okvirno ~~34.000~~ **36.500** m2 bruto etažnih površin (BEP) za naslednje programe: trgovsko gostinske dejavnosti (do 20%), poslovno upravne dejavnosti (do 45%), večnamenska dvorana (do 10%), bivanje (do 25%), bencinska črpalka in okvirno ~~22.000~~ **17.000** m2 BEP za garaže.

V prostorski enoti P10 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov,
- gradnja objektov in ~~podzemne garaže~~ **podzemnih garaž**,
- urejanje parkirnih mest na terenu.

Prostorska enota P10 ima predvidenih okvirno ~~20.500~~ **28.000** m2 bruto **nadzemnih** etažnih površin (BEP) za naslednje programe: poslovno upravne dejavnosti (do 90%), ~~večnamenske~~ bivanje (do 10%) in okvirno ~~8.850~~ **30.000** m2 BEP za garaže.

V prostorska enoti P11 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja ~~podzemne garaže~~ **objektov in podzemnih garaž,**
- ~~gradnja objektov,~~
- vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov
- ~~ureditev vodnih površin.~~

Prostorska enota P11 ima predvidenih okvirno ~~20.000~~ **18.000** m² bruto etažnih površin (BEP) za naslednje programe: trgovsko gostinske dejavnosti (do 10%), poslovne dejavnosti (do 70%), razstaviščne in sejemske dejavnosti (do 20%) večnamenske povezovalne površine **in okvirno 7.500 m² BEP za garaže.**

V prostorska enoti ~~P12~~ **P12a** so načrtovani tudi naslednji posegi:

- ~~odstranitev nekaterih obstoječih naprav in objektov,~~
- ~~vsi posegi v zvezi z novogradnjo, rekonstrukcijo in vzdrževanjem tirnih naprav,~~
- ~~vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov.~~

Prostorska enota P12 ima naslednje programe: površine in objekti za železnico.

- **gradnja objektov nad železniškimi tiri,**
- **gradnja postajne dvorane s svetlobniki in podhoda,**
- **razširitev železniškega nadvoza in gradnja tirnih naprav,**
- **vsi posegi v zvezi z novogradnjo, rekonstrukcijo in vzdrževanjem tirnih naprav.**

Prostorska enota P12a ima predvidenih okvirno 17.500 m² bruto etažnih nadzemnih površin (BEP) za trgovsko gostinske dejavnosti in okvirno 37.000 m² BEP za garaže in ostale spremljajoče dejavnosti. Podhod s postajno dvorano ima predvidenih okvirno 10.100 m² bruto etažnih za funkcionalne potrebe postajne dvorane in spremljajoče dejavnosti.

Podpore premostitvenega objekta iz tehnoloških razlogov na območju zahodne harfe niso sprejemljive oziroma le ob soglasju AŽP.

Pozicija svetlobnikov je razvidna iz grafične karte: »3.1 Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin- nivo terena«. Po izgradnji končne rešitve tirnih naprav na področju harfe se zahteva 50% označenih površin za svetlobnike.

V prostorski enoti P12b so načrtovani tudi naslednji posegi:

- **odstranitev nekaterih obstoječih naprav in objektov,**
- **vsi posegi v zvezi z novogradnjo, rekonstrukcijo in vzdrževanjem tirnih naprav,**
- **vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov,**
- **gradnja brvi / nadhoda za pešce,**
- **v nivojih -2, -3 ali -4 je predviden koridor za hitro železnico.**

Prostorska enota P12b ima naslednje programe: površine in objekti za železnico.

V ~~prostorska enoti~~ **prostorskih enotah P13 in P14** so načrtovani tudi naslednji posegi:

- ureditev parka,
- ureditev otroških igrišč,
- ~~ureditev vodnih površin~~
- **prestavitev spomenika v P13.**

~~Prostorska enota~~ **Prostorski enoti P13 in P14** ~~ima imata~~ parkovne in zelene površine

9. člen

(opis načrtovane ureditve zunanjih površin)

V območju urejanja se vzpostavijo sklenjene, nepretrgane poteze drevoredov ob obodnih cestah. Na območju Dunajske ceste v prostorski enoti C1 je predviden drevored, razen ob prekinitvi s

podvozom. Na območju Trga OF in Masarykove ceste v prostorski enoti C2 bo med dvoredni drevored umeščena mestna železnica, ki bo potekala na severni strani ceste. na južni strani ceste se uredijo dodatne drevoredne ter gručaste drevesne zasaditve, ki sledijo poteku ceste.

NA OBMOČJU VILHARJEVE CESTE V PROSTORSKI ENOTI C4 JE POLEG OBSTOJEČIH JAVORJEVIH DREVOREDOV NA SEVERNEM ROBU PROTI ZUPANČIČEVI JAMI, NAČRTOVANA UREDITEV NOVIH, ČIMBOLJ SKLENJENIH JAVORJEVIH DREVOREDOV.

Predvidena je ureditev peš promenad, ki bodo povezale parkovne površine na severnem in južnem delu ureditvenega območja. V ~~prostorski enoti P3~~ **prostorskih enotah P3a, P3b in P12a** je načrtovana ureditev novega pohoda do postajne dvorane (**P12a**). ~~v katerega so umeščeni krajinski motivi vode ter zelenih otokov.~~

~~V PROSTORSKI ENOTI P11 GOSPODARSKO RAZSTAVIŠČE SE OHRANJA OSREDNJO ODPRTO TLAKOVANO POVRŠINO Z VODNIM MOTIVOM TER ZASADITEV OB NJEM. OKOLICO OBJEKTOV SE ZASADI Z VEČJIMI ZELENIMI OTOKI, DVIGNJENIMI ZA SEDALNO VIŠINO, Z ROBOM OBDELANIM V SEDALO. NOVI VODNI MOTIVI SLEDJO OBSTOJEČI KROŽNI FORMI FONTANE.~~

V prostorski enoti P13 ob Kolodvorski ulici **in v prostorski enoti P14 ob Vilharjevi cesti** je predvidena nova parkovna ureditev. Zaradi poteka mestne železnice bo potrebna predstavitev obstoječega spomenika **v P13**.

Površine za parkiranje se ureja skladno s celovito ureditvijo odprtega prostora. Za preprečevanje parkiranja izven parkirnih površin se uporabi ustrezne elemente, kot so zasaditve, izbor talnih materialov, višinske ovire, vse kot sestavni del celovite oblikovalske rešitve. Uvozi v garaže so predvideni iz notranjih napajalnih cest.

Vse brežine, podporne in oporne zidove je treba krajinsko oblikovati.

Krajinske ureditve so zasnovane idejno in so prikazane na grafičnih kartah: »3.1 Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin- nivo terena«.

10. člen

(lokacijski pogoji in usmeritve za projektiranje in gradnjo)

Tlorisni obseg objektov

- Prostorska enota P1:

Tlorisna kompozicija je oblikovana kot enoten volumen, ki se na jugozahodni strani zaključí s stolpnico, ki predstavlja višinski poudarek v prostoru. Objekt se na severnem delu neposredno navezuje na osrednji povezovalni objekt v enoti ~~P3~~ **P12a** nad železniškimi tiri.

Zunanje tlorisne mere nadzemnih delov objektov bodo znašale

- objekt A1: ~~24 m x 36 m~~ **40 m x 28 m**
- objekt B1: ~~104 m x 60 m~~ **155 m x 55 m**
- ~~objekt C1: 48 m x 47 m~~
- ~~objekt D1: 34 m x 23 m~~
- kletna etaža: 170 m x ~~85~~ **80 m**

- Prostorska enota P2:

Tlorisna kompozicija je oblikovana kot enoten volumen, ki ima na severni strani stolpnico, ki predstavlja višinski poudarek v prostoru. Objekt se na južnem delu neposredno navezuje na osrednji povezovalni objekt v enoti ~~P3~~ **P12a** objekt nad železniškimi tiri.

- objekt A2: 24 m x 36 m
- objekt B2: ~~105 m x 85 m~~ **150 m x 100 m**
- objekt C2: 61 m x 41 m
- objekt D2: 93 m x 24 m
- - **objekt B21: 100 m x 20 m**
- kletna etaža: 170 m x ~~110~~ **100 m**

— ~~Prostorska enota P3:~~

~~Objekt povezuje prostorski enoti P1 in P2 z delom nad tiri in s podhodom in postajno dvorano pod tiri.~~

~~Dvorana potniškega terminala je integrirana v površino podhoda pod tiri, ki je mestna povezava med mestnim središčem in Bežigradom.~~

- objekt A3: 150 m x 120 m
- objekt B3: 210 m x 95 m
- objekt C3: 140 m x 70 m
- kletni objekt D3: 25 m x 50 m
- podhod E3: 195 m x 135 m
- kletni objekt F3: 150 m x 90 m

- Prostorska enota P4:

V območju se nahajata obstoječi objekt železniške postaje in upravno poslopje.

- objekt A4: 85 m x 32 m (obstoječi objekt železniške Postaje)
- objekt B4: 70 m x 14 m (obstoječi objekt)

- Prostorska enota P5:

V območju se nahaja avtobusna postaja, ~~ki je sestavljena iz enega volumna in nadstrešnice nad peroni~~ **objekta v nadstropjih, ki nadkriva perone na nivoju terena..**

- objekt A5: 68 m x ~~18~~ **42 m**
- **objekt B5: 115 m x 42 m**
- kletna etaža: ~~216 m x 35 m~~ **240 m x 42 m**

- Prostorska enota P6:

Formalna kompozicija je oblikovana kot lamela enotne debeline in enake zasnove kot jo imata vzhodna otoka v prostorskih enotah P7 in P9. V nadstropju so nameščeni posamezni kubusi, ki na severni strani konzolno previsevajo. V izteku obstoječega podhoda pod železniškimi tiri je predvidena cezura ~~v pozidavi z izgradnja dveh mostnih etaž.~~ **Cezure se pojavljajo tudi ob v podaljšku iztekov cest, ki se v tem območju priključujejo na Masarykovo cesto.**

- objekt A6: ~~20 m x 16 m~~ **267 m x 22 m**
- objekt B6: 20 m x 16 m
- objekt C6: 40 m x 12 m
- objekt D6: 51 m x 12 m
- objekt E6: 40 m x 16 m
- objekt F6: 38 m x 12 m
- objekt G6: 95 m x 16 m
- **objekt A61: 40 m x 22 m**
- **objekt A62: 42 m x 22 m**
- **objekt A63: 40 m x 22 m**
- **objekt A64: 21 m x 22 m**

- objekt A65: **21 m x 22 m**
- kletna etaža: ~~264 m x 22 m~~ **267 m x 31 m**

- Prostorska enota P7:

Tlorisna kompozicija je oblikovana kot kompleksen volumen, sestavljen iz manjših enot, naloženih vrh enotne strehe, ki meandrira v prerezu. Na južni strani se dviguje nebotičnik, ki predstavlja višinski poudarek v prostoru.

- objekt A7: ~~38 m x 16 m~~ **40 m x 28 m**
- objekt B7: ~~46 m x 12 m~~ **244 m x 60 m**
- objekt C7: ~~64 m x 16 m~~
- objekt D7: ~~38 m x 16 m~~
- objekt E7: ~~24 m x 36 m~~
- objekt F7: ~~58 m x 66 m~~
- objekt G7: ~~60 m x 52 m~~
- objekt H7: ~~30 m x 12 m~~
- objekt I7: ~~30 m x 42 m~~
- objekt J7: ~~36 m x 24 m~~
- objekt B71: **40 m x 22 m**
- objekt B72: **40 m x 22 m**
- objekt B73: **45 m x 62 m**
- objekt B74: **36 m x 22 m**
- kletna etaža: ~~260 m x 65 m~~ **244 m x 60 m**

- Prostorska enota P8:

V kletni etaži so predvidene površine, ki bodo programsko dopolnile podvoz Šmartinske ceste pod železniškimi tiri.

- kletni objekt A8: 105 m x 12 m

- Prostorska enota P9:

Tlorisna kompozicija je oblikovana kot kompleksen volumen, sestavljen iz manjših enot, naloženih vrh enotne strehe, ki meandrira v prerezu. Na južni strani se dviguje nebotičnik, ki predstavlja višinski poudarek v prostoru.

- objekt A9: ~~20 m x 16 m~~ **36 m x 24 m**
- objekt B9: ~~20 m x 16 m~~ **174 m x 40 m**
- objekt C9: ~~40 m x 12 m~~
- objekt D9: ~~51 m x 12 m~~
- objekt E9: ~~40 m x 16 m~~
- objekt F9: ~~38 m x 12 m~~
- objekt G9: ~~66 m x 16 m~~
- objekt B91: **48 m x 24 m**
- objekt B92: **34 m x 32 m**
- objekt C9: **22 m x 14 m**
- kletna etaža: ~~178 m x 48 m~~ **174 m x 40 m**

- Prostorska enota P10:

V vzhodnem delu območja se nahaja obstoječi objekt Slovenskih železnic **JŽI**, na zahodni strani pa je predviden novi objekt **HSŽ**.

- objekt A10: 156 m x 37 m
- kletna etaža: ~~156 m x 48 m~~ **235 m x 47 m**

- Prostorska enota P11:

V prostorski enoti P11 se nahajajo obstoječi objekti Gospodarskega razstavišča. Novi objekti so predvideni na južnem delu območja in se navezujejo na obstoječe objekte.

- objekt A11: ~~24~~ **36** m x 24 m
- objekt B11: ~~73 m x 24 m~~ **62 m x 26 m**
- ~~kletni objekt C11: 180 m x 42 m~~
- **kletni etaži: 36 m x 24 m in 62 m x 26 m**

- **Prostorska enota P12a:**

Objekta v prostorskih enotah P1 in P2 sta povezana z delom objekta nad tiri in s podhodom ter postajno dvorano pod tiri. Dvorana potniškega terminala je integrirana v površino podhoda pod tiri, ki je mestna povezava med mestnim središčem in Bežigradom.

- objekt A12a: **115 m x 100 m**
- objekt B12a (postajna dvorana): **205 m x 150 m**
- kletna etaža objekta A12a: **170 m x 85 m**

Skupna določila:

Pri objektih, ki so nepravilnih oblik je upoštevana najdaljša stranica objekta oz. njegov maksimalni razpon.

~~Pri zunanjih merah objekta je dopustno odstopanje ± 3 m.~~

Dovoljena je sprememba gabaritov kletnih etaž v primeru, da je vsaj 1m odmaknjena od regulacijskih linij, da ne posega v trase komunalnih vodov in da omogoča predvidene ureditve zelenih površin.

Spremembe velikosti kletnih etaž izven določenih gradbenih meja so možne v primeru tehnoloških in funkcionalnih zahtev pri racionalni zasnovi kleti in ob upoštevanju splošnih pogojev za gradnjo kleti.

Etažnost in višine objektov

- Prostorska enota P1:

- objekt A1: ~~34K+P+25~~**23**, h = maksimalno 100.00m
- objekt B1: ~~34K+P+52+T~~, h = **maksimalno 23.00m**, (terasna etaža: h = maksimalno **28, 00m**)
- ~~objekt C1: 3K+P+3+2M,~~
- ~~objekt D1: 3K+P+4+M~~

- Prostorska enota P2:

- objekt A2: ~~34K+P+12~~, h = maksimalno ~~50.00m~~ **60.00m**
- objekt B2: ~~34K+P+52+T~~, h = **maksimalno 23.00m**, (terasna etaža: h = maksimalno **28, 00m**)
- ~~objekt C2: 3K+P+3+2M~~
- ~~objekt D2: 3K+P+5+M~~
- **objekt B21: 4K+P+6, h = maksimalno 32.00m**

~~Prostorska enota P3:~~

- ~~objekt A3: 3~~
- ~~objekt B3: 2, h = maksimalno 14.00 m~~
- ~~objekt C3: 2 (in parkiranje na strehi)~~
- ~~objekt D3: K~~
- ~~objekt E3: K (podhod in postajna dvorana)~~

- ~~objekt F3: K~~
- Prostorska enota P4:
 - objekt A4: P+2+M
 - objekt B4: P+2+M
- Prostorska enota P5:
 - objekt A5: $2K+P+4$, h = maksimalno ~~20.00m~~**19.00m**
 - **objekt B5: $2K+P+2$, h = maksimalno 13.00m**
 -
- Prostorska enota P6:
 - objekt A6: $3K+P+32$, h = maksimalno 13.50m
 - ~~- objekt B6: $3K+3$,~~
 - ~~- objekt C6: $3K+P+7$, h = maksimalno 32.00m~~
 - ~~- objekt D6: $3K+P+5$,~~
 - ~~- objekt E6: $3K+P+3$,~~
 - ~~- objekt F6: $3K+P+7$, h = maksimalno 32.00m~~
 - ~~- objekt G6: $3K+P+1$~~
 - - **objekt A61: $3K+P+5$, h = maksimalno 24.00m**
 - - **objekt A62: $3K+P+7$, h = maksimalno 31.00m**
 - - **objekt A63: $3K+P+7$, h = maksimalno 31.00m**
 - - **objekt A64: $3K+P+5$, h = maksimalno 24.00m**
 - - **objekt A65: $3K+P+5$, h = maksimalno 24.00m**
- Prostorska enota P7:
 - objekt A7: $3K+P+716$, h = maksimalno 65.00m
 - objekt B7: $3K+P+31$, h = maksimalno 10.00m
 - ~~- objekt C7: $3K+P+1$,~~
 - ~~- objekt D7: $3K+P+7$,~~
 - ~~- objekt E7: $3K+P+16$, h = maksimalno 65,00m~~
 - ~~- objekt F7: $3K+P+1$,~~
 - ~~- objekt G7: $2K+P+4$,~~
 - ~~- objekt H7: $2K+P+3$,~~
 - ~~- objekt I7: $2K+P+3$,~~
 - ~~- objekt J7: $2K+P+8$,~~
 - - **objekt B71: $3K+P+7$, h = maksimalno 31.00m**
 - - **objekt B72: $3K+P+5$, h = maksimalno 24.00m**
 - - **objekt B73: $3K+P+3$, h = maksimalno 25.00m**
 - - **objekt B74: $3K+P+7$, h = maksimalno 36.00m**
- Prostorska enota P8:
 - objekt A8: K
- Prostorska enota P9:
 - objekt A9: $23K+P+16$, h = maksimalno 65,00m
 - objekt B9: $23K+P+21$, h = maksimalno 10.00m
 - ~~- objekt C9: $2K+P+4$,~~
 - ~~- objekt D9: $3K+P+5$,~~
 - ~~- objekt E9: $3K+P+1$,~~
 - ~~- objekt F9: $3K+P+3$,~~
 - ~~- objekt G9: P+5,~~
 - - **objekt B91: $3K+P+7$, h = maksimalno 31.00m**

- - objekt B92: 3K+P+3, h = maksimalno 25.00m
- Prostorska enota P10:
 - objekt A10: 3K+VP+4, h = maksimalno ~~20,00m~~23.00m
- Prostorska enota P11:
 - objekt A11: 3K+P+316, h = maksimalno 65.00m
 - objekt B11: 3K+P+461, h = maksimalno ~~65,00m~~19.00m
 - objekt C11: 3K
- **Prostorska enota P12a:**
 - objekt B12a: 4K+/-+2, h = maksimalno 23.00m
 - objekt A12b: K (postajna dvorana)

Bruto etažne višine posameznih etaž so lahko največ:

- pritličje: ~~5,0 m oziroma 7,0 m za prostorske enote P1, P2, in P3;~~
7,0 m
9,0 m v prostorskih enotah P1, P2 in P12a
- nadstropna etaža: ~~3,6 m oziroma 5,0 m za prostorske enote P1, P2, in P3;~~
5,0 m
9,0 m v prostorskih enotah P1, P2 in P12a
- kletne etaža: ~~6,0~~ 7,0 m.

Maksimalna višina je maksimalni višinski gabarit objekta nad terenom, ki je določen z najvišjo točko venca objekta, nad to koto je dovoljena le izvedba strešne konstrukcije, tehničnih naprav, strojnih inštalacij in telekomunikacijskih naprav.

Število etaž v objektih se lahko prilagaja programskim rešitvam, vendar znotraj maksimalnega dopustnega višinskega gabarita objekta.

Dopustno odstopanje maksimalnega višinskega gabarita objektov je minus 1 m (razen za objekt A1 v prostorski enoti P1, A7 v prostorski enoti P7, A9 v prostorski enoti P9 in A11 v prostorski enoti P11).

Najvišji dopustni višinski gabarit stolpnice A1 v prostorski enoti P1 je 100 m, stolpnic A7 v prostorski enoti P7, A9 v prostorski enoti P9 in A11 v prostorski enoti P11 pa 65 m nad nivojem terena. Ta omejitev velja za najvišjo točko venca objekta nad to koto je dovoljena le izvedba strešne konstrukcije, tehničnih naprav, strojnih inštalacij in telekomunikacijskih naprav, ni pa dovoljena ureditev mansarde. Minimalni dopustni višinski gabarit stolpnice A1 v prostorski enoti P1 je 90 m, stolpnic A7 v prostorski enoti P7, A9 v prostorski enoti P9 in A11 v prostorski enoti P11 pa 50 m nad nivojem terena.

V prostorski enoti P1 je za objekt B1 dopustna višina zgornje točke zaključnega venca objekta B1 in C1 ob Trgu OF 22,0 23 m nad nivojem terena. Nad to koto je na objektu B1 dovoljena izvedba terasne etaže pod pogojem, da je umaknjena od roba fasade za višino etaže od roba južne fasade umaknjena minimalno 16m od vzhodne pa minimalno 25m. Maksimalna višina terasne etaže je 28m.

V prostorski enoti P2 je na objektu za objekt B2 in C2 dopustna višina zgornje točke zaključnega venca 23m nad nivojem terena. Nad to koto je na objektu B2 dovoljena izvedba terasne etaže pod pogojem, da je umaknjena od roba severne fasade za višino etaže minimalno 18m od vzhodne pa minimalno 25m. Maksimalna višina terasne etaže je 28m.

~~Višina vencev objektov: B3 v prostorski enoti P3 ne sme biti višja od obstoječega objekta železniške postaje, to je 14 m nad nivojem terena.~~

Minimalna višina nadstrešnice v prostorski enoti P12a je 12m, maksimalna višina pa ne sme biti višja od obstoječega objekta železniške postaje, to je 14 m nad nivojem terena.

~~Najvišji dopustni višinski gabarit stolpnice A1 v prostorski enoti P1 je 100 m, stolpnice E7 v prostorski enoti P7 in A9 v prostorski enoti P9 pa 65 m nad nivojem terena. Ta omejitev velja za zgornjo točko zadnje stropne plošče. Nad to koto je dovoljena izvedba strehe, zaključnega venca, tehničnih naprav, strojnih instalacij in telekomunikacijskih naprav, ni pa dovoljena ureditev mansarde.~~

Idejna višinska regulacija

Zunanja ureditev se prilagodi terenu in višinskim potekom obodnih cest. Kota finalnega tlaka v pritličju objektov je razvidna iz karte: »3.5 Prometno tehnična situacija in višinska regulacija«.

Višinska regulacija terena je idejna. Odstopanje pri določeni višinski koti objektov je $\pm 0,50$ m. Pri višinski regulaciji zunanje ureditve in objektov je treba upoštevati neovirano dostopnost za vse uporabnike. Podrobna določitev višinskih kot terena se izvede v fazi izdelave projektne dokumentacije.

Oblikovanje objektov

Fasade morajo biti izvedene s kvalitetnimi trajnimi materiali. Novi objekti v prostorskih enotah morajo biti oblikovani usklajeno.

Strehe novih objektov in nadzidav v prostorskih enotah P1, P2, ~~P3~~, P5, P6, P7, P9, P10, ~~in P11~~ **in P12a** so lahko ravne, eno ali večkapne z naklonom do 6°. Ravne strehe naj bodo pretežno izvedene kot terasne zelene površine. Dovoljena je zaščita vhodov z nadstreški. Strehe nadstreškov so lahko ravne, eno ali večkapne z naklonom do 6°.

Položaj in dimenzije objektov ter idejna višinska regulacija so podrobneje razvidni iz grafičnih kart *3.1 Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin – nivo terena*, *3.2 Zazidalna situacija - nivo kleti.*, *3.3 Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin – 4.etaža nivo streh*, *3.5 Prometno tehnična situacija in višinska regulacija.*

Elementi določitve umeščanja načrtovanih ureditev v prostor

~~Pomen oznak v grafičnem delu zazidalnega načrta:~~

- **GM** gradbena meja je črta, ki jo novograjeni objekti ne smejo presegati, lahko pa se je dotikajo ali pa so od nje odmaknjeni v notranjost. Nadstreški lahko izjemoma presegajo GM za 2 m.
- **GMn** gradbena meja v nadstropju je črta, ki jo novograjeni objekti ne smejo presegati nad pritlično etažo, lahko pa se je dotikajo ali pa so od nje odmaknjeni v notranjost.
- **GLp** gradbena linija pritličja je črta, na katero morajo biti z enim robom postavljeni objekti v pritličju, ki se gradijo na zemljiščih ob tej črti; dovoljeni so le manjši zamiki

fasade (do 25% fasadne površine, največ 2m v notranjost objekta). Nadstreški lahko izjemoma presegajo GLp za 2 m.

- **GLn** gradbena linija v nadstropju je črta, na katero morajo biti z enim robom postavljeni objekti nad pritlično etažo objektov, ki se gradijo na zemljiščih ob tej črti; dovoljeni so le manjši zamiki fasade (do 25% fasadne površine, največ 2m v notranjost objekta).
- **GLk** gradbena linija v kleti je črta, na katero morajo biti z enim robom postavljeni objekti pod nivojem terena, ki se gradijo na zemljiščih ob tej črti.
- **RL** - regulacijska linija razmejuje javne površine od drugih površin,
- **RLZ** - regulacijska linija razmejuje območje železniških tirov in naprav od drugih površin,
- **P** - prostorska enota je površina, ki se ureja z enotnimi merili in pogoji, vsebuje eno ali več gradbenih parcel, razdeljena je na enega ali več lastnikov,
- **C** - cesta, cestni odsek je površina namenjena prometu.
- **T** - terasna etaža je zadnja etaža, ki je pozidana do s posebnimi določili določenega deleža in vsebuje tudi terase na strehi predzadnje etaže,
- ~~hs h~~ - maksimalna višina objekta od kote terena do zgornje točke ~~zadnje stropne plošče venca objekta~~, nad to koto je dovoljena izvedba strehe, zaključnega venca, tehničnih naprav, strojnih instalacij in telekomunikacijskih naprav, ni pa dovoljena ureditev mansarde.
- ~~hv~~ - maksimalna višina objekta od kote terena do zgornje točke zaključnega venca, nad to koto je dovoljena izvedba strehe.

11. člen

(usmeritve glede posegov na obstoječih objektih)

Rušitve

Za potrebe izgradnje komunalne in prometne infrastrukture za obe območji urejanja se odstrani objekte na parcelah:

K.O. Tabor:

2004, 2005, 2008, 2011, 2012, 2013, 2013/2, 2015 (del), 2016, 2017, 2019, 2020, 2022, 2023, 2025, 2026, 2033, 2034, 2035, 2041, 2046, 2047, 2054, 2059, 2067, 2068, 2069, 2073/1 (del), 2073/2 (del), 2074/1, 2074/2, 2075, 2077, 2078, 2080/1 (del), 2080/2 (del), 2083 (del), 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090 (del), 2091, 2092, 2093, 2096/1 (del), 2097, 2098, 2099, 2100, 2103/1, 2103/2 (del), 2106/1 (del), 2106/4 (del), 2106/5 (del), 2115 (del), 2116, 2122, 2123, 2124, 2125, 2127, 2128, 2129, 2139, 2140, 2143, 2146, 2159, 2220/1;

K.O. Bežigrad:

1844/1, 1845/2 (del), 1845/5 (del), 1845/6, 1846/1, 1849, 1851/4, 1852/1, 1852/9, 2232/1 (del), 2232/4, 1840 (prestavitev objekta).

Obstoječi objekti

V prostorskih enotah P4, P7, P10 in P11 so dovoljene adaptacije znotraj obstoječih gabaritov, rekonstrukcije, nadomestne gradnje, investicijsko-vzdrževalna dela in spremembe namembnosti v trgovske in druge storitvene dejavnosti, upravne in pisarniške, kulturne in razvedrilne dejavnost.

12. člen

(pogoji za gradnje enostavnih objektov)

Dovoljena je postavitve naslednjih enostavnih objektov v vse prostorske enote:

Enostavni objekti, ki jih je dovoljeno graditi:

- nadkrito čakalnico na avtobusnem postajališču.
- javne kolesarnice z nadstreškom,
- javne telefonske govornice,
- objekte za oglaševanje, vendar samo reklamne stolpe,
- skulpture in druge prostorske inštalacije,
- vodnjake oziroma okrasne bazene,
- ograje atrijev pritličnih stanovanj v večstanovanjskih objektih,
- igriščne ograje,
- protihrupne ograje,
- postavitve sezonskega gostinskega vrta (v prostorskih enotah : P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P9, P11, P13, P14).

IV. ZASNOVA PROJEKTIH REŠITEV PROMETNE, ENERGETSKE, KOMUNALNE IN DRUGE GOSPODARSKE INFRASTRUKTURE IN OBVEZNOSTI PRIKLJUČEVANJA OBJEKTOV NANJO

13. člen

(pogoji za prometno urejanje)

Obodne ceste in križišča

Dunajska cesta se rekonstruira na potezi med obstoječim križiščem s Trgom OF, Tivolsko in Slovensko cesto ter načrtovanim križiščem z Vilharjevo cesto in Livarsko ulico. Ohranita se zahodni in vzhodni rob cestišča.

Določa se rekonstrukcija Dunajske ceste zaradi novogradnje cestne železnice in prilagoditve na načrtovani križišči s Trgom OF in Vilharjevo cesto.

Določa se normalni profil Dunajske ceste:

- vozišče	4 x 3,30 m
- cestna železnica	1 x 6,80 m
- varovalni odmik (min)	2 x 1,10 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik	2 x 2,00 m
- skupaj	30,20 m

Določa se rekonstrukcija križišča s Trgom OF, Slovensko in Tivolsko cesto, pri čemer se upošteva potek cestne železnice vzdolž Dunajske ceste in Trga OF. Križišče se semaforizira.

- severni krak križišča, Dunajska cesta, dva pasova naravnost, poseben pas za leve in desne zavijalce,
- južni krak križišča, Slovenska cesta, dva pasova naravnost, poseben pas za leve in desne zavijalce
- vzhodni krak križišča, Trg OF, dva pasova naravnost, poseben pas za leve in desne zavijalce

- zahodni krak križišča, Tivolska cesta, ~~en pas~~ **dva pasova** naravnost, dva pasova za leve zavijalce in ~~en pas~~ za desne zavijalce, **kombiniran s pasom za naravnost**.

Cestna železnica poteka po sredini Dunajske in Slovenske ceste in severni strani Trga OF in Masarykove ceste. Predvidena je povezava tras cestne železnice s Trga OF na Dunajsko za smer sever in Slovensko za smer jug.

Določa se rekonstrukcija križišča z Vilharjevo cesto in Livarsko ulico, pri čemer se upošteva potek cestne železnice vzdolž Dunajske ceste.

- severni krak križišča, Dunajska cesta, dva pasova naravnost, poseben pas za leve zavijalce,
- južni krak križišča, Dunajska cesta, dva pasova naravnost, poseben pas za desne zavijalce
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, pas za leve in desne zavijalce, vožnja naravnost ni dovoljena
- zahodni krak križišča, Livarska cesta, enosmerna cesta, smer vzhod pas za desne zavijalce.

Vilharjeva cesta se rekonstruira na potezi med načrtovanim križiščem z Dunajsko cesto in križiščem s Šmartinsko cesto. ~~Ohrani se severni rob cestišča.~~ **V delu od Dunajske ceste do Železne ceste se obstoječi rob vozišča zaradi širitev premakne proti severu. V delu od Železne ceste proti Šmartinski cesti se ohrani severni rob cestišča Vilharjeve ceste.** Določa se rekonstrukcija Vilharjeve ceste zaradi izvedbe **dodatnih pasov**, pasov za zavijalce, parkirnih pasov in pasov za pešce ter kolesarje.

Določa se normalni profil Vilharjeve ceste **med Železno in Šmartinsko cesto** (izven območja križišč):

- vozišče	2 x 4,50 m
- parkirni pas ali zelenica	2 x 2,50 m*
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik	2 x 2,00 m
- skupaj	22,00 m

* vključen varovalni odmik 0.50 m.

Določa se normalni profil Vilharjeve ceste med Dunajsko in Železno cesto:

- vozišče	4 x 3,00 m
- parkirni pas ali zelenica	2 x 2,50 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik	2 x 2,00 m
- skupaj	25,00 m

* vključen varovalni odmik 0.50 m.

Določa se normalni profil Vilharjeve ceste (v območju križišč **med Železno cesto in Šmartinsko cesto**):

- vozišče	3 x 3,00 m
- parkirni pas ali zelenica	2 x 2,50 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik	2 x 2,00 m
- skupaj	22,00 m

Določa se normalni profil Vilharjeve ceste (na mestu **obojestranskega** avtobusnega postajališča):

- vozišče	2 x 4,50m 4 x 3,00m
- avtobusno postajališče	2 x 2,50 3,00 m
- peron	2 x 2,50 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik	2 x 2,00 m
- skupaj	27,00 m 31,00 m

Določa se novogradnja križišča vzhodno od objekta **B2** v **prostorski enoti** P2. Križišče se semaforizira.

- južni krak križišča, interna dovozna cest, izvoz ~~z avtobusne postaje~~ **iz prostorske enote P2**, poseben pas za leve in desne zavijalce
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, pas naravnost, poseben pas za leve zavijalce
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desne zavijalce

Določa se ukinitvev priključka Robbove ulice, ki se slepo zaključí na severni strani Vilharjeve ~~ulice~~ **ceste**.

Določa se rekonstrukcija križišča z ~~Železno~~ **Železno** cesto. Križišče se semaforizira.

- severni krak križišča, ~~Železna~~ **Železna** cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce,
- južni krak križišča, dovoz do avtobusne postaje, ~~enosmerna cesta, smer jug, dva pasova naravnost~~ **poseben pas za leve in desne zavijalce,**
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce.

Določa se rekonstrukcija križišča z Neubergerjevo ulico. Križišče se semaforizira.

- severni krak križišča, Neubergerjeva ulica, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce,
- južni krak križišča, dovoz do bencinskega servisa in objekta kontrolnega stolpa, kombiniran pas za vse smeri,
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce.

Določa se rekonstrukcija križišča s Črtomirovo ulico. Križišče se ne semaforizira.

- severni krak križišča, Črtomirova ulica, enosmerna v smeri jug, kombiniran pas za vse smeri,
- južni krak križišča, dovoz do ~~objekta~~ **objektov v prostorski enoti** P9, kombiniran pas za vse smeri,
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno.

Določa se rekonstrukcija križišča z Novakovo ulico. Križišče se ne semaforizira.

- severni krak križišča, Novakova ulica, kombiniran pas za vse smeri,
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in ~~levo~~ **desno,**
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, pas naravnost, **možnost zavijanja levo.**

Določa se rekonstrukcija križišča z Šmartinsko in Topniško cesto. Križišče se semaforizira.

- severni krak križišča, Topniška cesta, dva pasova naravnost, pas za leve in desne zavijalce,
- južni krak križišča, Šmartinska cesta, dva pasova naravnost, pas za leve in desne zavijalce,
- vzhodni krak križišča, Šmartinska cesta, kombiniran pas naravnost in desno, dva pasova za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, dva pasova naravnost, pas za leve in desne zavijalce.

Cestna železnica poteka po severni strani Šmartinske ceste, prečka Topniško cesto in nadaljuje v podvoz po zahodni strani Šmartinske ceste.

Šmartinska cesta se rekonstruira na potezi med od ovinka ob slepem izteku Jenkove ulice, v podvozu pod železnico, preko križišča s Topniško ulico do vključno priključka Kolinske ulice. Rekonstrukcija Šmartinske ulice se določa zaradi spremembe situativnega in niveletnega poteka trase Šmartinske ceste, izgradnje cestne železnice, povečanja števila vozniških pasov in pasov za pešce ter kolesarje.

Določa se normalni profil Šmartinske ceste (med Topniško cesto in Kolinsko ulico):

- vozišče	5 x 3,50 m
- ločilni pas	1 x 1,20 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik (min)	2 x 2,00 m
- zelenica	1 x 3,0 m
- cestna železnica	1 x 6,80 m
<hr/>	
- skupaj	36,50 m

Določa se normalni profil Šmartinske ceste (podvoz):

- vozišče	6 x 3,25 m
- odmik (konstrukcija)	1 x 3,00 m
- varovalni pas-odmik	2 x 1,00 m 3 x 0,50 m
- kolesarska steza (vzhod)	1 x 1,75 m
- pločnik (vzh.)	1 x 1,60 m
- kolesarska steza (zahod)	1 x 2,00 m
- pločnik (zahod)	1 x 3,0 m
- cestna železnica	1 x 6,80 m
- peron cestne železnice	2 x 3,00 m
<hr/>	
- skupaj	41,65 m 44,15 m

Določa se rekonstrukcija križišča z Grablovičevo cesto. Križišče se semaforizira.

- severni krak križišča, Šmartinska cesta, dva pasova naravnost, pas za leve zavijalce,
- južni krak križišča, Šmartinska cesta, dva pasova naravnost, pas za desne zavijalce,
- vzhodni krak križišča, Grablovičeva ulica, dva pasova za leve zavijalce, pas za desne zavijalce.

Cestna železnica poteka po zahodni strani križišča in vanj ne posega.

Določa se ukinitvev priključka Šmartinske ceste na mestu sedanjega slepega izteka Jenkove ulice.

Trg OF in Masarykova cesta se rekonstruira na potezi med Dunajsko cesto do ovinka ob slepem izteku Jenkove ulice. Določa se rekonstrukcija Trga OF in Masarykove ulice zaradi spremembe situativnega in niveletnega poteka trase Masarykove ceste, izgradnje cestne železnice, povečanja števila vozniških pasov in pasov za pešce ter kolesarje. Na potezi med Dunajsko in Njogoševo cesto se

ohranja sedanji južni rob vozišča. Cestišče se širi proti severu. Cestna železnica poteka vzdolž severnega roba vozišča Trga OF in Masarykove ceste. Od Njegoševe do priključka na rekonstruirano Šmartinsko cesto poteka Masarykova po novi trasi.

Določa se normalni profil Trga OF in Masarykove ceste (med Dunajsko in Maistrovo ulico)

- vozišče	4 x 3,25 m
- ločilni pas zelenica	1 x 4,00 m
- zelenica (jug)	≥ 1 x 1,00 m
- zelenica (lokalno peron)	1 x 3,00 4,00 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik (min)	2 x 2,00 m
- cestna železnica	1 x 6,80 m
skupaj	36,80 m

Določa se rekonstrukcija križišča z Miklošičevo ulico. Križišče se semaforizira.

- severni krak križišča, dovoz do ~~objekta o.1~~ **objektov v prostorski enoti P1, kombiniran** pas naravnost in desno, pas za leve zavijalce,
- južni krak križišča, Miklošičeva ulica, enosmerna za smer jug, dva pasova naravnost,
- vzhodni krak križišča, Trg OF, dva pasova za naravnost, en kombiniran z desnim zavijalcem, pas za leve zavijalce
- zahodni krak križišča, Trg OF, dva pasova za naravnost, en kombiniran z desnim zavijalcem, pas za leve zavijalce

Cestna železnica poteka po zahodni strani križišča in prečka severni krak križišča.

V izteku Kolodvorske ulice je predvidena navezava cestne železnice iz smeri Kolodvorska ulica na Trg OF. Cestna železnica prečka vozišče Trga OF v neposredni bližini načrtovanega prehoda za pešce. **Prečkanje cestne železnice se semaforizira.**

Določa se rekonstrukcija križišča z Resljevo cesto. Križišče se semaforizira.

- severni krak križišča, dovoz do ~~objekta o.3~~ **objektov v prostorski enoti P6**, kombiniran pas za vse smeri,
- južni krak križišča, Resljeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, pas za leve zavijalce,
- vzhodni krak križišča, Masarykova ulica, dva pasova naravnost, en kombiniran z desnim zavijalcem, pas za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Masarykova cesta, dva pasova naravnost, en kombiniran z desnim zavijalcem, pas za leve zavijalce.

Cestna železnica prečka severni krak križišča.

Določa se rekonstrukcija križišča z Metelkovo ulico. Križišče se semaforizira.

- severni krak križišča, dovoz do ~~objekta o.3 in o.4~~ **objektov v prostorskih enotah P6 in P7**, kombiniran pas za vse smeri
- južni krak križišča, Metelkova ulica, kombiniran pas za vse smeri
- vzhodni krak križišča, Masarykova ulica, ~~tri~~ **pasovi dva pasova** naravnost, ~~en kombiniran z pas za desne zavijalce, pas za leve zavijalce~~
- zahodni krak križišča, Masarykova cesta, dva pasova naravnost, pas za leve ~~in desnim zavijalcem, pas za leve zavijalce~~ **desne zavijalce in pas za desne zavijalce**

Cestna železnica prečka severni krak križišča. Cestna železnica prečka severni krak križišča in se odcepi na železniške tire, **severno od objekta A7 in B7.** Preko severnega kraka križišča se s trase cestne železnice ob Masarykovi predvidi uvoz avtobusa mestnega potniškega prometa **na vozišče Masarykove ceste.**

Določa se rekonstrukcija križišča z Maistrovo ulico. Križišče se semaforizira.

- severni krak križišča, prehod za avtobus mestnega potniškega prometa na traso cestne železnice
- južni krak križišča, Maistrova ulica, enosmerna za smer jug, dva pasova naravnost
- vzhodni krak križišča, Masarykova ulica, ~~tri~~ **dva pasova** naravnost, en kombiniran z desnim zavijalcem, ~~pas~~ **dva pasova** za leve zavijalce
- zahodni krak križišča, Masarykova cesta, dva pasova naravnost, pas za leve in desne zavijalce.

Cestna železnica prečka severni krak križišča. Preko severnega kraka križišča se predvidi uvoz avtobusa mestnega potniškega prometa **z vozišča Masarykove ceste** na traso cestne železnice.

Določa se rekonstrukcija križišča z Njogoševo cesto. Križišče se semaforizira.

- južni krak križišča, Njogoševa cesta, enosmerna za smer sever, pas za leve in desne zavijalce,
- vzhodni krak križišča, Masarykova ulica, štiri pasovi naravnost.
- zahodni krak križišča, Masarykova cesta, dva pasova naravnost.

Cestna železnica, ki poteka vzdolž severne strani Masarykove ceste prečka severni krak križišča. Cestna železnica poteka po zahodni strani Njogoševe ceste in prečka Masarykovo cesto. Preko severnega kraka križišča se predvidi uvoz avtobusa mestnega potniškega prometa na traso cestne železnice.

Mirujoči promet

Površine za mirujoči promet se zagotavljajo na prostem in v kletih načrtovanih objektov. Parkirna mesta na prostem se zagotavljajo v okviru javnih prometnih in privatnih površin.

Za zagotovitev ustreznega števila parkirnih mest je potrebno upoštevati naslednje normative:

- trgovina 1 PM/30-40 m² koristne prodajne površine;
- pisarniški prostori 1 PM/30-40 neto površine;
- kino 1 PM 7-10 sedežev, hotel 1 PM/ ~~6 postelj~~ **sobo oziroma 2 postelji**;
- gostišča, restavracije 1 PM/42 **8** sedežev;
- stanovanja 1,5 PM /enoto.

Glede na središčno lokacijo v mestu, možno souporabo parkirnih mest (časovno različne aktivnosti), dobro prometno dostopnost in visoko stopnjo javnih prevoznih sredstev se lahko pri dimenzioniranju potrebnega števila parkirnih mest uporabi ustrezne redukcijske faktorje, pri čemer je treba vsaka odstopanja utemeljiti.

Javna parkirna mesta se zagotavljajo vzdolž Vilharjeve ulice in sicer severno od **objektov A2 in B2 (11 PM)** objekta ~~P2 (22 pm)~~, na severni strani avtobusnega postajališča ~~parkirna mesta~~ za t.i. minutno parkiranje (**5 PM**), taxi vozila (~~10~~ **8** pm) in vzhodno od križišča z Železno ulico (64 pm). Parkirna mesta ob Vilharjevi cesti so namenjena kratkotrajnemu parkiranju.

Javna parkirna mesta ob Vilharjevi cesti so predvidena **v parkirni garaži** pod objektom ~~P2 in pod avtobusnim postajališčem B2~~ **ter garaži pod in nad avtobusno postajo. Dovoz do parkirnih mest ob avtobusni postaji je predviden posredno preko objekta B2.**

Javna parkirna mesta za potrebe uporabnikov železnice se uredijo na vzhodni strani objekta obstoječe železniške postaje. ~~v sklopu prostorske enote 4.~~ **Ob trasi mestne železnice se ob železniški postaji uredijo parkirna mesta** za t.i. minutno parkiranje in za taxi vozila.

Parkirna mesta za potrebe objektov se zagotavlja predvsem v kletih. Za objekte v prostorski enoti P10 je določeno število parkirnih mest **predvidenih** v okviru funkcionalnega zemljišča objekta na nivoju terena.. Glede na namembnost objektov je treba zagotoviti ustrezno število parkirnih mest za **zaposlene oziroma stanovalce in obiskovalce. in invalide osebe. Zagotoviti je potrebno ustrezno število parkirnih mest za invalide.**

Pri načrtovanju priključevanja garaž na javne prometne površine je treba upoštevati sledeče:

- **Uvozi oziroma izvozi iz parkirnih objektov morajo biti načrtovani tako, da čim manj ovirajo promet na javnih cestah.**
- **Znotraj parkirnih objektov morajo biti prometni tokovi vodeni tako, da na mestu uvoza/izvoza ne pride do križanj uvoznih in izvoznih prometnih tokov. Uvozni in izvozni pasovi so praviloma enosmerni.**
- **Na mestu uvozov moramo izven javne prometne površine zagotoviti zadosten prostor - pas za čakanje vozil. Število in dolžina čakalnih pasov sta odvisna od kapacitete parkirnega objekta, namena uporabe (javni parkirni objekti, zasebni parkirni objekti), kapacitet kontrolnih naprav na mestu uvoza in geometrije pasov na mestu uvoza.**
- **Na mestu izvoza moramo zagotoviti primerno število izvoznih pasov, katerih število in dolžina je odvisna od podobnih parametrov kot veljajo za uvozne pasove. Pri izvoznih pasovih moramo posebej paziti, da vozila, ki čakajo na izvoz ne ovirajo vozil, ki uvažajo.**

Intervencija, dostava

Do vsakega od predvidenih objektov v okviru območja urejanja mora biti zagotovljen dovoz z dostavnimi, intervencijskimi in komunalnimi vozili. Dovozi se zagotovijo preko internih obodnih cest ki potekajo med načrtovanimi objekti in železniškimi tiri. Intervencijske poti morajo dimenzijsko ustrezati veljavnim standardom.

Avtobusna postaja

Avtobusna postaja je locirana na severni strani železniške postaje ob Vilharjevi cesti. Namenjena je primestnemu, medkrajevnemu in mednarodnemu avtobusnemu prometu. Z načrtovano peš rampo in eskalatorjem ~~travelatorjem~~ **oziroma tekočo klančino v naklonu, ki omogoča uporabo invalidom**, so komunikacije potnikov povezane s podzemno postajno dvorano železnice, peroni so prekriti z nadstrešnicami.

Avtobusna postaja je prometno navezana na javne prometne površine preko južnega kraka križišča Vilharjeva – Železna cesta. Znotraj avtobusne postaje je urejen enosmerni prometni režim. ~~Uvoz na postajo se izvede v južnem kraku križišča Vilharjeva železna cesta in izvoz na mestu priključka za objekt o.2.~~

V okviru avtobusne postaje bo urejenih ~~30 peronov~~ **55 parkirnih mest** za avtobuse. ~~Peroni so orientirani~~ **Parkirna mesta so orientirana** pod kotom 45 stopinj glede na smer vožnje in so prevozna. **Parkirna mesta ob južni strani avtobusne postaje so orientirana vzdolžno glede na smer vožnje.**

Mestni avtobusni potniški promet

Na vseh obodnih cestah obravnavanega ureditvenega območje potekajo linije mestnega avtobusnega potniškega prometa. Na ustreznih razdaljah so predvidena postajališča za avtobuse, ki se izvedejo kot samostojna ali v kombinaciji s postajališči cestne železnice, saj je kombinacija avtobusnih postajališč in postajališč mestne železnice tehnični in prometno možna. Lokacije postajališč so razvidne na grafičnih prilogah.

Cestna železnica

Načrtovana cestna železnica poteka po obravnavanem območju vzdolž severnega dela Trga OF in Masarykove ceste. Načrtovani so odcepi na Dunajsko, smer sever in jug, Kolodvorsko, smer jug, prehod na obstoječo državno železnico med objekti P6 in P7 ter odcep na Njogoševo, smer jug. Prostor dvotirnih prog zavzema širino ~~6.70~~ **6.80** m, na mestih postajališč pa se razširi na ~~12.30~~ **12.80** m. Na območju zazidalnega načrta so načrtovana ~~tri~~ **štiri** postajališča - na Trgu OF, ~~in~~ **na zahodnem delu Masarykove ceste ob Resljevi cesti, ter na vzhodnem delu Masarykove ceste ob Metelkovi ulici in v podvozu Šmartinske ceste pod železnico**. Postajališča mestne železnice so niveletno za 35 cm višja od okoliškega terena in imajo dolžino najmanj 80.0 m.

Idejna višinska regulacija

Višinska regulacija terena se prilagaja obstoječemu terenu oziroma obstoječim niveletam cest in obstoječih zunanjih površin. Izjemo predstavlja niveleta Masarykove ceste od Njogoševe ceste, pod načrtovanim rekonstruiranim podvozom pod železniškimi tiri, do križišča Šmartinska - Vilharjeva – Topniška. Načrtovana niveleta je glede na sedanje stanje na mestu podvoza globlja za ca 2.0 m. Na mestu podvoza se peš in kolesarska steza vodita denivelirano glede na načrtovano niveleto vozišča.

15. člen (komunalni kolektor)

Obstoječa mreža komunalnih kolektorjev se dogradi po Trgu OF in Masarykovi cesti vse od ~~Dunajske ceste~~ **komunalnega kolektorja po Dunajski cesti** do Njogoševe ceste, preko podvoza na Šmartinski in do obstoječega komunalnega kolektorja na Vilharjevi cesti. ~~Načrtovan kolektor na Trgu OF in Masarykovi cesti se poveže z obstoječim na Vilharjevi cesti v vzhodnem delu Dunajske ceste, tik ob načrtovanih objektih prostorskih enot P1, P2 in P3.~~ **Za povezavo komunalnih kolektorjev po Vilharjevi in Masarykovi cesti se v vzhodnem delu Dunajske ceste izvede nov komunalni kolektor tik ob načrtovanih objektih v prostorskih enotah P1, P2 in P12a. Komunalni kolektor po Masarykovi cesti se bo navezoval na načrtovani komunalni kolektor po Njogoševi cesti.**

Zaradi prestavitve dela Vilharjeve ceste, je ~~potrebna tudi prestavitev dela~~ **potrebno prestaviti zahodni del** obstoječega kolektorja **po Vilharjevi** v novo traso ceste.

Na križišču Dunajske in Tivolske ceste se poveže načrtovani kolektor z obstoječim.

V okviru načrtovani podhodov pod Vilharjevo in Trgom OF se pri prečnem prehodu preko podhoda del vodov vodi v zaščitnih ceveh po stropu, del pa v dnu podhoda. Potrebno je zagotoviti zadostno število, premer in vrsto cevi, ločeno za energetske in TK kable. Vse cevi je potrebno ustrezno pritrditi z upoštevanjem mase kablov.

Vzdolžni potek ob podhodu pa se lahko izvede kot del konstrukcije podhoda. V podhodu je vedno potrebno zagotoviti tudi obojestranski vhod v kolektor.

Del kolektorja od obstoječega na Vilharjevi cesti, preko podvoza na Šmartinski cesti in naprej po Njogoševi cesti je že načrtovan v OLN Njogoševe ceste, ki je v izdelavi.

Svetla širina načrtovanega kolektorja je 2,4m, višina 2m. Na vseh odcepih in večjih prebojih se kolektor razširi za 2m in zviša za 0,5m, nadkritje nad kolektorjem je minimalno 1,5m. Neposredno iz kolektorja je potrebno zagotoviti vodovodne odcepe za hidrante, ki se jih namesti tik ob kolektorju. V kolektorju je potrebno predvideti zadostno število polic za položitev kablov in vodov. Razporeditev komunalnih vodov ter križanj mora biti izvedena tako, da je omogočeno prosto gibanje po kolektorju. Na celotni mreži kolektorjev so že obstoječe in načrtovane napajalne točke, preko katerih se objekti napajajo z vso komunalno infrastrukturo, ki poteka v kolektorjih.

Trasa in dimenzije kolektorja se lahko smiselno spremenijo na podlagi naslednjih razlogov:

- končna rešitev oblik, dimenzij, kapacitet in programov samih objektov
- posebnosti v času gradnje – obseg gradbene jame objektov
- dinamika in terminski plan izgradnje
- termin in način izgradnje mestne železnice
- morebitni zapleti pri zagotavljanju samih zemljišč za gradnjo.

V okviru optimizacije rabe prostora je možen največji odmik od zasnovane trase na območju C2 in C3 med Metelkovo ulico in Njogoševo cesto in sicer v linijo kolesarske steze in hodnika za pešce ob objektih. V takšnem primeru je potrebno preveriti dolžine in možnosti priključevanja neposredno iz kolektorja pri posameznih upravljavcih komunalne infrastrukture.

~~Še preden se posega v traso obstoječega podvoza na Šmartinski cesti v prostorski enoti C3 je potrebno najprej zgraditi komunalni kolektor v skrajnem zahodnem delu načrtovanega podvoza, kamor se prestavi obstoječo komunalno infrastrukturo.~~

Kolektor se lahko gradi fazno in sicer vedno najmanj v obsegu ureditve javne ceste za posamezno fazo in najmanj v obsegu, ki zagotavlja napajanje posameznih prostorskih enot. V primeru fazne gradnje kolektorja je vedno potrebno zagotoviti bodisi začasno, bodisi že končno navezavo z zgrajenim odcepom kolektorja, ki bo omogočila povezavo z obstoječimi komunalnimi vodi.

Začasna priključitev objektov brez izgradnje kolektorja je dopustna samo v prostorski enoti P6 (v kolikor se bo te objekte zgradilo najprej), in v prostorski enoti P9 ter že načrtovan objekt A P10.

16. člen

(kanalizacijsko omrežje)

Splošni pogoji za potek in gradnjo kanalizacijskega omrežja:

~~Na obravnavanem območju je zasnovan mešan sistem kanalizacije. razen v delu, kjer je za odvajanje padavinskih voda s cest potrebno zgraditi samo meteorni kanal, ki se nato priključuje na mešan kanal.~~

~~Priključitev objektov je možna z direktnim priključkom samo za odtoke iz pritličij in nadstropij. Odtok iz kleti je možen le preko črpališča. Ostale pogoje priključevanja določi upravljavec kanalizacijskega omrežja.~~

~~Kanalizacija mora biti zgrajena vodotesno iz atestiranih materialov. Pred zasipom novozgrajenih kanalov mora biti izvršen preizkus vodotesnosti. Kanalizacija mora biti zgrajena v skladu z geotehničnimi pogoji. Dimenzije kanalov se določi na podlagi podatkov o obremenitvah v posameznem objektu oz. prostorski enoti.~~

~~Tehnološke odpadne vode, ki vsebujejo mastne, strupene, vnetljive ali agresivne snovi, se morajo pred priključkom na javno kanalizacijo očistiti do dovoljene stopnje onesnaženosti po uredbah za posamezne dejavnosti.~~

~~Pri načrtovanju, gradnji ter obratovanju in vzdrževanju kanalizacije morajo biti upoštevana vsa določila, ki jih vsebujejo veljavni predpisi in pravilniki o oskrbi z vodo in kanalizacijo ter Uredbo o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih vod v vode in javno kanalizacijo (Uradni list RS št.47/2005) in Pravilnik o odvajanju in čiščenju komunalne odpadne in padavinske vode (Uradni list RS, št. 105/2002, 50/2004). Upoštevati je potrebno Pravilnik Javnega podjetja Vodovod-Kanalizacija o tehnični izvedbi in uporabi javnega kanalizacijskega sistema (navodilo za delo št. ND-04.02/2).~~

~~Pri odvajanju padavinskih voda s cestišč in drugih javnih površin je potrebno upoštevati: Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Uradni list RS št.47/2005). Padavinske vode se navezujejo na mešan kanalizacijski sistem.~~

(1) Ureditve po posameznih cestnih odsekih in prostorskih enotah:

C1

V križišču Dunajska cesta – Tivolska cesta se zgradi kanal DN500 do DN800.

C2

V južnem voznem pasu Trga OF in Masarykove ceste se od načrtovanega komunalnega kolektorja do Kolodvorske ulice nadomesti obstoječ kanal s kanalom DN400 do DN600 oziroma DN 700 do DN900 od Kolodvorske do Metelkove ulice.

Po Kolodvorski ulici se zgradi ca 300m kanalizacijskega zbiralnika DN1400 od križišča Kolodvorske ulice in Masarykove ceste do obstoječega zbiralnika v križišču Čufarjeve in Kolodvorske ulice.

V severnem voznem pasu Trga OF se med Kolodvorsko ulico in Resljevo cesto ter Metelkovo ulico in Kotnikovo ulico, načrtuje kanal za odvajanje padavinskih voda s cestišč, ki se nato priključita južno na mešan kanal.

Od Metelkove ulice do kanalizacijskega zbiralnika A3 se zgradi kanal DN500 do DN700.

Za odvajanje padavinskih voda podvoza in dela Njogoševe ceste se zgradi kanal s črpališčem in navezavo na kanalizacijski zbiralnik A3 južno od podvoza.

C3

Kanalizacijski zbiralnik A3 je potrebno prestaviti zaradi preureditve podhoda. Kota dna kanala se ne sme spreminjati. Prestavitev kanala se izvede v nekoliko dvignjen del za pešce in kolesarje v skrajnem zahodnem delu podhoda, tik ob komunalnem kolektorju. Minimalna kota kolesarske steze v podhodu je 290,4m n.m.

Preuredi tudi vse navezave na zbiralnik A3 v križišču s Topniško, in sicer po Topniški in Šmartinski cesti ter nato DN1200 do novega zbirnega objekta na Vilharjevi od koder se nato zgradi DN1600 do obstoječega zbiralnika A3.

C4

Zaradi načrtovanih objektov prostorskih enot P2, P5, P10 in P9 je potrebno prestaviti kanalizacijski zbiralnik A4, premera 2100mm. Načrtuje se prestavitev **dimenziji DN2200 do 2400** v južni pločnik Vilharjeve ceste. Lokalna prestavitev ob načrtovanem objektu SŽ je že obravnavana v PGD projektih. **Prečkanje kanalizacijskega zbiralnika A4 s podhodom pod Vilharjevo cesto se izvede s podvrtanjem.**

Zaradi prestavitve kanalizacijskega zbiralnika A4 je treba izvesti prestavitev kanalizacijskega zbiralnika DN 1800 mm po Železni cesti tako, da bo priključitev izvedena zahodno od podhoda pod Vilharjevo cesto.

Možne so delne prestavitve v načrtovano traso po posameznih prostorskih enotah z začasnimi navezavami na obstoječ kanalizacijski zbiralnik A4.

Na skrajnem zahodnem delu se na območju prestavljene Vilharjeve ceste nadomesti kanal DN400 do DN500.

C1

Na Dunajski cesti se iz Vilharjeve ceste zgradi krajši odsek DN300 do DN400, ki se nato po Dunajski priključi na nov zbirni objekt v točki priključitve prestavljenega zbiralnika A4 na obstoječi zbiralnik. Proti jugu se od te točke zgradi še krajši odsek kanala DN800.

P1 in P312a

Za odvajanje padavinskih in odpadnih voda, je potrebno med objekti in načrtovanim komunalnim kolektorjem zgraditi sekundarni kanal, ki se navezuje na zbiralnik po Kolodvorski cesti.

P4

Obstoječ objekt slovenskih železnic bo potrebno priključiti na nov kanal med načrtovanim komunalnim kolektorjem in objekti. Za odvajanje padavinskih voda je potrebno zgraditi kanal v servisni cesti in parkirišči. Obstoječi objekti se priključijo na nov kanal. Kanal se nato priključi na kanal v južnem pasu Trga OF v liniji Resljeve ceste.

P6 in P7

Za odvajanje padavinskih in odpadnih voda je potrebno zgraditi kanal v servisni cesti med načrtovanimi objekti in železniškimi tiri. Načrtovani objekti se priključujejo na omenjeni kanal, ki odvaja padavinske in komunalne odpadne vode do zbiralnika na Kolodvorski ulici.

P8

Objekti se priključujejo na sekundarni kanal, ki je zgrajen v servisni cesti v prostorski enoti P9.

P9

Za odvajanje padavinskih in odpadnih voda je potrebno zgraditi kanal v servisni cesti med načrtovanimi objekti in železniškimi tiri. Načrtovani objekti se priključujejo na omenjeni kanal, ki odvaja padavinske in odpadne vode do zbiralnika A4 na Vilharjevi cesti.

P10

Odvajanje padavinskih in odpadnih voda objekta A10 je že rešeno s projektno dokumentacijo. Objekt se neposredno priključuje na prestavljen kanalizacijski zbiralnik A4

P5

Območje se zaradi velikih količin meteorne vode navezuje neposredno na kanalizacijski zbiralnik A4.

P2

Območje se navezuje na prestavljen sekundarni kanal v Vilharjevi cesti.

Pri načrtovanju, gradnji ter obratovanju in vzdrževanju kanalizacije morajo biti upoštevana vsa določila, ki jih vsebujejo veljavni predpisi in pravilniki o oskrbi z vodo in kanalizacijo ter Uredba o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih vod v vode in javno kanalizacijo (Uradni list RS, št. 47/05) in Pravilnik o odvajanju in čiščenju komunalne odpadne in padavinske vode (Uradni list RS, št. 105/02, 50/04) ter interni pravilnik Javnega podjetja Vodovod-Kanalizacija: TIDD01 – pravilnik za projektiranje, tehnično izvedbo in uporabo javnega kanalizacijskega sistema.

Pri odvajanju padavinskih voda s cestišč in drugih javnih površin je potrebno upoštevati: Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Uradni list RS št.47/2005). Padavinske vode se navezujejo na mešan kanalizacijski sistem.

Priključitev objektov je možna z direktnim priključkom samo za odtoke iz pritličij in nadstropij. Odtok iz kleti je možen le preko črpališča. Ostale pogoje priključevanja določi upravljavec kanalizacijskega omrežja. Kanalizacija mora biti zgrajena vodotesno iz atestiranih materialov. Pred zasipom novozgrajenih kanalov mora biti izvršen preizkus vodotesnosti. Kanalizacija mora biti zgrajena v skladu z geotehničnimi pogoji. Dimenzije kanalov se določi na podlagi podatkov o obremenitvah v posameznem objektu oz. prostorski enoti. Tehnološke odpadne vode, ki vsebujejo mastne, strupene, vnetljive ali agresivne snovi, se morajo pred priključkom na javno kanalizacijo očistiti do dovoljene stopnje onesnaženosti po uredbah za posamezne dejavnosti.

17. člen

(vodovodno omrežje)

Obravnava območje se z vodo oskrbuje iz centralnega vodovodnega sistema mesta Ljubljana.

Vodovodi morajo biti zgrajeni iz atestiranih materialov. Pred zasipom novo zgrajenih vodovodov mora biti izveden tlačni preizkus. Vodovodi morajo biti zgrajeni v skladu z geotehničnimi pogoji. Obstoječe vodovode, katerim je potekla amortizacijska doba, se obnovi.

Pri načrtovanju, gradnji ter obratovanju in vzdrževanju vodovodov morajo biti upoštevana vsa določila, ki jih vsebujejo veljavni predpisi in pravilniki (~~Pravilnik za projektiranje, tehnično izvedbo in uporabo javnega vodovodnega sistema (Uradni list RS, 52/99), Odlok o oskrbi z vodo (Uradni list SRS, 11/87), (Pravilnik o oskrbi s pitno vodo (Uradni list RS, št. 35/06), Odlok o oskrbi z vodo (Uradni list RS, št. 17/06) ter interni pravilnik javnega podjetja Vodovod-Kanalizacija: TIDD01 – pravilnik za projektiranje, tehnično izvedbo in uporabo javnega vodovodnega sistema.~~

Načrtovani objekti se priključijo na obstoječe in novo vodovodno omrežje. Vodomerne jaške se izvede v objektih ali na funkcionalnem zemljišču posameznega objekta. Priključki so lahko maksimalne dolžine ~~70~~ **50** m in ne smejo potekati pod pomembnejšimi prometnicami. Priključek se izvede praviloma za vsak objekt posebej, lahko pa ima objekt tudi več priključkov. Vsak lastnik oziroma upravljavec objekta ali dela objekta mora imeti svoj priključek, pri čemer se lahko priključki ločujejo tudi po dejavnostih. Ostale pogoje priključevanja določi upravljavec vodovodnega omrežja

Novogradnje in prestavitve v sklopu izgradnje cest in zagotavljanje potrebnih kapacitet za načrtovane objekte:

C1

Priključitev iz načrtovanega kolektorja na Trgu OF in Masarykovi cesti na obstoječi NL DN100 v kolektorju na Tivolski cesti.

~~Potrebno je zgraditi 150m vodovoda DN 500 med obstoječim kolektorjem na Dunajski cesti, po Dvorakovi ulici, do DN 500, ki poteka v Vošnjakovi ulici.~~

V Kolektorju na Dunajski cesti v liniji prestavljene Vilharjeve ceste se preveže vodovod na obstoječi vod, ki se nadaljuje južno do načrtovanega povezovalnega kolektorja ob načrtovanih objektih na vzhodni strani Dunajske ceste. Vodovod sklence obroč z vodom v načrtovanem kolektorju na Masarykovi cesti.

C2

~~V celotnem Trgu OF in~~ **celotni** Masarykovi cesti se vodi nov vodovod v načrtovanem kolektorju.

Za ustrezno napajanje območja južno od Trga OF in Masarykove ceste, se v sklopu urejanja ceste zgradi nove sekundarne vodovode, pretežno v trasah obstoječih vodov. Omenjena zamenjava se izvede v celotni dolžini Trga OF in Masarykove ceste, razen med Kolodvorsko in Resljevo ulico, obstoječi vodi se ukinejo. Potrebno je zagotoviti morebitne nove povezave in priključke do obstoječih objektov.

~~V Resljevi cesti je potrebno upoštevati projektno dokumentacijo PGD/PZI št.532-1/00, KONO, oktober 2000. Na Masarykovi cesti med Kotnikovo in Metelkovo ulico je potrebno upoštevati projektno dokumentacijo PGD/PZI št. 40-182-00-2002, Hidroinženiring, september 2002. V Njegoševi cesti je potrebno upoštevati projektno nalogo št. projekta 2210V, 2888K, JP Vodovod - Kanalizacija, januar 2004. V Maistrovi ulici je potrebno upoštevati projektno dokumentacijo PGD/PZI št. 565/00 KONO, oktober 2000.~~

Potrebna je prestavitev priključka za objekt Masarykova 28.

Navezava na Njegoševo cesto poteka v načrtovanem priključku kolektorja v Njegoševo cesto.

C3

Komunalni kolektor iz Masarykove preide na Šmartinsko cesto, vodovod se nadaljuje po kolektorju vse do obstoječega vodovoda v obstoječem kolektorju na Vilharjevi cesti.

Ukine se obstoječi vod v Šmartinski cesti, v delu trase se nato zgradi nov vod do Bolgarske ulice po projektni nalogi št. 2089V, VO-KA, april 2002. Ukine se oba obstoječa vodovoda v vzhodnem delu podvoza vključno s celotnim pripadajočim odsekom do novih prevezav.

Na južni strani podvoza pod železniškimi tiri je ob kolektorju potrebno zagotoviti prostor za blatnik.

C4

V kolektorju na Vilharjevi ulici je že obstoječ primarni vodovod. Za napajanje objektov je praviloma potrebno izdelati sekundarni vodovod do priključkov. Neposredno priključevanje je dovoljeno le izjemoma, po navodilu upravljavca.

V severozahodnem delu križišča Šmarinska – Topniška se v krajšem odseku obnovi obstoječi vod.

V zahodnem delu Vilharjeve ulice se prestavi obstoječ vodovod v prestavljen odsek kolektorja.

~~C4~~

~~V Kolektorju na Dunajski cesti se nato preveže na obstoječi vod, ki se nadaljuje južno do načrtovanega povezovalnega kolektorja ob načrtovanih objektih na vzhodni strani Dunajske ceste. Vodovod sklence obroč z vodom v načrtovanem kolektorju na Trgu OF in Masarykovi.~~

Priključitve načrtovanih objektov:

Splošno za vse prostorske enote:

Priključitev **Priključitve načrtovanih objektov je so iz načrtovane napajalne točke načrtovanih napajalnih točk** na kolektorju. V kolikor bo zaradi lastniške strukture objektov potrebno zagotoviti večje število priključkov, se izvede dodatne preboje in priključitve neposredno iz kolektorja. **Po potrebi se lahko izvede dodatne povezave iz obstoječega ali načrtovanega kolektorja.**

P1

Objekti v prostorski enoti P1 se napajajo neposredno iz načrtovanega kolektorja na Trgu OF ter iz načrtovanega povezovalnega kolektorja na Dunajski cesti.

P2

Objekti v prostorski enoti P2 se napajajo neposredno iz prestavljenega kolektorja na Vilharjevi ter po potrebi iz načrtovanega povezovalnega kolektorja na Dunajski cesti.

~~P3~~

~~Objekti v prostorski enoti P3 se napajajo neposredno iz načrtovanega kolektorja na Trgu OF. Po potrebi se lahko izvede dodatne povezave iz obstoječega kolektorja na Vilharjevi cesti ali iz načrtovanega kolektorja na vzhodni strani Dunajske ceste.~~

P4

Obstoječim objektom v prostorski enoti P4 je potrebno nadomestiti obstoječe priključke iz načrtovanega kolektorja.

~~P5~~

~~Objekti v prostorski enoti P5 se napajajo neposredno iz najbližje napajalne točke obstoječega kolektorja na Vilharjevi cesti.~~

~~P6~~

~~Objekti v prostorski enoti P6 se napajajo neposredno iz načrtovanega kolektorja na Masarykovi cesti. Priključitev objektov je iz načrtovanih napajalnih točk na kolektorju.~~

~~P7~~

~~Objekti v prostorski enoti P7 se napajajo neposredno iz načrtovanega kolektorja na Masarykovi oz. v nadaljevanju na Šmartinski cesti. Priključitev objektov je iz načrtovanih napajalnih točk na kolektorju.~~

V servisni cesti **prostorske enote P7** se predvsem za zagotovitev ustreznega hidrantnega omrežje zgradi sekundar med načrtovano kanalizacijo in objekti. Sekundarno omrežje je namenjeno tudi priključevanju objektov. Sekundarni vodovod mora biti ustrezno zaščiten zaradi poteka v bližini železniških tirov.

P8

~~Objekti v podhodu se priključujejo neposredno iz komunalnega kolektorja, zagotovi se potrebno število prebojev glede na potrebno število priključkov.~~

P9

Objekti v prostorski enoti P9 se priključujejo preko sekundarnega vodovoda izvedenega po obstoječem odcepu kolektorja na Vilharjevi. Med objekti in cesto se izvede sekundarni vodovod oziroma priključki glede na lastniško strukturo objektov in potrebno število priključkov. Priključitev V dela prostorske enote je iz napajalne točke načrtovanega kolektorja na Šmartinski cesti.

P10

Za objekt v prostorski enoti P10, objekt Slovenskih železnic, je že izdelana projektna dokumentacije, v kateri je že načrtovana priključitev na vodovodno omrežje.

18. člen

(plinovodno omrežje)

Splošni pogoji za potek in gradnjo plinovodnega omrežja:

~~Priključke se izvede iz obstoječega plinovoda ter zaključi s fasadno plinsko omarico in glavno požarno pipo na fasadi objekta.~~

~~Pri načrtovanju načrtovanih objektov in spremljajočih komunalnih vodov je potrebno upoštevati obstoječe plinovodno omrežje v smislu zaščite plinovodov v primeru večjih izkopov oz. drugih posegov na obravnavanih prometnih površinah.~~

~~Potrebno bo izdelati nov priključek obstoječega objekta slovenskih železnic od plinovoda na južni strani Trga OF in Masarykove ceste in ukiniti obstoječ plinovod v trasi načrtovanega zaradi izgradnje komunalnega kolektorja na delu njegove trase.~~

~~Projektiranje in gradnjo plinovodnih priključkov bo potrebno izvesti v skladu s smernicami upravljavca plinovodnega omrežja. Plinovod se preko podhoda vodi v ustreznih zaščitnih ceveh pod stropom ali v dnu podhoda.~~

~~Za izdelavo zasnove plinovodnega omrežja je potrebno pridobiti podrobnejše podatke o porabnikih, predvsem glede priključnih moči in lokacije odjema. Priključke je možno izvesti iz omrežja s potekom po Vilharjevi cesti, Trgu OF, Masarykovi in Šmartinski cesti.~~

Splošni pogoji za potek in gradnjo plinovodnega omrežja:

- **Pri načrtovanju in priključevanju objektov je treba upoštevati: Pravilnik o načinu ogrevanja na območju Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 131/03 in št. 84/05).**
- **Priključne plinovode za namen kuhe in druge tehnološke rabe se izvede iz obstoječih in prestavljenih plinovodov po Vilharjevi cesti, Trgu OF, Masarykovi in Šmartinski cesti. Okvirno predvidene priključne plinovode se trasno prilagodi odjemnim lokacijam in jih zaključi s fasadno plinsko omarico in glavno požarno pipo na fasadi objekta.**

- Pri načrtovanju načrtovanih objektov in spremljajočih komunalnih vodov je treba upoštevati obstoječe plinovodno omrežje v smislu zaščite plinovodov v primeru večjih izkopov oz. drugih posegov na obravnavanih prometnih površinah.
- Plinovod se preko podhoda vodi pod stropom.
- Za vse aktivnosti v zvezi z novo gradnjo plinovodnega omrežja, prestavitvami omrežja in priključevanjem objektov bo treba pridobiti Projektne pogoje s strani systemskega operaterja distribucijskega omrežja zemeljskega plina, to je JP Energetika Ljubljana.
- Pri projektnih in izvedbenih rešitvah je treba upoštevati Pravilnik o tehničnih pogojih za graditev, obratovanje in vzdrževanje plinovodov z največjim delovnim tlakom do vključno 10 bar (Uradni list RS, št. 26/02) in Tehnične zahteve za graditev glavnih in priključnih plinovodov ter notranje plinske napeljave (Energetika, maj 2006).

Potrebno bo izdelati nov priključni plinovod do obstoječega objekta slovenskih železnic od glavnega plinovoda na južni strani Masarykove ceste in ukiniti obstoječ plinovod v trasi načrtovanega zaradi izgradnje komunalnega kolektorja na delu njegove trase.

Zaradi prestavitve dela Vilharjeve ceste je potrebna prestavitev dela glavnega plinovoda DN200 od Dunajske ceste do Železne ulice. Glavni plinovod se prestavi v severni del Vilharjeve ceste. Prav tako je treba zaradi širitve oz. ureditve Masarykove in Šmartinske ceste prestaviti glavno plinovodno omrežje izven cestišča v nevozne površine.

19. člen

(vročevodno omrežje)

Splošni pogoji za potek in gradnjo vročevodnega omrežja:

Potrebno je upoštevati: Pravilnik o načinu ogrevanja na območju Mestne občine Ljubljana (Ur.l. RS, št. 131/2003).

C1, C2 in C4

~~V obstoječem oziroma prestavljenim komunalnem kolektorju na Vilharjevi se dogradi vročevod premera DN200, od novozgrajenega priključka na glavni vročevod DN700 do križišča z Dunajsko cesto. Vročevod se nato nadaljuje v dimenziji DN250 v južno smer v novozgrajenem kolektorju na V strani Dunajske ceste in nadalje po načrtovanem kolektorju na Trgu OF in Masarykovi cesti in se zaključi v obstoječem črpališču JP Energetika.~~

~~Izvede se tudi povezava v dimenziji DN250 predvidenega vročevoda iz dela PE P1 po načrtovanem kolektorju do obstoječega vročevoda DN250 na zahodni strani križišča Dunajska – Tivolska cesta.~~

~~Zaradi načrtovane izgradnje podzemnega parkirišča pod predvideno avtobusno postajo je potrebna prestavitev 100m obstoječega vročevoda DN700. Objekt vročevoda ob Vilharjevi se ohranja, le na nivoju terena se objekt lahko ustrezno preoblikuje. Dostop do objekta mora biti zagotovljen s severne strani z ustrezno utrjenimi voznimi površinami, nad objektom se ne sme locirati nadstrešnice.~~

~~Zgradi se vročevod predvidoma premera DN250 od obstoječega priključka na Metelkovi ulici do kolektorja. Po kolektorju v zahodno smer se nadaljuje v dimenziji DN150 do zahodnega dela PE P6. Proti vzhodu se v kolektorju vodi v dimenziji DN250 do ocepca kolektorja severno od železniške proge, po katerem preide na vzhodno stran Šmartinske ceste, kjer se naveže na obstoječi vročevod. Na južni strani podvoza se ravno tako izvede povezava na obstoječi vročevod.~~

~~Lokacije vseh priključkov so na napajalnih točkah iz kolektorja, lahko se izvede dodatne izhode iz kolektorja. Ti priključki predstavljajo zgolj glavna ocepna mesta, od katerih bo potrebno v nadaljnjih aktivnostih izvesti ustrezne priklope do lokacij toplotnih in/ali hladilnih postaj.~~

Trasni poteki, število in dimenzije priključkov bodo v nadaljnjih fazah projektiranja korigirane skladno z dejansko predvideno ureditvijo območja, določitvi priključnih mest (lokacij toplotnih in hladilnih postaj), potrebnih kapacitet na odjemnih mestih.

Predvideno je hlajenje vseh objektov na območju Potniške postaje. Način hlajenja se določi v fazah nadaljnega projektiranja in ob upoštevanju pravilnika.

Za način ohlajanja preko vročevodnega sistema je potrebno zagotoviti prostor ustrezne velikosti in primerne nosilnosti. Odvod odpadne toplote iz hladilnih agregatov v okolico je možno izvesti s hladilnimi stolpi ali z izkopom vodnjakov in uporabo podtalnice. Hladilne stolpe je potrebno namestiti na odprtem prostoru, dimenzije in mase hladilnih stolpov ter ostalih potrebnih notranjih instalacij je potrebno upoštevati že v fazi projektiranja objektov. Za ustrezno obratovanje hladilnih stolpov je potrebno zagotoviti ustrezne kapacitete pitne vode in ustrezne moči električne energije. Način odvajanja odpadne toplote preko podtalnice je pred nadaljnjimi fazami projektiranja potrebno preveriti s strani pristojnega ministrstva.

Pri načrtovanju objekta je potrebno predvideti mesto in način vnosa in namestitve opreme. Potrebno je načrtovati kombinacijo hladilnih postrojov, to je absorpcijskih in električnih hladilnih agregatov.

Splošni pogoji za potek in gradnjo vročevodnega omrežja:

- **Pri načrtovanju in priključevanju objektov je treba upoštevati: Pravilnik o načinu ogrevanja na območju Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 131/03 in št. 84/05).**
- **Lokacije vseh priključkov za namen ogrevanja, priprave tople sanitarne vode in hlajenja so na napajalnih točkah iz obstoječega kolektorja in novih kolektorjev, ki se jih zgradi kot predpogoj za izvedbo glavnega vročevodnega omrežja za oskrbo Potniškega centra. Za namen prilagoditve odcepnih mest bližje točkam odjema energije se po potrebi izvede dodatne izhode iz kolektorja. Izhodi iz kolektorjev predstavljajo zgolj glavna odcepna mesta, od katerih bo treba v nadaljnjih aktivnostih izvesti ustrezne priključne vročevode do lokacij toplotnih in/ali hladilnih postaj.**
- **Trasni poteki, število in dimenzije vročevodnih priključkov bodo v nadaljnjih fazah projektiranja korigirane skladno z dejansko predvideno ureditvijo območja, določitvi priključnih mest (lokacij toplotnih in hladilnih postaj), potrebnih kapacitet na odjemnih mestih.**
- **Za vse aktivnosti v zvezi z novo gradnjo vročevodnega omrežja, prestavitvami omrežja in priključevanjem objektov bo treba pridobiti Projektne pogoje s strani upravljalca vročevodnega omrežja, to je JP Energetika Ljubljana.**
- **Pri projektnih in izvedbenih rešitvah je treba upoštevati Tehnične zahteve za graditev vročevodnega omrežja in toplotnih postaj ter za priključitev stavb (Energetika, junij 2005).**
- **Predvideno je hlajenje vseh objektov na območju Potniške postaje. Način hlajenja se določi v fazah nadaljnega projektiranja in ob upoštevanju Pravilnika.**
- **Za način ohlajanja preko vročevodnega sistema je potrebno zagotoviti prostor ustrezne velikosti in primerne nosilnosti. Odvod odpadne toplote iz hladilnih agregatov v okolico je možno izvesti s hladilnimi stolpi ali z izkopom vodnjakov in uporabo podtalnice. Hladilne stolpe je potrebno namestiti na odprtem prostoru, dimenzije in mase hladilnih stolpov ter ostalih potrebnih notranjih instalacij je potrebno upoštevati že v fazi projektiranja objektov. Za ustrezno obratovanje hladilnih stolpov je potrebno zagotoviti ustrezne kapacitete pitne vode in ustrezne moči električne energije. Način odvajanja odpadne toplote preko podtalnice je pred nadaljnjimi fazami projektiranja potrebno preveriti s strani pristojnega ministrstva.**
- **Pri načrtovanju objekta je potrebno predvideti mesto in način vnosa in namestitve opreme. Potrebno je načrtovati kombinacijo hladilnih postrojov, to je absorpcijskih in električnih hladilnih agregatov.**

V obstoječem oziroma prestavljenem komunalnem kolektorju na Vilharjevi se dogradi vročevod premera DN200, od novozgrajenega priključka na glavni vročevod DN700 proti zahodu do križišča z Dunajsko cesto. Vročevod se nato nadaljuje v dimenziji DN250 v južno smer v novozgrajenem kolektorju na V strani Dunajske ceste in nadalje po načrtovanem kolektorju na Trgu OF in Masarykovi cesti in se zaključi v obstoječem črpališču JP Energetika.

Izvede se tudi povezava v dimenziji DN250 predvidenega vročevoda iz dela prostorske enote P1 po načrtovanem kolektorju do obstoječega vročevoda DN250 na zahodni strani križišča Dunajska – Tivolska cesta.

Zaradi načrtovane izgradnje podzemnega parkirišča pod predvideno avtobusno postajo je potrebna prestavitev 100 m obstoječega vročevoda DN700 proti severu. Vročevodni vertikalni jašek premera cca 8 m in globine cca 15 m se ohranja, le na nivoju terena se objekt ustrezno preoblikuje. Ukine se vhod v jašek, površino nad njim pa omeji/zaščiti pred javnim prometom. Pri načrtovanju kletne ureditve pod avtobusno postajo se zagotovijo ustrezni odmiki kleti od obstoječega vertikalnega jaška. Predvidi se način gradbene zaščite jaška in prilagodi gradbena dela tako, da jašek v času izvedbe kletne ureditve ne bo poškodovan niti podvržen nevarnosti rušitve cevno izvedenega betonskega vertikalnega jaška z vgrajenimi cevni vročevodi 2X DN 700 mm. Na spodnjem nivoju kletne ureditve se uredi nov dostop (vrata) do obstoječega vertikalnega jaška za namen dostopa v jašek in nadzora ter vzdrževanja vročevodnega omrežja. Manipulativni dostop do vročevodnega jaška mora biti zagotovljen s severne strani z Vilharjeve ceste z ustrezno utrjenimi voznimi površinami. Za potrebe vzdrževanja mora biti omogočen dostop z avtodvigalom. Nad vročevodnim jaškom ne sme biti nikakršnih objektov, dodatnih ploščadi, nadstrešnic, parkirnih prostorov itd. Nadkritje nad vročevodnim jaškom se na novo uredi na način ustrezno hidroizolacijsko zaščitenih demontažnih krovnih plošč in na javni površini omejeno in opremljeno s prometnimi ovirami in s tem namenjeno zgolj pohodni površini.

Zgradi se vročevod predvidoma premera DN250 od obstoječega priključka na Metelkovi ulici do kolektorja. Po kolektorju v zahodno smer se nadaljuje v dimenziji DN150 do zahodnega dela PE P6. Proti vzhodu se v kolektorju vodi v dimenziji DN250 do odcepa kolektorja severno od železniške proge, po katerem preide na vzhodno stran Šmartinske ceste, kjer se naveže na obstoječi vročevod. Na južni strani podvoza se ravno tako izvede povezava na obstoječi vročevod. Na Šmartinski cesti je predvidena prestavitev vročevoda in priključni vročevod preko novo urejene Šmartinske ceste.

Vsa prestavitvena in priključitvena dela na vročevodnem omrežju bo možno izvajati zgolj v času izven ogrevalne sezone.

20. člen **(elektroenergetsko omrežje)**

Splošni pogoji za potek in gradnjo elektroenergetskega omrežja:

Pri postavitvi transformatorske postaje (v nadaljevanju TP) je treba upoštevati zakonska določila. TP se ne sme nahajati v neposredni bližini prostorov, v katerem se dalj časa zadržujejo ljudje. Pri postavitvi TP in vodenju sredjenapetostnih kabelskih tras je treba upoštevati določila Uredbe o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96).

Priključitev predvidenih TP in objektov se izvede po smernicah upravljavca elektroenergetskega omrežja.

Vse nove trase elektroenergetskih povezav se izvedejo kot kabelske kanalizacije z obbetoniranimi cevmi in vlečnimi jaški ustreznih dimenzij.

Preureditve obstoječega omrežja:

Zaradi gradnje Šmartinske ceste in podvoza Šmartinske ceste pod železniško progo bo potrebno nadomestiti z novimi vse tangirane kable, ki bodo položeni v novo kabelsko kanalizacijo, ki bo zgrajena po Grablovičevi, Bolgarski in Šmartinski cesti; v novi kolektor in v obstoječo kabelsko kanalizacijo do ograje Kolinske. Od ograje Kolinske do transformatorske postaje bo potrebno zgraditi novo kabelsko kanalizacijo.

Zaradi gradnje avtobusnega postajališča bo potrebno položiti vse nadomestne kable v nadomestno kabelsko kanalizacijo na trasi Resljeva ulica – Cigaletova ulica

Zaradi gradnje podhoda pod Trgom OF bo potrebno položiti vse nadomestne kable na trasi Cigaletova ulica – Slovenska cesta v novi kolektor.

~~€2 in €3~~

Ob južni strani Trga OF in Masarykove ceste je obstoječa kabelska kanalizacija. Cevi kabelske kanalizacije so na nekaterih delih trase zelo visoko tik pod asfaltom pločnika, kar onemogoča nižanje terena zaradi lokalnega širjenja cestišča. Zato je potrebno lokalno prestaviti kabelsko kanalizacijo med Resljevo cesto in Kolodvorsko ulico. V ostalih delih je potrebno v primeru širitve ali poglobljanja cestišča kabelsko kanalizacijo ali jaške ustrezno zaščititi ali prestaviti.

€4

V prestavljen del kolektorja se položi nadomestna kabla.

~~P12~~

Vzporedno z obstoječo betonsko kabelsko kanalizacijo, ki poteka pod železniškimi tiri, s kabli med TP 065 Masarykova 15 in TP 552 Topniška 43, se zgradi novo kabelsko kanalizacijo. Gradnja ne sme bistveno posegati v same tire oziroma onemogočati železniškega prometa. Gradnja ni potrebna, v kolikor se pred potrebo po omenjeni povezavi, zagotovi povezava po načrtovanem komunalnem kolektorju preko podhoda na Šmartinski.

~~Projektirani 10 kV kabli bodo, na območju Potniškega centra Ljubljana, položeni v obstoječo in projektirano kabelsko kanalizacijo in v obstoječ in projektirani komunalni kolektor~~
~~Vse nove in obstoječe TP je potrebno povezati v ustrezno 10kV omrežje.~~

Za zagotovitev potrebnih moči za napajanje obravnavanega območja je potrebno dograditi manjkajočo kabelsko kanalizacijo na trasi RTP Žale - RP Likozarjeva. V ta namen bo potrebno zgraditi kabelsko kanalizacijo od Črtomirove do Topniške ulice, nato pa ob Ulici Luize Pesjakove, Fabianijeve ulici in ob Belokranjski ulici do obstoječe kabelske kanalizacije, ki je zgrajena v Knobleharjevi ulici.

Projektirani 10 kV kabli bodo na območju Potniškega centra Ljubljana položeni v obstoječo in projektirano kabelsko kanalizacijo in v obstoječ in projektirani komunalni kolektor.

Vse nove in obstoječe TP je potrebno povezati v ustrezno 10kV omrežje. Za vse prevezave v nizkonapetostnem omrežju in za položitev nadomestnih priključnih kablov je potrebno pridobiti soglasja in skleniti pogodbe o služnosti z lastniki zemljišč in objektov.

Obstoječe transformatorske postaje:

TP

Naslednje transformatorske postaje (TP) na obravnavanem območju ostanejo nespremenjene:

- TP 097 Železniška postaja (1 x 400 kVA)
- TP 356 Postavljalnica SŽ Vilharjeva 18 (dva transformatorja 1 x 250 kVA)

Naslednje TP na obravnavanem območju se zaradi rušitve objektov porušijo. V kolikor so nanje navezani tudi objekti, ki se ne rušijo je potrebno zagotoviti nemoteno oskrbo le-teh v času gradnje in jih prevezati na nove TP:

- TP 757 PPC Trg OF 5 (1 x 630 kVA)
- TP 065 Masarykova 15 (1 x 630 kVA)
- TP ŽUL Vilharjeva 2 (1 x 630 kVA in 1 x 250 kVA)

~~Za vse prevezave v nizkonapetostnem omrežju in za položitev nadomestnih priključnih kablov je potrebno pridobiti soglasja in skleniti pogodbe o služnosti z lastniki zemljišč in objektov.~~

Ker bo zaradi načrtovanega objekta v PE 11 onemogočen dostop do obstoječe TP 198 Gospodarsko razstavišče (2 x 1000 kVA) je potrebno le-to prestaviti, hkrati se jo še razširi na 3x1000 kVA za potrebe novih objektov.

Splošne zahteve, ki morajo biti upoštevane pri določitvi lokacije in pri projektiranju gradbenega dela transformatorske postaje:

- Zagotoviti je potrebno čim bolj enostaven transport transformatorjev in ostale opreme do transformatorske postaje.
- Zagotoviti je potrebno neoviran dostop osebja distributivnega podjetja v TP zaradi kontrole, preklopov, vzdrževanja in nujnih posegov. Dostop naj bo zagotovljen brez uporabe elektronskih kartic.
- Zagotoviti je potrebno enostaven dovod kablov do transformatorske postaje.
- Zagotoviti je potrebno ustrezno velikost transformatorskih prostorov.
- Pri načrtovanju je potrebno upoštevati navodila in tehnične predpise distributivnega podjetja.

Pri izbiri lokacije za transformatorsko postajo ter trase za priključni 10 kV kabel je potrebno upoštevati Uredbo o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Ur. L. RS 70/96)

Posamezna TP mora imeti, poleg transformatorjev za potrebe večjih porabnikov, ki bodo imeli meritve na visokonapetostni strani, še prostor za distribucijski transformator, ki bo napajal manjše porabnike, ki bodo imeli meritve na nizkonapetostni strani.

V kolikor se nadaljnjih fazah projektiranja ugotovi, da je bolj smotrna druga lokacija od predlagane v grafičnem delu ZN, se TP lahko locira kamorkoli znotraj gabaritov načrtovanih objektov posamezne PE. Ravno tako se lahko po potrebi zmanjša ali zveča število TP. Pri čemer je potrebno upoštevati navodila distributerja ter načrtovane napajalne točke iz kolektorjev.

Načrtovane transformatorske postaje:

P1

Načrtovani sta dve novi transformatorski postaji in sicer: TP 1 – 01, moči 2x630kVA z zagotovitvijo možnosti povečave na 2x1000kVA in TP 2 – 01, 2x1000 kVA z zagotovitvijo možnosti povečave na 2x1600 kVA.

P2

Načrtovani sta dve novi transformatorski postaji in sicer: TP 1 – 02 in TP 2 – 02, obe moči 2 x 1000 kVA.

P312a

Načrtovana je nova transformatorska postaja TP P.D. moči 3x1000kVA.

P6

Načrtovana je nova transformatorska postaja TP 03 moči 2x630kVA. z zagotovitvijo možnosti povečave na 2x1000 kVA.

P7

Načrtovane so tri nove transformatorske postaje in sicer: TP 1 – 04, moči 1x1000kVA ter TP 2 - 04 in TP 3 – 04, obe moči 2x630kVA z zagotovitvijo možnosti povečave na 2x1000kVA.

P9

Načrtovani sta dve novi transformatorski postaji in sicer TP 1 – 05, moči 2 x 1000 kVA in TP 2 – 05, moči 2 x 1000 kVA.

P5

Načrtovana je nova transformatorska postaja TP A.P., moči 2x630kVA.

P10

Za objekt A10 je že po izdelani projektni dokumentaciji načrtovana TP SŽ – Digital galery, moči 3x1000kVA.

P11

Načrtovani sta dve transformatorski postaji in sicer: nova transformatorska postaja ter nadomestna transformatorska postaja TP 1 - G.R., moči 3 x 1000 kVA, ki bo nadomestila obstoječo transformatorsko postajo TP 198 Gospodarsko razstavišče in zagotovila potrebno moč za nove objekte in TP G.R.1, moči 1x630 kVA z zagotovitvijo možnosti povečave na 1 x 1000 kVA.

€3

Posegi na visokonapetostnem omrežju:

Visokonapetostni 110 kV kabel ne sme biti poškodovan ali ogrožen z izvajanjem gradbenih del. Vsa gradbena dela v bližini kabla je potrebno izvajati ob stalnem nadzoru predstavnika Elektro Ljubljane. Izkope v bližini kabla je potrebno izvajati ročno. Pred kakršnim koli posegom v obstoječ podvoz na Šmartinski cesti je potrebno prestaviti omenjeni kabel v novo kabelsko kanalizacijo.

Skozi osrednji del podvoza na Šmartinski cesti je potrebno zgraditi kabelsko kanalizacijo v katero bo položen nadomestni 110 kV kabel. To kabelsko kanalizacijo je potrebno zgraditi od obstoječega križišča Masarykove in Šmartinske ceste, ter na drugi strani podvoza preko Šmartinske ceste v park v smeri Kolinske ulice. Na obeh koncih se izvede večja kabelska jaška notranjih dimenzij 5,50 x 2,50 x 1,80 m, kjer bosta spojena obstoječi in nadomestni 110kV kabel, na trasi se zgradi še dva vmesna jaška.

V primeru večjih potreb po naročeni moči posameznih objektov bo potrebno naročiti in izdelati novelacijo Elaborata št. 06/05, izdelovalec Elektro Ljubljana, d.d., ter si na podlagi tega pridobiti pozitivno mnenje.

21. člen (telekomunikacijsko omrežje)

€2

~~Preko Trga OF in Masarykove ceste se vse povezave priključi na projektiran komunalni kolektor.~~

Vse obstoječe telekomunikacijske povezave preko Trga OF in Masarykove ceste se priključi na projektiran komunalni kolektor.

€4

Na Vilharjevi cesti se obstoječi kabli, ki potekajo po delu opuščenega kolektorja prestavijo v projektirani kolektor. V celotni dolžini Vilharjeve ceste se na južni strani ob gradnji kanalizacijskega zbiralnika A4 ukine obstoječo kabelsko kanalizacijo. Vse nadomestne povezave se izvede v obstoječem kolektorju. Dogradi se manjkajoče odseke kabelske kanalizacije do kolektorja.

Priklop posameznih območij oziroma objektov se na TK omrežje predvidi preko navezave na komunalni kolektor. Razvod TK kablov se izvede po posameznem podkletenem delu po kabelskih policah garaže.

Navezave posameznih prostorskih enot na telekomunikacijsko omrežje:

Za območje prostorskih enot P1, P2 in P3 se zgradi nova telefonska centrala, **locirana v pritličju z ločenim vhodom in minimalnimi sanitarijami.**

Prostorske enote P6, P7, P8 in P9 se priklopijo na obstoječo telefonsko centralo na Metelkovi ulici. Povezave posameznih sklopov zazidave na obstoječe TK omrežje se izvede preko projektiranega komunalnega kolektorja ter povezav obstoječe TK kabelske kanalizacije, ki poteka po Masarykovi cesti.

Prostorski enoti P5 in P10 se priklopita na obstoječo telefonsko centralo Zupančičeva jama. Objekti se priklopijo na obstoječe TK omrežje preko obstoječe kabelske kanalizacije in komunalnega kolektora na Vilharjevi cesti.

Zaradi gradnje nove avtobusne postaje na Vilharjevi cesti bo potrebno obstoječi optični kabel obstoječe avtobusne postaje podaljšati do nove avtobusne postaje. Novi optični kabel bo položen v novi kolektor do prostorske enote P5.

V. REŠITVE IN UKREPI ZA VARSTVO OKOLJA, OHRANJANJE NARAVE, VARSTVO KULTURNE DEDIŠČINE TER TRAJNOSTNO RABO NARAVNIH DOBRIN

15. 23. člen (varstvo okolja)

Varstvo tal in vode

~~Obravnava zemljišče leži znotraj III. vodovarstvenega območja zajetij pitne vode (Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja (UL RS, št. 120/04).~~

Dosledno je potrebno upoštevati Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja (Uradni list RS št. 120/04 in 7/06, v nadaljevanju Uredba).

Glede na dejstvo, da obravnavano območje leži v širšem vodovarstvenem območju z oznako VVO III, je potrebno za vse posamezne posege, ki lahko vplivajo na vodni režim ali stanje voda, na podlagi 150.člena Zakona o vodah (Uradni list RS št. 67/02) in v skladu z določili Uredbe v postopku izdaje gradbenega dovoljenja pridobiti vodno soglasje.

Objekte ali naprave v širšem vodovarstvenem območju je potrebno graditi nad srednjo gladino podzemne vode. Izjemoma je dovoljena gradnja, če se transmisivnost vodonosnika na mestu gradnje ne zmanjša za več kakor 10 odstotkov. Če je med gradnjo ali obratovanjem treba drenirati ali črpati podzemno vodo, je za to potrebno pridobiti vodno soglasje.

V času gradnje je potrebno upoštevati naslednje ukrepe:

- Material za nasipanje terena mora biti inerten oz. brez škodljivih primesi.
- Začasne prometne in deponijske površine se prednostno uporabijo obstoječe infrastrukturne površine in površine, na katerih so tla manj kvalitetna in utrjena.
- Gradbeni stroji na gradbišču in transportna vozila morajo biti tehnično brezhibna, da ne bi prišlo do kontaminacije tal in vode zaradi izlitja goriva ali olja, popravila ali točenja goriva v

gradbene stroje pa se mora izvajati izven gradbišča, v ustrezno opremljenih delovnih prostorih.

- Izvajalec del je dolžan z nevarnimi kemikalijami in nevarnimi odpadki na gradbišču ravnati v skladu z veljavnimi predpisi in preprečiti škodljive vplive na tla, vode in okolje nasploh. Zagotovljeno mora biti ustrezno opremljeno mesto za skladiščenje teh snovi, z lovilno skledo ustrezne prostornine, ki bi v primeru razlitja, razsipa ali druge nezgode omogočila zajem teh snovi, prostor pa mora biti tudi zaščiten pred atmosferskimi vplivi. Izvajalec del mora med drugim zagotoviti, da so na območju gradbišča skladiščene najmanjše možne količine pri gradnji uporabljenih nevarnih kemikalij in sicer čim krajši čas. Za skladiščenje nevarnih kemikalij naj se uporablja originalna embalaža, posode za skladiščenje pa morajo biti zaprte in ustrezno označene (oznaka nevarnosti).
- Prepovedano je izlivanje nevarnih kemikalij ali tekočih nevarnih odpadkov v tla, vode ali v kanalizacijo.
- Predvidijo se nujni ukrepi za odstranitev in začasno ali trajno odlaganje materialov, ki vsebujejo škodljive snovi. Nevarni materiali lahko nastanejo pri nezgodah na tehnoloških površinah (na primer razlitje pogonskega goriva). Onesnaženi material (onesnažena tla ali druge odpadke) je potrebno preiskati skladno z določili Pravilnika o ravnanju z odpadki z namenom, da se opredeli pravilni način odstranitve. Preiskavo izvede ustrezna strokovna institucija, pooblaščen s strani Ministrstva za okolje in prostor.
- Predvidijo se nujni ukrepi za odstranitev in začasno ali trajno odlaganje materialov, ki vsebujejo škodljive snovi. Nevarni materiali lahko nastanejo pri nezgodah na tehnoloških površinah (na primer razlitje pogonskega goriva). Onesnaženi material (onesnažena tla ali druge odpadke) je potrebno preiskati skladno z določili Pravilnika o ravnanju z odpadki z namenom, da se opredeli pravilni način odstranitve. Preiskavo izvede ustrezna strokovna institucija, pooblaščen s strani Ministrstva za okolje in prostor.
- Z gradbenimi odpadki je potrebno ravnati v skladu s Pravilnikom o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (UL RS, št. 3/03, 41/04, 50/04 (62/04 - popr.) in Pravilnikom o odlaganju odpadkov (UL RS, št. 5/00, 41/04, 43/04).

V času uporabe in obratovanja objektov je potrebno upoštevati naslednje ukrepe:

- Prepovedano je izlivanje nevarnih kemikalij ali tekočih nevarnih odpadkov v tla, vode ali v kanalizacijo.
- Tehnološke vode se pričakujejo predvsem iz nadomestnega poslovno servisnega objekta, ki je predviden ob Vilharjevi cesti med podhodom in centralno postavljalnico. Potrebno jih je predhodno prečistiti in odvajati v kanalizacijo.

Varstvo zraka

Ureditveno območje skladno s Sklepom o določitvi in stopnji onesnaženosti zaradi žveplovega dioksida, dušikovih oksidov, delcev, svinca, benzena, ogljikovega monoksida in ozona v zunanjem zraku (Uradni list RS, št. 72/03), spada v območje SI L, ki je uvrščeno v II. stopnjo onesnaženosti.

V času gradnje je potrebno iz transportnih in gradbenih površin preprečiti emisije prahu z vlaženjem teh površin ob sušnem in vetrovnem vremenu.

Varstvo pred hrupom

Območje zazidalnega načrta za območje Potniškega centra Ljubljana se nahaja v območju III. stopnje varstva pred hrupom (Uredba o hrupu v naravnem in življenjskem okolju UL RS, št. 45/95, 66/96, 59/02-ZJZ, 41/04-ZVO-1).

V času gradnje in uporabe objektov je potrebno zagotoviti pasivno zaščito pred hrupom, ki presega dovoljeno raven.

Elektromagnetno sevanje

Obravnavano območje se po Uredbi o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96) uvršča v območje z II. stopnjo varstva pred sevanjem.

Transformatorske postaje in drugi viri elektromagnetnega sevanja morajo biti nameščene v čimvečji oddaljenosti od prostorov, v katerih se zadržujejo ljudje (tako osebe, kot tudi obiskovalci). Investitor mora pri načrtovanju novih transformatorskih postaj izbrati tehnične rešitve in upoštevati dognanja, ki zagotavljajo, da mejne vrednosti niso presežene in hkrati omogočajo najnižjo tehnično dosegljivo obremenitev okolja zaradi sevanja.

Odstranjevanje odpadkov

Investitorji so dolžni ravnati z odpadki, ki nastanejo v času gradnje in obratovanja objektov, v skladu s Pravilnikom o o ravnanju z odpadki.

V času priprav na gradnjo (vključene so tudi rušitve) in izvajanju gradnje, je za različne posege v ureditvenem območju pričakovati različne odpadke, zato je v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja za določen poseg potrebno izdelati načrt ravnanja z gradbenimi odpadki in po potrebi tudi načrt rušenja.

Zbirna mesta za komunalne odpadke je potrebno locirati v objekte.

16. 24. člen (varstvo kulturne dediščine)

V območju zazidalnega načrta se nahajajo območja in objekti, pri katerih so dopustni le posegi, katerih cilj je vzdrževanje in prenova objektov, oziroma vzpostavitev originalnega stanja:

1. **Gospodarsko razstavišče**
Na področju Gospodarskega razstavišča morajo biti vsi posegi skladni z njegovo kulturnozgodovinsko, urbanistični in arhitekturno vrednostjo.
2. **Pokopališče Navje**
Ureditveno območje PCL-ja ne posega v območje Navja. Pokopališče ostaja v današnji obliki in velikosti.
3. **Poslopje glavne železniške postaje**
4. **Vodna zbirnika**
Vodna zbirnika se prestavi na novo lokacijo.
5. **Del območja, ki je razglašeno za arheološki spomenik**
Pred začetkom zemeljskih del je potrebno obvestiti pristojno enoto Zavoda za varstvo kulturne dediščine zaradi arheološkega nadzora. **Pred pričetkom del je potrebno območje arheološko raziskati.**
6. **Neubergerjeva vila**
Zaradi razširitve Vilharjeve se dovoljuje odvzem dela pripadajoče parcele v ta namen.
7. **Paviljon na Dunajski 8 in Žabkarjeva tovarna**
Zaradi poteka nove trase Vilharjeve se dovoli odstranitev Paviljona na Dunajski 8 in Žabkarjeve tovarne.

VI. REŠITVE IN UKREPI ZA OBRAMBO TER VARSTVO PRED NARAVNIMI IN DRUGIMI NESREČAMI

17. 25. člen

(rešitve in ukrepi za obrambo ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami)

Poplavna ogroženost in meteorne vode

Območje predvidenih ureditev po Oceni ogroženosti MOL zaradi poplav ne spada v poplavno ogrožena območja.

Meteorna voda se po programski rešitvi JP Vodovod – Kanalizacija odvaja v javno kanalizacijsko omrežje.

Potresna ogroženost

Predvideni objekti morajo biti načrtovani potresno varno glede na stopnjo potresne ogroženosti območja.

Vsi objekti morajo biti projektirani v skladu z Uredbo o graditvi in vzdrževanju zaklonišč, pri čemer je potrebno upoštevati ojačitev prve plošče objektov.

Vsa zaklonišča oziroma zaklonilna mesta, ki se bodo izgubila s predvidenimi rušitvami, se morajo nadomestiti v novih objektih.

Intervencijske poti in površine

Cestno omrežje znotraj ureditvenega območja predstavlja tudi izvedbo intervencijskih poti. Vse povezne površine morajo biti dimenzionirane na 10 t osnega pritiska.

Varstvo pred požarom (hidrantno omrežje)

Požarna varnost obstoječih objektov se zaradi gradnje novih objektov ne sme poslabšati.

Upoštevati je potrebno prostorske, gradbene in tehnične ukrepe, da bodo zagotovljeni:

- **pogoji za varen umik ljudi in premoženja**
- **potrebni odmiki med objekti oziroma ustrezna požarna ločitev objektov**
- **prometne in delovne površine za intervencijska vozila**
- **viri za zadostno oskrbo z vodo za gašenje**

Zahteve po požarni vodi se opredeli v požarni študiji, ki je sestavni del projektne dokumentacije. Zagotavljanje požarne vode je omejeno s kapacitetami vodooskrbnega omrežja, zato je potrebno za večje objekte poleg hidrantnega omrežja načrtovati tudi požarne bazene. Hidranti na javnem vodovodnem omrežju morajo biti na medsebojni oddaljenosti ca. 80 m in minimalno 5 m od objektov. V kolikor med objekti ni ustreznih površin, kjer bi se izvedlo javno vodovodno omrežje (kleti, privatne površine) je potrebno zgraditi interno hidrantno omrežje.

Intervencijske poti in pozicije hidrantov so razvidne iz grafične karte: » 3.6 Načrt intervencijskih poti«.

II. NAČRT PARCELACIJE

18. 26. člen (načrt parcelacije)

Parcelacija zemljišča je določena na kartah: »2.2 Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na geodetskem načrtu« in »2.3 Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na katastrskem načrtu«.

Ureditveno območje sestavljajo parcele:

P1	P=13.538m² 13.853 m²
P2	P=17.433m² 18.857 m²
P3	P=32.637m²
P3a	3.305 m²
P3b	1.273 m²
P4	P=6.760m² 7.205 m²
P5	P=15.098m² 11.192 m²
P6	P=7.181m² 10.034 m²
P7	P=14.936m² 16.720 m²
P8	P=6.825m² 6.733 m²
P9	P=11.729m² 11.192 m²
P10	P=12.348m² 15.385 m²
P11	P=29.753m² 25.058 m²
P12	P=86.681m²
P12a	28.067 m²
P12b	80.912 m²
P13	P= 5.256m ²
P14	3.626 m²
C1	22.979 m²
C2	42.675 m²
C3	17.614 m²
C4	22.831 m²

Mejne točke parcel so opredeljene po Gauss-Kruegerjevem koordinatnem sistemu in so priloga tega odloka.

19. 27. člen (javno dobro)

Kot javno dobro se obravnavajo zemljišča, ki jih razmejuje regulacijska linija.

VIII. ETAPNOST IZVEDBE PROSTORSKE UREDITVE TER DRUGI POGOJI IN ZAHTEVE ZA IZVAJANJE ZAZIDALNEGA NAČRTA

20. 28. člen (etapnost izvedbe prostorske ureditve)

Posegi znotraj ureditvenega območja se lahko izvajajo fazno po posameznih prostorskih enotah ali njihovih delih, če gre za funkcionalne ali gradbeno-tehnično zaključene celote.

~~Etapnost posegov je podrobneje razvidne iz grafične karte: »3.9 Zazidalna situacija – načrt etapnosti«.~~

V prostorski enoti P2 je objekt železniške infrastrukture - »probница«, ki se v prvi fazi gradnje ohranja in do dogovora o predstavitvi (med investitorjem in HSŽ oz. AŽP) smiselno vključi v predvideno novogradnjo.

21. 29.člen

(drugi pogoji in zahteve za izvajanje zazidalnega načrta)

V času gradnje je treba zagotoviti geotehnični nadzor in redni nadzor stanja objektov zaradi gradbenih posegov v njihovi bližini.

Gradnjo je treba načrtovati tako, da območje gradbišča in njegove ureditve, ne bo posegala na zemljišča zunaj ureditvenega območja.

Investitor mora sodelovati pri izvedbi tiste javne infrastrukture, ki je potrebna za realizacijo objektov v ureditvenem območju v skladu s programom opremljanja zemljišča.

Investitorji morajo v času gradnje zagotoviti nemoteno delovanje sosednjih objektov.

Investitorji so sočasno z izgradnjo objektov dolžni zagotoviti gradnjo oz. prestavitev vseh infrastrukturnih vodov, objektov in naprav, potrebnih za nemoteno delovanje obstoječih objektov v času med in po gradnji.

Najprimernejše strokovno ustrezne arhitekturne rešitve za predvidene objekte in površine v prostorskih enotah P6, P7, P9 in P11 se pridobijo z javnim natečajem.

Za predvidene objekte in površine v prostorskih enotah P1, P2, P3a, P3b, P5 in P12a se pridobivanje najprimernejših strokovno ustreznih arhitekturnih rešitev določi v urbanistični pogodbi, v kateri bodo opredeljene medsebojne obveznosti v okviru javno – zasebnega partnerstva.

XI. KONČNE DOLOČBE

22. 30.člen

~~Z dnem uveljavitve tega odloka prenehajo veljati spodaj naštetá določila odlokov v tistih delih, ki se nanašajo na ureditveno območje tega zazidalnega načrta:~~

Z dnem uveljavitve tega odloka prenehajo veljati Odlok o sprejetju zazidalnega načrta za del območja zazidalnega otoka PP (potniška postaja) (Uradni list SRS, št. 18/84 in št. 27/84) in določila naslednjih odlokov, ki se nanašajo na ureditveno območje iz tega odloka:

~~Odlok o sprejetju zazidalnega načrta za del območja zazidalnega otoka PP (potniška postaja).
Uradni list SRS, št. 18/84 in št. 27/84.~~

Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za plansko celoto B1 Bežigrad - zahod (Uradni list RS, št. 27/92), ki se nanaša na del območja urejanja BS1/1.

Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za plansko celoto B2 Bežigrad - vzhod (Uradni list SRS, št. 27/87, 15/89, Uradni list RS, št. 27/92), ki se nanaša na dele območij urejanja BO2/1, BR2/1, BS2/1, BS2/2, CO4/2.

Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območja urejanja v občini Ljubljana Center (Uradni list RS, št. 35/92), ki se nanaša na dele območij urejanja CO2/3, CO5/1, CO5/20, CO6/1, CS6/2 in CT4/1.

Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območja urejanja CO5/2 Plinarna, CO5/3 Zdravstveni dom in CO5/4 Vojašnica 4. julija (Metelkova) (Uradni list RS, št. 72/98, 41/02).

Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območja urejanja v delu prostorske celote C2 - Ožje mestno središče (Uradni list RS, št. 49/95), ki se nanaša na dela območij urejanja BO2/1, CO2/2.

Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za plansko celoto B3 Savsko naselje (Uradni list SRS, št. 27/87, 15/89, Uradni list RS, št. 27/92,63/99), ki se nanaša na del območja urejanja BS3/1.

Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za plansko celoto M1 Zelena jama - Nove Jarše (Uradni list SRS, št. 3/88, Uradni list RS, št. 2/91, 56/92, 49/95, 66/95, 40/97, 63/99), ki se nanaša na del območja urejanja MT1/1-1.

Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za del prostorske celote C6 Vodmat (Klinični center - sever, Medicinska fakulteta) (Uradni list RS, št. 74/99), ki se nanaša na del območja urejanja CI6/9.

Spremembe oštevilčenja členov:

~~23.~~ 31.člen

24. 32.člen

V. OCENA FINANČNIH POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM AKTA

Vsi finančni učinki so razvidni iz programa opremljanja za območje Potniškega centra Ljubljana.

Pripravil:
Marjan Cerar, univ. dipl. inž. arh.

Načelnik:
mag. Miran Gajšek, univ. dipl. inž. arh.

Na podlagi 12., 23. in 175. člena Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 58/03-ZZK-1 in 8/03), 30. člena Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave državnih in občinskih lokacijskih načrtov ter vrstah njihovih strokovnih podlag (Uradni list RS, št. 86/04), Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občin in mesta Ljubljane za obdobje 1986-2000 – za območje Mestne občine Ljubljana (za območje Potniškega centra Ljubljana) (Uradni list RS, št. 64/04) in 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 26/01 in 28/01) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na seji dne sprejel

O D L O K

o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana

I. UVODNE DOLOČBE

1. člen **(predmet odloka)**

S tem odlokom se sprejme zazidalni načrt za območje Potniškega centra Ljubljana (v nadaljevanju: zazidalni načrt). Ureditveno območje zazidalnega načrta obsega prostor med Dunajsko, Trgom OF, Masarykovo, Vilharjevo in Šmartinsko cesto, vključuje tudi del območja Gospodarskega razstavišča in park južno od Trga OF.

Zazidalni načrt vsebuje:

- ureditveno območje zazidalnega načrta,
- umestitev načrtovane ureditve v prostor s prikazom vplivov in povezav prostorske ureditve s sosednjimi območji,
- zasnove projektnih rešitev prometne, energetske, vodovodne in druge komunalne infrastrukture ter obveznost priključevanja nanjo,
- rešitve in ukrepe za varovanje okolja, ohranjanje narave, varstvo kulturne dediščine ter trajnostno rabo naravnih dobrin,
- rešitve in ukrepe za obrambo ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami,
- načrt parcelacije,
- etapnost izvedbe prostorske ureditve ter druge pogoje in zahteve za izvajanje zazidalnega načrta.

2. člen **(prostorske ureditve, ki se načrtujejo z zazidalnim načrtom)**

Z zazidalnim načrtom se načrtuje vsebinska in fizična prenova ureditvenega območja Potniškega centra Ljubljana, katerega površine so namenjene gradnji objektov, ureditvi utrjenih in zelenih površin ter prometnim in komunalnim ureditvam. Zazidalni načrt bo vzpostavil pogoje za ustrežnejšo povezanost severnega in južnega dela mestnega središčnega območja. Predvideni objekti so načrtovani za poslovne, upravne, trgovske, kulturne, izobraževalne, kongresne in sejemske, gostinske, rekreacijske in prostočasovne dejavnosti, hotel ter stanovanja, za potrebe prometne in logistične dejavnosti, predvsem za železniško potniško postajo in avtobusno postajo in za garaže.

Pri prometnih ureditvah je načrtovana celovita bulvarska ureditev Trga OF, Masarykove ceste in Vilharjeve ceste ter delna rekonstrukcija Dunajske cest, Šmartinske ceste ter Topniške ulice, vključno s pripadajočimi ureditvami križiščih nekaterih priključnih cest.

Z zazidalnim načrtom se določi tudi pogoje glede posegov v obstoječe objekte in naprave.

3. člen **(sestavni deli zazidalnega načrta)**

I. Besedilo odloka

II. Kartografski del, ki obsega naslednje grafične načrte:

1. Načrt namenske rabe prostora:

1.1	Lega prostorske ureditve v širšem območju - Izsek iz plana (DKN)	M 1:5000
1.2	Načrt namenske rabe prostora na geodetskem načrtu	M 1:2000
1.3	Načrt namenske rabe prostora na katastrskem načrtu	M 1:2000

2. Načrt ureditvenega območja z načrtom parcelacije:

2.1	Načrt ureditvenega območja na geodetskem načrtu	M 1:1000
2.2	Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na geodetskem načrtu	M 1:1000
2.3	Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na katastrskem načrtu	M 1:1000

3. Načrt umestitve načrtovane ureditve v prostor s prikazom vplivov in povezav s sosednjimi območji

3.1	Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin – nivo terena	M 1:1000
3.2	Zazidalna situacija - nivo kleti	M 1:1000
3.3	Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin - nivo streh	M 1:1000
3.4	Značilni prerezi in pogledi	M 1:1000
3.5.1	Prometno tehnična situacija in višinska regulacija	M 1:1000
3.5.2	Prometno tehnična situacija in višinska regulacija - prečni profil	M 1:200
3.5.3	Prometno tehnična situacija in višinska regulacija - prečni profil	M 1:200
3.5.4	Prometno tehnična situacija in višinska regulacija - prečni profil	M 1:200
3.5.4	Prometno tehnična situacija in višinska regulacija - vzdolžni profil	M 1:200
3.6	Načrt intervencijskih poti	M 1:1000
3.7.1	Zbirni načrt komunalno-energetskih napeljav	M 1:500
3.7.2	Zbirni načrt komunalno-energetskih napeljav	M 1:500
3.8	Načrt rušitev	M 1:1000

4. člen **(priloge zazidalnega načrta)**

Priloge zazidalnega načrta so:

- povzetek za javnost,
- izvleček iz strateškega prostorskega akta,
- obrazložitve in utemeljitve zazidalnega načrta,
- strokovne podlage – razpisno gradivo za natečaj in izbrana natečajna rešitev,
- smernice in mnenja nosilcev urejanja prostora,
- seznam sprejetih aktov o zavarovanju in seznam sektorskih aktov in predpisov,
- spis postopka priprave in sprejemanja zazidalnega načrta,
- ocena stroškov.

5. člen **(izdelovalci zazidalnega načrta)**

Zazidalni načrt sta na podlagi strokovnih podlag in prvonagrajene urbanistične rešitve iz predhodno izvedenega javnega mednarodnega natečaja za to območje izdelala Real Engineering d.o.o., Šmartinska 152, Ljubljana (avtor natečajne rešitve in izdelovalec) in družba LUZ d.d., Verovškova 64, Ljubljana (izdelovalec) v avgustu 2006, pod številko projekta 5553.

II. UREDITVENO OBMOČJE ZAZIDALNEGA NAČRTA

6. člen (ureditveno območje zazidalnega načrta)

Ureditveno območje zazidalnega načrta (v nadaljevanju: ureditveno območje) zajema naslednja območja urejanja:

BS 1/1 Bežigrad-vzhod - del, BO 2/1 Gospodarsko razstavišče - del, BR 2/1 Navje - del, BS 2/1 Zupančičeva jama - del, BS 2/2 Bežigrad-vzhod - del, BS 3/1 Savsko naselje - del, CO 2/1 ožje mestno središče - del, CO 2/2 ožje mestno središče - del, CO 2/3 Ljubljana Center - del, CO 4/2 Potniška postaja II, CO 4/4 Potniška postaja IV, CO 4/5 Potniška postaja V, CT4/1 Ljubljana Center - del, CT 4/3 Potniška postaja III, CO 5/1 Ljubljana Center - del, CO 5/2 Plinarna - del, CO 5/3 Zdravstveni dom - del, CO 5/4 Vojašnica 4. julij - del, CO 5/5 Potniška postaja - del, CO 5/20 Njegoševa cesta - del, CI 6/9 Vodmat – del, CO 6/1 Ljubljana Center - del, CS 6/2 Ljubljana Center - del in MT 1/1-1 ŽG Ljubljana – del, ki se nahajajo v katastrskih občinah Bežigrad, Tabor, Ajdovščina, Šentpeter in Udmat.

Meja ureditvenega območja je opisana s točkami od št. 1. do št. 235.

Opis meje se prične v severozahodnem delu območja v točki št. 1, ki se nahaja v območju urejanja BO 2/1 Gospodarsko razstavišče in poteka po parcelah katastrske občine Bežigrad in sicer:

od severozahodnega dela parcele št. 1856/2, od koder poteka proti vzhodu do točke št. 2 po severni meji parcele št. 1856/2. V točki št. 2 meja spremeni smer proti jugu in poteka po vzhodni meji parcele št. 1856/2 do točke št. 3. Od točke št. 3 naprej meja poteka proti vzhodu do točke št. 4 po severni meji parcele št. 1855/2 in v nadaljevanju po južni meji parcele št. 1852/12 ter preko parcel št. 1852/1 in 1848/1. V točki št. 4 meja spremeni smer proti jugu in poteka preko parcele št. 1848/1, po vzhodnih mejah parcel št. 1848/2, 1852/3 ter preko parcele št. 1852/1 do točke št. 5. V nadaljevanju meja poteka proti vzhodu, najprej po severni meji parcele št. 1852/6, preko parcel št. 1852/1 in 1846/1, po severni meji parcele št. 1852/7 (v tem delu meja ureditvenega območja poteka v območju urejanja BR 2/1 Navje) in po parceli št. 1846/1 do točke št. 6. V točki št. 6 meja spremeni smer proti jugu in poteka preko parcele št. 1846/1 in po vzhodni meji parcele št. 1844/1 do točke št. 10. Od točke št. 10 meja poteka proti vzhodu po severnem robu predvidene prometne ureditve Vilharjeve ceste do točke št. 68, in sicer najprej preko parcel št. 1844/1, 1844/3, 1844/2, 1843, 1842, 1841, 1814, 1767, 1766, 1763/1, 1760/2 do točke št. 42, ki se nahaja v območju urejanja BS 2/2 Bežigrad-vzhod in v nadaljevanju preko parcel št. 1753/2, 1748/5 ter po severni meji parcele št. 2232/2, Vilharjeva cesta, do točke št. 61. Od točke št. 61 meja poteka po prometni ureditvi Vilharjeve ceste, in sicer preko parcele št. 1603/10 do točke št. 62 in po vzhodnih mejah parcel št. 1603/10 in 1603/7 do točke št. 68. V točki št. 68 meja prečka Topniško ulico, parcela št. 1717/55 in poteka po območju urejanja BS 3/1 Savsko naselje in sicer do točke št. 72 sledi vzhodni parcelni meji Topniške ulice in v nadaljevanju poteka do točke št. 74 preko parcel št. 1597/2, 1622/11 in 1598/2. V točki št. 74 meja spremeni smer in poteka proti jugu, po predvideni prometni ureditvi Šmartinske ceste preko parcel št. 1598/1, 1598/4, 2233/5, prečka Šmartinsko cesto, parcela št. 2233/2 in parcele št. 1596/1, 1596/3 in parcelo 923 v k. o. Udmat in v območju urejanja MT 1/1-1 ŽG Ljubljana, do točke št. 83. Od točke št. 83 do točke št. 106 meja še zmeraj poteka proti jugu, in sicer najprej po vzhodni meji parcele št. 3819 k.o.Tabor, in v nadaljevanju preko parcel št. 1/1, 1/3, 1/4, 2/1 vse k.o. Šentpeter, ki se nahajajo v območju urejanja CO 6/1 Ljubljana Center in po parceli št. 3819 k.o.Tabor do točke št. 94, nato pa po vzhodni meji parcele št. 3819 k.o.Tabor do točke št. 106, in sicer po območju urejanja CS 6/2 Ljubljana Center.

V točki št. 106, ki se nahaja v območju urejanja CI 6/9 Vodmat meja spremeni smer in poteka proti zahodu po katastrski občini Tabor in sicer po južni meji predvidene prometne ureditve Masarykove ceste, parcela št. 3765 in pri tem prečka Šmartinsko cesto, parcela št. 3819, in poteka po območju urejanja CO 5/2 Plinarna in sicer od točke št. 107 do točke št. 112 po južni meji parcele št. 3765, Masarykova cesta, od točke št. 113 do točke št. 116 pa po predvideni

prometni ureditvi Njogoševe ceste po parceli št. 3183. V točki št. 116 meja prečka Njogoševo cesto in v nadaljevanju poteka po območju urejanja CO 5/5 Friškovec. Od točke št. 117 do točke št. 121 meja sledi prometni ureditvi Njogoševe ceste in pri tem poteka po parceli št. 3118 ter v nadaljevanju po južni meji parcele št. 3765, Masarykova cesta, do točke št. 125. Od točke št. 125 do točke št. 127 meja poteka po parceli št. 3114 in med točkama št. 127 in 128 po vzhodni meji parcela št. 3818, Maistrova ulica. V točki št. 128 meja prečka Maistrovo ulico in poteka po območju urejanja CO 5/4 Metelkova po zahodni meji parcele št. 3096 in v nadaljevanju po južni meji parcele št. 3765, Masarykova cesta, do točke št. 134. Med točkama št. 134 in 137 meja poteka po vzhodni meji parcele št. 3776, Metelkova ulica. V točki št. 137 meja prečka Metelkovo ulico in poteka po območju urejanja CO 5/3 Zdravstveni dom po južni meji predvidene prometne ureditve Masarykove ceste in pri tem poteka po parcelah št. 2813, 2807/2 do točke št. 151 od koder poteka po južni meji parcele št. 3764 do točke št. 153, ki se nahaja v območju urejanja CO 5/2 Plinarna in v nadaljevanju po južni meji parcele št. 3764 in 3763 do točke št. 155. Od točke št. 155 do točke št. 159 meja še zmeraj poteka po predvideni prometni ureditvi Masarykove ceste, po parceli št. 2720/1. Od točke št. 159 do točke št. 160 meja poteka po vzhodni meji parcele št. 3768, Resljeva cesta, prečka Resljevo cesto, in v nadaljevanju poteka po območju urejanja CO 5/1 Kolodvor in pri tem sledi južni meji predvidene prometne ureditve Masarykove ceste ter poteka po parceli št. 2232. V točki št. 165 meja spremeni smer in poteka proti jugu do točke št. 168 preko parcel št. 2232, 2247 in 2244. Od točke št. 168 do točke št. 172 meja poteka proti zahodu preko parcel št. 2248 in 2249 do točke št. 169, v nadaljevanju pa po južni meji parcele št. 2267 ter preko parcel št. 2267, 2268 in 3782/1. V točki št. 172, ki se nahaja v območju urejanja CO 2/3 Miklič se meja obrne proti severu in do točke št. 180 poteka po parceli št. 3782/1. V točki št. 180 se meja obrne proti zahodu in poteka po zahodni meji parcele št. 2207/2, preko parcele št. 2150/2 in po južnih mejah naslednjih parcel št. 2150/1, 2192/1, 2192/4, 2192/3, 2192/2, 2187 do točke 189, prečka Miklošičevo cesto, parcela št. 3767 in nadaljuje pot proti zahodu po južni meji parcele št. 2150/1, Masarykova cesta, in po območju urejanja CO 2/2 Bavarski dvor do točke št. 199. V tej točki meja prečka Slovensko cesto in poteka dalje po katastrski občini Ajdovščina preko parcele 3274 in najprej po zahodni meji parcele št. 3274, Slovenska cesta in po južni meji parcele št. 3255/1, Tivolska cesta, do točke št. 207, po območju urejanja CO 2/1 Bavarski dvor. Od točke št. 207 naprej meja poteka proti severu in pri tem najprej prečka Tivolsko cesto, parcela št. 3255/1. Od točke št. 208 do točke št. 214 meja sledi zahodni meji prometne ureditve Dunajske ceste in poteka po parcelah št. 2267, 2266, 2265 in območju urejanja CT 4/1 Potniška postaja I. V nadaljevanju meja poteka po zahodni meji parcele št. 2220/1, Dunajska cesta, do točke št. 217.

V nadaljevanju poteka po katastrski občini Bežigrad in območju urejanja BS 1/1 Bežigrad do točke št. 234. V točki št. 234 meja spremeni smer proti vzhodu in pri tem prečka Dunajsko cesto, parcela št. 2220/1 in v točki št. 235 ponovno spremeni smer proti severu in poteka proti izhodiščni točki št. 1 preko parcel št. 1852/1, 1856/1 in 1856/2.

Meja ureditvenega območja je analitično prikazana s koordinatami lomnih točk obodne parcelacije.

Površina ureditvenega območja znaša 36ha 48ar 32m².

Meja ureditvenega območja je prikazana na grafičnih kartah zazidalnega načrta »2.2 Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na geodetskem načrtu« in »2.3 Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na katastrskem načrtu«.

III. UMESTITEV NAČRTOVANE PROSTORSKE UREDITVE V PROSTOR

7. člen

(opis vplivov in povezav s sosednjimi območji)

Ureditveno območje se navezuje na sosednja območja po obstoječih obodnih cestah, peš komunikacijah in kolesarskih poteh. Zaradi načrtovanih novogradenj bo potrebna njihova rekonstrukcija. Dunajska cesta se rekonstruira na delu med obstoječim križiščem s Trgom OF, Tivolsko in Slovensko cesto ter načrtovanim križiščem z Vilharjevo cesto in Livarsko ulico. Vilharjeva cesta se rekonstruira na delu med načrtovanim križiščem z Dunajsko cesto in križiščem s Šmartinsko cesto. Trg OF in Masarykova cesta se rekonstruira na delu med Dunajsko cesto do ovinka ob slepem izteku Jenkove ulice. Šmartinska cesta se rekonstruira na delu od ovinka ob slepem izteku Jenkove ulice, vključno s podvozu pod železnico in križiščem s Topniško ulico, do vključno priključka Kolinske ulice.

Glede na dodatne obremenitve območja se v večjem obsegu rekonstruirajo tudi vodi energetske in komunalne infrastrukture, ki potekajo po obodnih cestah ureditvenega območja.

8. člen

(opis rešitev načrtovanih objektov)

Ureditveno območje je del mestnega središča, zato večji del njegovih površin namenjen »mestotvornim« programom, predvsem mestnim središčnim dejavnostim. Na delu območja Gospodarskega razstavišča (GR) je predvidena povečava razstaviščnih in poslovnih površin.

Urbanistična zasnova temelji na podaljšanju in programski nadgradnji Miklošičeve ceste proti severu, z novim podhodom pod železniškimi tiri, ki se izteče v prostor pred Plečnikovim Akademskim kolegijem se priključi na območje GR ter se naveže na avtobusno postajo ob Vilharjevi cesti in dalje na novi bežigranski park z Navjem ter na zaledna območja. S podaljšano Miklošičevo cesto je tako vzpostavljena osrednja peš povezava med mestnim središčem in Bežigradom oziroma med južnim in severnim delom mesta.

Potniški center Ljubljana (PCL) je, kot nova urbana entiteta mestnega središča Ljubljane in širšega prostora, predvsem na zahodnem delu območja, izražena s koncentracijo vsebin katerih težišče so programi, kot so: nakupovalno središče, kongresni center, poslovne dejavnosti, hotel, gostinski lokali, casino ter prostočasne in druge spremljajoče oziroma kompatibilne dejavnosti kot npr. posebna stanovanja. Ti so umeščeni v dva kompaktna več-etažna objekta večjega volumna južno in severno od obstoječih tirov, ki sta v etažah povezani preko tirov. Južni del je nadgrajen z višjo poslovno stolpnico, ki je gabaritni poudarek celotnega kompleksa PCL. Programi so v nadstropjih in v kletni etaži povezani z notranjimi nakupovalnimi ulicami tako, da je mogoč dostop z vseh pomembnejših točk mestnih obodnih površin oz. ulic ter do železniških peronov in avtobusne postaje. Na severni strani je območje Gospodarskega razstavišča dopolnjeno z novo poslovno stolpnico in razstaviščnimi površinami, ki jih povezuje načrtovana podzemna pasaža, kot podaljšek nakupovalnih ulic PCL proti severu. Kletno etažo PCL bo možno navezati tudi v smeri proti jugu pod Trgom OF na obstoječe podzemne pasaže v mestnem središču.

Vzhodno od obstoječe železniške postaje je nova zazidava izoblikovana s stavbami poslovnega in trgovskega značaja in deloma stanovanjskimi objekti. Objekti, ki so bolj oddaljeni od železniških tirov, so namenjeni stanovanjem. Taka tipologija objektov oblikuje gabaritno uravnoteženo severno oziroma južno obrobje Masarykove in Vilharjeve ceste, katerih bulvarski značaj poudarja bogata drevoredna ozelenitev.

Površina ob Vilharjevi cesti, na delu ob južnem obrobju novega bežigranskega parka, je namenjena avtobusni postaji. Objekt je zasnovan tako, da je pritičje odprto, namenjeno postaji,

v nadstropnih etažah so poslovni prostori in garažna hiša, ki je dostopna preko povezovalnega objekta nad severno vstopno klančino v postajno dvorano v prostorski enoti P3b. Višina objekta ohranja odprte poglede iz severnega parka in Navja na grajski hrib in silhueto mestnega središča. Med objektom avtobusne postaje in obstoječim objektom železniške postaje je predvidena nadstrešnica nad železniškimi tiri.

Pripadajoče površine za mirujoči promet so le deloma načrtovane na nivoju terena, predvsem po obrobju Vilharjeve ceste, večinoma pa so v podzemnih garažah pod predvidenimi objekti ter v garažni hiši v nadstropnih etažah avtobusne postaje.

Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti

Ureditveno območje je razdeljeno na 16 prostorskih enot (P), ki so namenjene predvsem gradnji objektov. Prostorske enote se v nadaljnji fazi priprave tehnične dokumentacije urejajo celovito oziroma enotno. Prostorske enote P1, P2, P3a, P3b, P5 in P12a tvorijo vsebinsko ali gradbeno zaključeno celoto, kjer je možen medsebojni preplet predvidenih dejavnosti in njihovih zmogljivosti. Štiri prostorske enote z oznako C1, C2, C3, in C4 so cestne površine, kjer so predvidene deloma novogradnje, predvsem pa rekonstrukcije.

Za predvidene zmogljivosti, kot so podane pri posameznih prostorskih enotah, so v okviru s tem odlokom predpisanih tlorisnih in višinskih gabaritov dopustna odstopanja navzdol do največ 10%. Izjema so objekti A1 v prostorski enoti P1, A7 v prostorski enoti P7, A9 v prostorski enoti P9 in A11 v prostorski enoti P11, kjer je dovoljena pozidava etaže znotraj gradbene meje od min. 70 do max. 90% tlorisne površine.

V celotnem ureditvenem območju so načrtovani:

- gradnja in rekonstrukcija objektov in naprav prometne, energetske, komunalne in druge gospodarske infrastrukture,
- urejanje zelenih in utrjenih površin,
- odstranitev obstoječih naprav in objektov,
- sanacija in priprava stavbnega zemljišča.

V prostorskih enotah P1 in P2 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in garaž,
- gradnja podzemnih večnamenskih povezovalnih površin.

Prostorska enota P1 ima predvidenih okvirno 58.000 m² bruto nadzemnih etažnih površin (BEP) za naslednje programe: trgovsko gostinske dejavnosti (do 50%), poslovne dejavnosti, hotel in bivanjske dejavnosti (do 40%), rekreacijske, razvedrilne in kulturne dejavnosti (do 20%) in okvirno 50.000 m² BEP za garaže in ostale zgoraj našete programe.

Prostorska enota P2 ima predvidenih okvirno 49.000 m² bruto nadzemnih etažnih površin (BEP) za naslednje programe: trgovsko gostinske dejavnosti (do 50%), poslovne dejavnosti, hotel in bivanjske dejavnosti (do 40%), konferenčne dejavnosti (do 20%), rekreacijske, razvedrilne in kulturne dejavnosti (do 5%) in okvirno 60.000 m² BEP za garaže in ostale zgoraj našete programe.

V prostorskih enotah P3a in P3b so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja klančin,
- gradnja podzemne postajne dvorane in podhoda.

V prostorski enoti P4 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov,
- nadomestna gradnja objektov,
- urejanje parkirnih mest na terenu.

Prostorska enota P4 ima naslednje programe: železniška postaja s spremljajočimi dejavnostmi.

V prostorski enoti P5 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in garaž,
- urejanje parkirnih mest na terenu.

Prostorska enota P5 ima predvidenih okvirno 27.000 m² bruto etažnih nadzemnih površin (BEP) za naslednje programe: avtobusna postaja s spremljajočimi dejavnostmi in okvirno 20.000 m² BEP za garaže. Garaže so predvidene v kletnih etažah in v nadstropnih etažah objekta avtobusne postaje.

V prostorski enoti je obstoječi vročevodni vertikalni jašek, ki ga je potrebno sanirati. Pri načrtovanju kletne ureditve pod avtobusno postajo je potrebno prilagoditi nove temelje objekta obstoječim temeljem jaška ter zagotoviti ustrezne odmike kleti od obstoječega vertikalnega jaška.

V prostorski enoti P6 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in podzemnih garaž,
- prestavitev stopnišča v obstoječem podhodu pod železniškimi tiri.

Prostorska enota P6 ima predvidenih okvirno 29.000 m² bruto nadzemnih etažnih površin (BEP) za naslednje programe: poslovno upravne dejavnosti (70%-90%), trgovsko gostinske dejavnosti (10%-30% - samo pritlične etaže) in okvirno 25.000 m² BEP za garaže.

V prostorski enoti P7 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in podzemnih garaž,
- gradnja brvi /nadhoda za pešce.

Prostorska enota P7 ima predvidenih okvirno 53.500 m² bruto nadzemnih etažnih površin (BEP) za naslednje programe: trgovsko gostinske dejavnosti (do 25%), poslovno upravne dejavnosti (do 40%), večnamenska dvorana (do 10%), bivanje (do 25%) in okvirno 29.000 m² BEP za garaže.

V prostorski enoti P8 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja podzemnega objekta,
- gradnja podvoza in tirnih naprav.

Prostorska enota P8 ima predvidenih okvirno 1.265 m² bruto etažnih površin (BEP) za trgovsko gostinske dejavnosti.

V prostorski enoti P9 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- nadomestna gradnja objektov,
- gradnja objektov in podzemnih garaž,
- gradnja bencinske črpalke,
- gradnja brvi / nadhoda za pešce.

Prostorska enota P9 ima predvidenih okvirno 36.500 m² bruto nadzemnih etažnih površin (BEP) za naslednje programe: trgovsko gostinske dejavnosti (do 20%), poslovno upravne dejavnosti (do 45%), večnamenska dvorana (do 10%), bivanje (do 25%), bencinska črpalka in okvirno 17.000 m² BEP za garaže.

V prostorski enoti P10 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov,
- gradnja objektov in podzemnih garaž,
- urejanje parkirnih mest na terenu.

Prostorska enota P10 ima predvidenih okvirno 28.000 m² bruto nadzemnih etažnih površin (BEP) za naslednje programe: poslovno upravne dejavnosti (do 90%), bivanje (do 10%) in okvirno 30.000 m² BEP za garaže.

V prostorski enoti P11 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in podzemnih garaž,
- vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov,
- gradnja podzemnih večnamenskih povezovalnih površin.

Prostorska enota P11 ima predvidenih okvirno 18.000 m² bruto etažnih površin (BEP) za naslednje programe: trgovsko gostinske dejavnosti (do 10%), poslovne dejavnosti (do 70%), razstaviščne in sejemske dejavnosti (do 20%) večnamenske povezovalne površine in okvirno 7.500 m² BEP za garaže.

V prostorski enoti P12a so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov nad železniškimi tiri,
- gradnja postajne dvorane s svetlobniki in podhoda,
- razširitev železniškega nadvoza in gradnja tirnih naprav,
- vsi posegi v zvezi z novogradnjo, rekonstrukcijo in vzdrževanjem tirnih naprav.

Prostorska enota P12a ima predvidenih okvirno 17.500 m² bruto etažnih nadzemnih površin (BEP) za trgovsko gostinske dejavnosti in okvirno 37.000 m² BEP za garaže in ostale spremljajoče dejavnosti. Podhod s postajno dvorano ima predvidenih okvirno 10.100 m² bruto etažnih za funkcionalne potrebe postajne dvorane in spremljajoče dejavnosti.

Podpore premostitvenega objekta iz tehnoloških razlogov na območju zahodne harfe niso sprejemljive oziroma le ob soglasju AŽP.

Pozicija svetlobnikov je razvidna iz grafične karte: »3.1 Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin - nivo terena«. Po izgradnji končne rešitve tirnih naprav na področju harfe se zahteva 50% označenih površin za svetlobnike.

V prostorski enoti P12b so načrtovani tudi naslednji posegi:

- odstranitev nekaterih obstoječih naprav in objektov,
- vsi posegi v zvezi z novogradnjo, rekonstrukcijo in vzdrževanjem tirnih naprav,
- vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov,
- gradnja brvi / nadhoda za pešce,
- v nivojih -2, -3 ali -4 je predviden koridor za hitro železnico.

Prostorska enota P12b ima naslednje programe: površine in objekti za železnico.

V prostorskih enotah P13 in P14 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- ureditev parka,
- ureditev otroških igrišč,
- prestavitev spomenika v P13.

Prostorski enoti P13 in P14 imata naslednje programe: parkovne in zelene površine.

9. člen **(opis načrtovane ureditve zunanjih površin)**

V območju urejanja se vzpostavijo sklenjene, nepretrgane poteze drevoredov ob obodnih cestah. Na območju Dunajske ceste v prostorski enoti C1 je predviden drevored, razen ob prekinitvi s podvozom. Na območju Trga OF in Masarykove ceste v prostorski enoti C2 bo med drevored umeščena mestna železnica, ki bo potekala na severni strani ceste. Na južni strani ceste se uredijo dodatne drevoredne ter gručaste drevesne zasaditve, ki sledijo poteku ceste.

Na območju Vilharjeve ceste v prostorski enoti C4 je poleg obstoječih drevoredov na severnem robu proti Zupančičevi jami, načrtovana ureditev novih, čimbolj sklenjenih enovitih drevoredov.

Predvidena je ureditev peš promenad, ki bodo povezale parkovne površine na severnem in južnem delu ureditvenega območja. V prostorskih enotah P3a, P3b in P12a je načrtovana ureditev novega podhoda do postajne dvorane (P12a).

V prostorski enoti P13 ob Kolodvorski ulici in v prostorski enoti P14 ob Vilharjevi cesti je predvidena nova parkovna ureditev. Zaradi poteka mestne železnice bo potrebna prestavitev obstoječega spomenika v P13.

Površine za parkiranje se ureja skladno s celovito ureditvijo odprtega prostora. Za preprečevanje parkiranja izven parkirnih površin se uporabi ustrezne elemente, kot so zasaditve, izbor talnih materialov, višinske ovire, vse kot sestavni del celovite oblikovalske rešitve. Uvozi v garaže so predvideni iz notranjih napajalnih cest. Vse brežine, podporne in oporne zidove je treba krajinsko oblikovati.

Krajinske ureditve so zasnovane idejno in so prikazane na grafičnih kartah: »3.1 Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin - nivo terena«.

10. člen

(lokacijski pogoji in usmeritve za projektiranje in gradnjo)

Tlorisni obseg objektov

- Prostorska enota P1:

Tlorisna kompozicija je oblikovana kot enoten volumen, ki se na jugozahodni strani zaključi s stolpnico, ki predstavlja višinski poudarek v prostoru. Objekt se na severnem delu neposredno navezuje na osrednji povezovalni objekt v enoti P12a nad železniškimi tiri.

Zunanje tlorisne mere nadzemnih delov objektov bodo znašale:

- objekt A1: 40 m x 28 m
- objekt B1: 155 m x 55 m
- kletna etaža: 170 m x 80 m

- Prostorska enota P2:

Tlorisna kompozicija je oblikovana kot enoten volumen, ki ima na severni strani stolpnico, ki predstavlja višinski poudarek v prostoru. Objekt se na južnem delu neposredno navezuje na osrednji povezovalni objekt v enoti P12a objekt nad železniškimi tiri.

- objekt A2: 24 m x 36 m
- objekt B2: 150 m x 100 m
- objekt B21: 100 m x 20 m
- kletna etaža: 170 m x 100 m

- Prostorska enota P4:

V območju se nahajata obstoječi objekt železniške postaje in upravno poslopje.

- objekt A4: 85 m x 32 m (obstoječi objekt železniške postaje)
- objekt B4: 70 m x 14 m (obstoječi objekt)

- Prostorska enota P5:

V območju se nahaja avtobusna postaja, sestavljena iz volumna objekta v nadstropjih, ki nadkriva perone na nivoju terena.

- objekt A5: 68 m x 42 m
- objekt B5: 115 m x 42 m
- kletna etaža: 240 m x 42 m

- Prostorska enota P6:

Tlorisna kompozicija je oblikovana kot lamela enotne debeline in enake zasnove kot jo imata vzhodna otoka v prostorskih enotah P7 in P9. V nadstropju so nameščeni posamezni kubusi, ki na južni strani konzolno previsevajo. V izteku obstoječega podhoda pod železniškimi tiri je predvidena cezura. Cezure se pojavljajo tudi ob v podaljšku iztekov cest, ki se v tem območju priključujejo na Masarykovo cesto.

- objekt A6: 267 m x 22 m
- objekt A61: 40 m x 22 m
- objekt A62: 42 m x 22 m
- objekt A63: 40 m x 22 m
- objekt A64: 21 m x 22 m
- objekt A65: 21 m x 22 m
- kletna etaža: 267 m x 31 m

- Prostorska enota P7:

Tlorisna kompozicija je oblikovana kot kompleksen volumen, sestavljen iz manjših enot, naloženih vrh enotne strehe, ki meandriira v prerezu. Na južni strani se dviguje nebotačnik, ki predstavlja višinski poudarek v prostoru.

- objekt A7: 40 m x 28 m
- objekt B7: 244 m x 60 m
- objekt B71: 40 m x 22 m
- objekt B72: 40 m x 22 m
- objekt B73: 45 m x 62 m
- objekt B74: 36 m x 22 m
- kletna etaža: 244 m x 60 m

- Prostorska enota P8:

V kletni etaži so predvidene površine, ki bodo programsko dopolnile podvoz Šmartinske ceste pod železniškimi tiri.

- kletni objekt A8: 105 m x 12 m

- Prostorska enota P9:

Tlorisna kompozicija je oblikovana kot kompleksen volumen, sestavljen iz manjših enot, naloženih vrh enotne strehe, ki meandriira v prerezu. Na južni strani se dviguje nebotačnik, ki predstavlja višinski poudarek v prostoru. Na zahodnem delu je bencinska črpalka nadkrita z nadstrešnico.

- objekt A9: 36 m x 24 m
- objekt B9: 174 m x 40 m
- objekt B91: 48 m x 24 m
- objekt B92: 34 m x 32 m
- objekt C9: 22 m x 14 m
- kletna etaža: 174 m x 40 m

- Prostorska enota P10:

V vzhodnem delu območja se nahaja obstoječi objekt JŽI, na zahodni strani pa je predviden novi objekt HSŽ.

- objekt A10: 156 m x 37 m
- kletna etaža: 235 m x 47 m

- Prostorska enota P11:

V prostorski enoti P11 se nahajajo obstoječi objekti Gospodarskega razstavišča. Novi objekti so predvideni na južnem delu območja in se navezujejo na obstoječe objekte.

- objekt A11: 36 m x 24 m

- objekt B11: 62 m x 26 m
- kletni etaži: 36 m x 24 m in 62 m x 26 m

- Prostorska enota P12a:

Objekta v prostorskih enotah P1 in P2 sta povezana z delom objekta nad tiri in s podhodom ter postajno dvorano pod tiri. Dvorana potniškega terminala je integrirana v površino podhoda pod tiri, ki je mestna povezava med mestnim središčem in Bežigradom.

- objekt A12a: 115 m x 100 m
- objekt B12a (postajna dvorana): 205 m x 150 m
- kletna etaža objekta A12a: 170 m x 85 m

Skupna določila:

Pri objektih, ki so nepravilnih oblik, je upoštevana najdaljša stranica objekta oz. njegov maksimalni razpon.

Dovoljena je sprememba gabaritov kletnih etaž v primeru, da je vsaj 1 m odmaknjena od regulacijskih linij, da ne posega v trase komunalnih vodov in da omogoča predvidene ureditve zelenih površin.

Spremembe velikosti kletnih etaž izven določenih gradbenih meja so možne v primeru tehnoloških in funkcionalnih zahtev pri racionalni zasnovi kleti in ob upoštevanju splošnih pogojev za gradnjo kleti.

Etažnost in višine objektov

- Prostorska enota P1:
 - objekt A1: 4K+P+23, h = maksimalno 100.00 m
 - objekt B1: 4K+P+2+T, h = maksimalno 23.00 m, terasna etaža: h = maksimalno 28,00 m
- Prostorska enota P2:
 - objekt A2: 4K+P+12, h = maksimalno 60.00 m
 - objekt B2: 4K+P+2+T, h = maksimalno 23.00 m, terasna etaža: h = maksimalno 28, 00 m
 - objekt B21: 4K+P+6, h = maksimalno 32.00 m
- Prostorska enota P4:
 - objekt A4: P+2+M
 - objekt B4: P+2+M
- Prostorska enota P5:
 - objekt A5: 2K+ / +4, h = maksimalno 19.00 m
 - objekt B5: 2K+ / +2, h = maksimalno 13.00 m
- Prostorska enota P6:
 - objekt A6: 3K+P+2, h = maksimalno 13.50 m
 - objekt A61: 3K+P+5, h = maksimalno 24.00 m
 - objekt A62: 3K+P+7, h = maksimalno 31.00 m
 - objekt A63: 3K+P+7, h = maksimalno 31.00 m
 - objekt A64: 3K+P+5, h = maksimalno 24.00 m
 - objekt A65: 3K+P+5, h = maksimalno 24.00 m
- Prostorska enota P7:
 - objekt A7: 3K+P+16, h = maksimalno 65.00 m
 - objekt B7: 3K+P+1, h = maksimalno 10.00 m
 - objekt B71: 3K+P+7, h = maksimalno 31.00 m

- objekt B72: 3K+P+5, h = maksimalno 24.00 m
- objekt B73: 3K+P+3, h = maksimalno 25.00 m
- objekt B74: 3K+P+7, h = maksimalno 36.00 m

- Prostorska enota P8:
 - objekt A8: K

- Prostorska enota P9:
 - objekt A9: 3K+P+16, h = maksimalno 65.00 m
 - objekt B9: 3K+P+1, h = maksimalno 10.00 m
 - objekt B91: 3K+P+7, h = maksimalno 31.00 m
 - objekt B92: 3K+P+3, h = maksimalno 25.00 m

- Prostorska enota P10:
 - objekt A10: 3K+VP+4, h = maksimalno 23.00 m

- Prostorska enota P11:
 - objekt A11: 3K+P+16, h = maksimalno 65.00 m
 - objekt B11: 3K+P+1, h = maksimalno 19.00 m

- Prostorska enota P12a:
 - objekt B12a: 4K+/+2, h = maksimalno 23.00 m
 - objekt A12b: K (postajna dvorana)

Bruto etažne višine posameznih etaž so lahko največ:

- pritličje: 7,0 m
9,0 m v prostorskih enotah P1, P2 in P12a
- nadstropna etaža: 5,0 m
9,0 m v prostorskih enotah P1, P2 in P12a
- kletna etaža: 7,0 m.

Maksimalna višina je maksimalni višinski gabarit objekta nad terenom, ki je določen z najvišjo točko venca objekta, nad to koto je dovoljena le izvedba strešne konstrukcije, tehničnih naprav, strojnih inštalacij in telekomunikacijskih naprav.

Število etaž v objektih se lahko prilagaja programskim rešitvam, vendar znotraj maksimalnega dopustnega višinskega gabarita objekta.

Dopustno odstopanje maksimalnega višinskega gabarita objektov je minus 1 m (razen za objekt A1 v prostorski enoti P1, A7 v prostorski enoti P7, A9 v prostorski enoti P9 in A11 v prostorski enoti P11).

Najvišji dopustni višinski gabarit stolpnice A1 v prostorski enoti P1 je 100 m, stolpnic A7 v prostorski enoti P7, A9 v prostorski enoti P9 in A11 v prostorski enoti P11 pa 65 m nad nivojem terena. Ta omejitev velja za najvišjo točko venca objekta, nad to koto je dovoljena le izvedba strešne konstrukcije, tehničnih naprav, strojnih inštalacij in telekomunikacijskih naprav, ni pa dovoljena ureditev mansarde. Minimalni dopustni višinski gabarit stolpnice A1 v prostorski enoti P1 je 90 m, stolpnic A7 v prostorski enoti P7, A9 v prostorski enoti P9 in A11 v prostorski enoti P11 pa 50 m nad nivojem terena.

V prostorski enoti P1 je za objekt B1 dopustna višina zgornje točke zaključnega venca m nad nivojem terena. Nad to koto je na objektu B1 dovoljena izvedba terasne etaže pod pogojem, da je od roba južne fasade umaknjena minimalno 16m od vzhodne pa minimalno 25 m. Maksimalna višina terasne etaže je 28 m.

V prostorski enoti P2 je za objekt B2 dopustna višina zgornje točke zaključnega venca 23 m nad nivojem terena. Nad to koto je na objektu B2 dovoljena izvedba terasne etaže pod pogojem, da je umaknjena od roba severne fasade minimalno 18 m od vzhodne pa minimalno 25 m. Maksimalna višina terasne etaže je 28 m.

Minimalna višina nadstrešnice v prostorski enoti P12a je 12 m, maksimalna višina pa ne sme biti višja od obstoječega objekta železniške postaje, to je 14 m nad nivojem terena.

Idejna višinska regulacija

Zunanja ureditev se prilagodi terenu in višinskim potekom obodnih cest. Kota finalnega tlaka v pritličju objektov je razvidna iz grafične karte: »3.5 Prometno tehnična situacija in višinska regulacija«.

Višinska regulacija terena je idejna. Odstopanje pri določeni višinski koti objektov je $\pm 0,50$ m. Pri višinski regulaciji zunanje ureditve in objektov je treba upoštevati neovirano dostopnost za vse uporabnike. Podrobna določitev višinskih kot terena se izvede v fazi izdelave projektne dokumentacije.

Oblikovanje objektov

Fasade morajo biti izvedene s kvalitetnimi trajnimi materiali. Novi objekti v prostorskih enotah morajo biti oblikovani usklajeno.

Strehe novih objektov in nadzidav v prostorskih enotah P1, P2, P5, P6, P7, P9, P10, P11 in P12a so lahko ravne, eno ali večkapne z naklonom do 6°. Ravne strehe naj bodo pretežno izvedene kot terasne zelene površine. Dovoljena je zaščita vhodov z nadstreški. Strehe nadstreškov so lahko ravne, eno ali večkapne z naklonom do 6°.

Položaj in dimenzije objektov ter idejna višinska regulacija so podrobneje razvidni iz grafičnih kart 3.1 *Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin – nivo terena*, 3.2 *Zazidalna situacija – nivo kleti*, 3.3 *Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin – nivo streh*, 3.5 *Prometno tehnična situacija in višinska regulacija*.

Elementi določitve umeščanja načrtovanih ureditev v prostor

Pomen regulacijskih elementov je:

- GM - gradbena meja je črta, ki jo novograjeni objekti ne smejo presežati, lahko pa se je dotikajo ali pa so od nje odmaknjeni v notranjost. Nadstreški lahko izjemoma presegajo GM za 2 m.
- GMn - gradbena meja v nadstropju je črta, ki je novograjeni objekti ne smejo presežati nad pritlično etažo, lahko pa se je dotikajo ali pa so od nje odmaknjeni v notranjost.
- GLp - gradbena linija pritličja je črta, na katero morajo biti z enim robom postavljeni objekti v pritličju, ki se gradijo na zemljiščih ob tej črti; dovoljeni so le manjši zamiki fasade (do 25% fasadne površine, največ 2m v notranjost objekta). Nadstreški lahko izjemoma presegajo GLp za 2 m.
- GLn - gradbena linija v nadstropju je črta, na katero morajo biti z enim robom postavljeni objekti nad pritlično etažo objektov, ki se gradijo na zemljiščih ob tej črti; dovoljeni so le manjši zamiki fasade (do 25% fasadne površine, največ 2m v notranjost objekta).
- GLk - gradbena linija v kleti je črta, na katero morajo biti z enim robom postavljeni objekti pod nivojem terena, ki se gradijo na zemljiščih ob tej črti.

- RL - regulacijska linija razmejuje javne površine od drugih površin.
- RLZ - regulacijska linija razmejuje območje železniških tirov in naprav od drugih površin.
- P - prostorska enota je površina, ki se ureja z enotnimi merili in pogoji, vsebuje eno ali več gradbenih parcel, razdeljena je na enega ali več lastnikov.
- C - cesta, cestni odsek je površina namenjena prometu.
- T - terasna etaža je zadnja etaža, ki je pozidana do s posebnimi določili odmikov in vsebuje tudi terase na strehi predzadnje etaže.
- h - maksimalna višina objekta od kote terena do zgornje točke venca objekta, nad to koto je dovoljena izvedba strehe, zaključnega venca, tehničnih naprav, strojnih instalacij in telekomunikacijskih naprav, ni pa dovoljena ureditev mansarde.

11. člen **(usmeritve glede posegov na obstoječih objektih)**

Rušitve

Za potrebe izgradnje komunalne in prometne infrastrukture za obe območji urejanja se odstrani objekte na parcelah:

K.O. Tabor:

2004, 2005, 2008, 2011, 2012, 2013, 2013/2, 2015 (del), 2016, 2017, 2019, 2020, 2022, 2023, 2025, 2026, 2033, 2034, 2035, 2041, 2046, 2047, 2054, 2059, 2067, 2068, 2069, 2073/1 (del), 2073/2 (del), 2074/1, 2074/2, 2075, 2077, 2078, 2080/1 (del), 2080/2 (del), 2083 (del), 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090 (del), 2091, 2092, 2093, 2096/1 (del), 2097, 2098, 2099, 2100, 2103/1, 2103/2 (del), 2106/1 (del), 2106/4 (del), 2106/5 (del), 2115 (del), 2116, 2122, 2123, 2124, 2125, 2127, 2128, 2129, 2139, 2140, 2143, 2146, 2159, 2220/1;

K.O. Bežigrad:

1844/1, 1845/2 (del), 1845/5 (del), 1845/6, 1846/1, 1849, 1851/4, 1852/1, 1852/9, 2232/1 (del), 2232/4.

Obstoječi objekti

V prostorskih enotah P4, P7, P10 in P11 so dovoljene adaptacije znotraj obstoječih gabaritov, rekonstrukcije, nadomestne gradnje, investicijsko-vzdrževalna dela in spremembe namembnosti v trgovske in druge storitvene dejavnosti, upravne in pisarniške, kulturne in razvedrilne dejavnost.

12. člen **(pogoji za gradnje enostavnih objektov)**

Dovoljena je postavitve naslednjih enostavnih objektov v vse prostorske enote.

Enostavni objekti, ki jih je dovoljeno graditi:

- nadkrite čakalnice na avtobusnem postajališču,
- javne kolesarnice z nadstreškom,
- javne telefonske govornice,
- objekti za oglaševanje, vendar samo reklamni stolpi,
- skulpture in druge prostorske inštalacije,
- vodnjaki oziroma okrasni bazeni,
- ograje atrijev pritličnih stanovanj v večstanovanjskih objektih,
- igriščne ograje,

- protihrupne ograje,
- sezonske gostinske vrtove (v prostorskih enotah : P1, P2, P4, P5, P6, P7, P9, P11, P13, P14).

IV. ZASNOVA PROJEKTNIH REŠITEV PROMETNE, ENERGETSKE, KOMUNALNE IN DRUGE GOSPODARSKE INFRASTRUKTURE IN OBVEZNOSTI PRIKLJUČEVANJA OBJEKTOV NANJO

13. člen (pogoji za prometno urejanje)

Obodne ceste in križišča

Dunajska cesta se rekonstruira na potezi med obstoječim križiščem s Trgom OF, Tivolsko in Slovensko cesto ter načrtovanim križiščem z Vilharjevo cesto in Livarsko ulico. Ohranita se zahodni in vzhodni rob cestišča.

Določa se rekonstrukcija Dunajske ceste zaradi novogradnje cestne železnice in prilagoditve na načrtovani križišči s Trgom OF in Vilharjevo cesto.

Določa se normalni profil Dunajske ceste:

- vozišče	4 x 3,30 m
- cestna železnica	1 x 6,80 m
- varovalni odmik (min)	2 x 1,10 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik	2 x 2,00 m
- skupaj	30,20 m

Določa se rekonstrukcija križišča s Trgom OF, Slovensko in Tivolsko cesto, pri čemer se upošteva potek cestne železnice vzdolž Dunajske ceste in Trga OF:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, Dunajska cesta, dva pasova naravnost, poseben pas za leve in desne zavijalce,
- južni krak križišča, Slovenska cesta, dva pasova naravnost, poseben pas za leve in desne zavijalce
- vzhodni krak križišča, Trg OF, dva pasova naravnost, poseben pas za leve in desne zavijalce
- zahodni krak križišča, Tivolska cesta, dva pasova naravnost, dva pasova za leve zavijalce in pas za desne zavijalce, kombiniran s pasom za naravnost.

Cestna železnica poteka po sredini Dunajske in Slovenske ceste in severni strani Trga OF in Masarykove ceste. Predvidena je povezava tras cestne železnice s Trga OF na Dunajsko za smer sever in Slovensko za smer jug.

Določa se rekonstrukcija križišča z Vilharjevo cesto in Livarsko ulico, pri čemer se upošteva potek cestne železnice vzdolž Dunajske ceste:

- severni krak križišča, Dunajska cesta, dva pasova naravnost, poseben pas za leve zavijalce,
- južni krak križišča, Dunajska cesta, dva pasova naravnost, poseben pas za desne zavijalce
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, pas za leve in desne zavijalce, vožnja naravnost ni dovoljena
- zahodni krak križišča, Livarska cesta, enosmerna cesta, smer vzhod pas za desne zavijalce.

Vilharjeva cesta se rekonstruira na potezi med načrtovanim križiščem z Dunajsko cesto in križiščem s Šmartinsko cesto. V delu od Dunajske ceste do Železne ceste se obstoječi rob vozišča zaradi širitev premakne proti severu. V delu od Železne ceste proti Šmartinski cesti se ohrani severni rob cestišča Vilharjeve ceste. Določa se rekonstrukcija Vilharjeve ceste zaradi izvedbe pasov dodatnih pasov, pasov za zavijalce, parkirnih pasov in pasov za pešce ter kolesarje.

Določa se normalni profil Vilharjeve ceste med Železno in Šmartinsko cesto (izven območja križišč):

- vozišče	2 x 4,50 m
- parkirni pas ali zelenica	2 x 2,50 m*
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik	2 x 2,00 m
<hr/>	
- skupaj	22,00 m

* vključen varovalni odmik 0.50 m.

Določa se normalni profil Vilharjeve ceste med Dunajsko in Železno cesto:

- vozišče	4 x 3,00 m
- parkirni pas ali zelenica	2 x 2,50 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik	2 x 2,00 m
<hr/>	
- skupaj	25,00 m

* vključen varovalni odmik 0.50 m.

Določa se normalni profil Vilharjeve ceste (v območju križišč med Železno cesto in Šmartinsko cesto):

- vozišče	3 x 3,00 m
- parkirni pas ali zelenica	2 x 2,50 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik	2 x 2,00 m
<hr/>	
- skupaj	22,00 m

Določa se normalni profil Vilharjeve ceste (na mestu obojestranskega avtobusnega postajališča):

- vozišče	4 x 3,00m
- avtobusno postajališče	2 x 3,00 m
- peron	2 x 2,50 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik	2 x 2,00 m
<hr/>	
- skupaj	31,00 m

Določa se novogradnja križišča vzhodno od objekta B2 v prostorski enoti P2:

- križišče se semaforizira,
- južni krak križišča, interna dovozna cesta, izvoz iz prostorske enote P2, poseben pas za leve in desne zavijalce
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, pas naravnost, poseben pas za leve zavijalce
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, pas naravnost, kombiniran pas za naravnost in desne zavijalce

Določa se ukinitvev priključka Robbove ulice, ki se slepo zaključí na severni strani Vilharjeve ceste.

Določa se rekonstrukcija križišča z Železno cesto:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, Železna cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce,
- južni krak križišča, dovoz do avtobusne postaje, poseben pas za leve in desne zavijalce,
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce.

Določa se rekonstrukcija križišča z Neubergerjevo ulico:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, Neubergerjeva ulica, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce,
- južni krak križišča, dovoz do bencinskega servisa in objekta kontrolnega stolpa, kombiniran pas za vse smeri,
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce.

Določa se rekonstrukcija križišča s Črtomirovo ulico:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, Črtomirova ulica, enosmerna v smeri jug, kombiniran pas za vse smeri,
- južni krak križišča, dovoz do objektov v prostorski enoti P9, kombiniran pas za vse smeri,
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, poseben pas za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno.

Določa se rekonstrukcija križišča z Novakovo ulico:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, Novakova ulica, kombiniran pas za vse smeri,
- vzhodni krak križišča, Vilharjeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno,
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, pas naravnost, možnost zavijanja levo.

Določa se rekonstrukcija križišča z Šmartinsko in Topniško cesto:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, Topniška cesta, dva pasova naravnost, pas za leve in desne zavijalce,
- južni krak križišča, Šmartinska cesta, dva pasova naravnost, pas za leve in desne zavijalce,
- vzhodni krak križišča, Šmartinska cesta, kombiniran pas naravnost in desno, dva pasova za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Vilharjeva cesta, dva pasova naravnost, pas za leve in desne zavijalce.

Cestna železnica poteka po severni strani Šmartinske ceste, prečka Topniško cesto in nadaljuje v podvoz po zahodni strani Šmartinske ceste.

Šmartinska cesta se rekonstruira na potezi med od ovinka ob slepem izteku Jenkove ulice, v podvozu pod železnico, preko križišča s Topniško ulico do vključno priključka Kolinske ulice.

Rekonstrukcija Šmartinske ulice se določa zaradi spremembe situativnega in niveletnega poteka trase Šmartinske ceste, izgradnje cestne železnice, povečanja števila vozniških pasov in pasov za pešce ter kolesarje.

Določa se normalni profil Šmartinske ceste (med Topniško cesto in Kolinsko ulico):

- vozišče	5 x 3,50 m
- ločilni pas	1 x 1,20 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik (min)	2 x 2,00 m
- zelenica	1 x 3,0 m
- cestna železnica	1 x 6,80 m
<hr/>	
- skupaj	36,50 m

Določa se normalni profil Šmartinske ceste (podvoz):

- vozišče	6 x 3,25 m
- odmik (konstrukcija)	1 x 3,00 m
- varovalni odmik	3 x 0,50 m
- kolesarska steza (vzhod)	1 x 1,75 m
- pločnik (vzh.)	1 x 1,60 m
- kolesarska steza (zahod)	1 x 2,00 m
- pločnik (zahod)	1 x 2,00 m
- cestna železnica	1 x 6,80 m
- peron cestne železnice	2 x 3,00 m
<hr/>	
- skupaj	44,15 m

Določa se rekonstrukcija križišča z Grablovičevo cesto:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, Šmartinska cesta, dva pasova naravnost, pas za leve zavijalce,
- južni krak križišča, Šmartinska cesta, dva pasova naravnost, pas za desne zavijalce,
- vzhodni krak križišča, Grablovičeva ulica, dva pasova za leve zavijalce, pas za desne zavijalce.

Cestna železnica poteka po zahodni strani križišča in vanj ne posega.

Določa se ukinitiv priključka Šmartinske ceste na mestu sedanjega slepega izteka Jenkove ulice.

Trg OF in Masarykova cesta se rekonstruira na potezi med Dunajsko cesto do ovinka ob slepem izteku Jenkove ulice. Določa se rekonstrukcija Trga OF in Masarykove ulice zaradi spremembe situativnega in niveletnega poteka trase Masarykove ceste, izgradnje cestne železnice, povečanja števila vozniških pasov in pasov za pešce ter kolesarje. Na potezi med Dunajsko in Njogoševo cesto se ohranja sedanji južni rob vozišča. Cestišče se širi proti severu. Cestna železnica poteka vzdolž severnega roba vozišča Trga OF in Masarykove ceste. Od Njogoševe do priključka na rekonstruirano Šmartinsko cesto poteka Masarykova po novi trasi.

Določa se normalni profil Trga OF in Masarykove ceste (med Dunajsko in Maistrovo ulico)

- vozišče	4 x 3,25 m
- ločilni pas zelenica	1 x 4,00 m
- zelenica (jug)	1 x 1,00 m
- zelenica (lokalno peron)	1 x 4,00 m
- kolesarska steza (min)	2 x 2,00 m
- pločnik (min)	2 x 2,00 m
- cestna železnica	1 x 6,80 m
<hr/>	
- skupaj	36,80 m

Določa se rekonstrukcija križišča z Miklošičevo ulico:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, dovoz do objektov v prostorski enoti P1, kombiniran pas naravnost in desno, pas za leve zavijalce,
- južni krak križišča, Miklošičeva ulica, enosmerna za smer jug, dva pasova naravnost,
- vzhodni krak križišča, Trg OF, dva pasova za naravnost, en kombiniran z desnim zavijalcem, pas za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Trg OF, dva pasova za naravnost, en kombiniran z desnim zavijalcem, pas za leve zavijalce.

Cestna železnica poteka po zahodni strani križišča in prečka severni krak križišča.

V izteku Kolodvorske ulice je predvidena navezava cestne železnice iz smeri Kolodvorska ulica na Trg OF. Cestna železnica prečka vozišče Trga OF v neposredni bližini načrtovanega prehoda za pešce. Prečkanje cestne železnice se semaforizira.

Določa se rekonstrukcija križišča z Resljevo cesto:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, dovoz do objektov v prostorski enoti P6, kombiniran pas za vse smeri,
- južni krak križišča, Resljeva cesta, kombiniran pas za naravnost in desno, pas za leve zavijalce,
- vzhodni krak križišča, Masarykova cesta, dva pasova naravnost, en kombiniran z desnim zavijalcem, pas za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Masarykova cesta, dva pasova naravnost, en kombiniran z desnim zavijalcem, pas za leve zavijalce.

Cestna železnica prečka severni krak križišča.

Določa se rekonstrukcija križišča z Metelkovo ulico:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, dovoz do objektov v prostorskih enotah P6 in P7, kombiniran pas za vse smeri,
- južni krak križišča, Metelkova ulica, kombiniran pas za vse smeri,
- vzhodni krak križišča, Masarykova ulica, dva pasova naravnost, pas za desne zavijalce, pas za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Masarykova cesta, dva pasova naravnost, pas za leve zavijalce in pas za desne zavijalce.

Cestna železnica prečka severni krak križišča. Cestna železnica prečka severni krak križišča in se odcepi na železniške tire, severno od objekta A7 in B7. Preko severnega kraka križišča se s trase cestne železnice ob Masarykovi predvidi uvoz avtobusa mestnega potniškega prometa na vozišče Masarykove ceste.

Določa se rekonstrukcija križišča z Maistrovo ulico:

- križišče se semaforizira,
- severni krak križišča, prehod za avtobus mestnega potniškega prometa na traso cestne železnice,
- južni krak križišča, Maistrova ulica, enosmerna za smer jug, dva pasova naravnost,
- vzhodni krak križišča, Masarykova ulica, dva pasova naravnost, en kombiniran z desnim zavijalcem, dva pasova za leve zavijalce,
- zahodni krak križišča, Masarykova cesta, dva pasova naravnost, pas za desne zavijalce.

Cestna železnica prečka severni krak križišča. Preko severnega kraka križišča se predvidi uvoz avtobusa mestnega potniškega prometa z vozišča Masarykove ceste na traso cestne železnice.

Določa se rekonstrukcija križišča z Njogoševo cesto:

- križišče se semaforizira,
- južni krak križišča, Njogoševa cesta, enosmerna za smer sever, pas za leve in desne zavijalce,
- vzhodni krak križišča, Masarykova ulica, štirje pasovi naravnost,
- zahodni krak križišča, Masarykova cesta, dva pasova naravnost.

Cestna železnica, ki poteka vzdolž severne strani Masarykove ceste prečka severni krak križišča. Cestna železnica poteka po zahodni strani Njogoševe ceste in prečka Masarykovo cesto. Preko severnega kraka križišča se predvidi uvoz avtobusa mestnega potniškega prometa na traso cestne železnice.

Mirujoči promet

Površine za mirujoči promet se zagotavljajo na prostem in v kletih načrtovanih objektov. Parkirna mesta na prostem se zagotavljajo v okviru javnih prometnih in privatnih površin.

Za zagotovitev ustreznega števila parkirnih mest je potrebno upoštevati naslednje normative:

- trgovina 1 PM/30-40 m² koristne prodajne površine;
- pisarniški prostori 1 PM/30-40 neto površine;
- kino 1 PM 5-10 sedežev, hotel 1 PM/ sobo oziroma 2 postelji;
- gostišča, restavracije 1 PM/8 sedežev;
- stanovanja 1,5 PM /enoto.

Glede na središčno lokacijo v mestu, možno souporabo parkirnih mest (časovno različne aktivnosti), dobro prometno dostopnost in visoko stopnjo javnih prevoznih sredstev se lahko pri dimenzioniranju potrebnega števila parkirnih mest uporabi ustrezne redukcijske faktorje, pri čemer je treba vsaka odstopanja utemeljiti.

Javna parkirna mesta se zagotavljajo vzdolž Vilharjeve ulice in sicer severno od objektov A2 in B2 (11 PM), na severni strani avtobusnega postajališča t.i. minutno parkiranje (5 PM), taxi vozila (8 PM) in vzhodno od križišča z Železno ulico (64 PM). Parkirna mesta ob Vilharjevi cesti so namenjena kratkotrajnemu parkiranju.

Javna parkirna mesta ob Vilharjevi cesti so predvidena v parkirni garaži pod objektom B2 ter garaži pod in nad avtobusno postajo. Dovoz do parkirnih mest ob avtobusni postaji je predviden posredno preko objekta B2.

Javna parkirna mesta za potrebe uporabnikov železnice se uredijo na vzhodni strani objekta obstoječe železniške postaje. Ob trasi mestne železnice se ob železniški postaji uredijo parkirna mesta za t.i. minutno parkiranje in taxi vozila.

Parkirna mesta za potrebe objektov se zagotavlja predvsem v kletih objektov. Za objekte v prostorski enoti P10 je določeno število parkirnih mest predvidenih v okviru funkcionalnega zemljišča objekta na nivoju terena. Glede na namembnost objektov je treba zagotoviti ustrezno število parkirnih mest za zaposlene oziroma stanovalce in obiskovalce. Zagotoviti je potrebno ustrezno število parkirnih mest za invalide.

Pri načrtovanju priključevanja garaž na javne prometne površine je treba upoštevati sledeče:

- Uvozi oziroma izvozi iz parkirnih objektov morajo biti načrtovani tako, da čim manj ovirajo promet na javnih cestah.

- Znotraj parkirnih objektov morajo biti prometni tokovi vodeni tako, da na mestu uvoza/izvoza ne pride do križanj uvoznih in izvoznih prometnih tokov. Uvozni in izvozni pasovi so praviloma enosmerni.
- Na mestu uvozov moramo izven javne prometne površine zagotoviti zadosten prostor - pas za čakanje vozil. Število in dolžina čakalnih pasov sta odvisna od kapacitete parkirnega objekta, namena uporabe (javni parkirni objekti, zasebni parkirni objekti), kapacitet kontrolnih naprav na mestu uvoza in geometrije pasov na mestu uvoza.
- Na mestu izvoza moramo zagotoviti primerno število izvoznih pasov, katerih število in dolžina je odvisna od podobnih parametrov kot veljajo za uvozne pasove. Pri izvoznih pasovih moramo posebej paziti, da vozila, ki čakajo na izvoz ne ovirajo vozil, ki uvažajo.

Intervencija, dostava

Do vsakega od predvidenih objektov v okviru območja urejanja mora biti zagotovljen dovoz z dostavnimi, intervencijskimi in komunalnimi vozili. Dovozi se zagotovijo preko internih obodnih cest ki potekajo med načrtovanimi objekti in železniškimi tiri. Intervencijske poti morajo dimenzijsko ustrezati veljavnim standardom.

Avtobusna postaja

Avtobusna postaja je locirana na severni strani železniške postaje ob Vilharjevi cesti. Namenjena je primestnemu, medkrajevemu in mednarodnemu avtobusnemu prometu. Z načrtovano peš rampo in travelatorjem oziroma tekočo klančino v naklonu, ki omogoča uporabo invalidom, so komunikacije potnikov povezane s podzemno postajno dvorano železnice, peroni so prekrite z nadstrešnicami.

Avtobusna postaja je prometno navezana na javne prometne površine preko južnega kraka križišča Vilharjeva – Železna cesta. Znotraj avtobusne postaje je urejen enosmerni prometni režim. V okviru avtobusne postaje bo urejenih za avtobuse. Parkirna mesta so orientirana pod kotom 45 stopinj glede na smer vožnje in so prevozní. Parkirna mesta ob južni strani avtobusne postaje so orientirana vzdolžno glede na smer vožnje.

Mestni avtobusni potniški promet

Na vseh obodnih cestah obravnavanega ureditvenega območje potekajo linije mestnega avtobusnega potniškega prometa. Na ustreznih razdaljah so predvidena postajališča za avtobuse, ki se izvedejo kot samostojna ali v kombinaciji s postajališči cestne železnice, saj je kombinacija avtobusnih postajališč in postajališč mestne železnice tehnični in prometno možna. Lokacije postajališč so razvidne na grafičnih prilogah.

Cestna železnica

Načrtovana cestna železnica poteka po obravnavanem območju vzdolž severnega dela Trga OF in Masarykove ceste. Načrtovani so odcepi na Dunajsko, smer sever in jug, Kolodvorsko, smer jug, prehod na obstoječo državno železnico med objekti v prostorskih enotah P6 in P7 ter odcep na Njogoševo, smer jug.

Prostor dvotirnih prog zavzema širino 6.80 m, na mestih postajališč pa se razširi na 12.80 m. Na območju zazidalnega načrta so načrtovana štiri postajališča - na Trgu OF, na zahodnem delu Masarykove ceste ob Resljevi cesti, na vzhodnem delu Masarykove ceste ob Metelkovi ulici in v podvozu Šmartinske ceste pod železnico. Postajališča mestne železnice so niveletno za 35 cm višja od okoliškega terena in imajo dolžino najmanj 80.0 m.

Idejna višinska regulacija

Višinska regulacija terena se prilagaja obstoječemu terenu oziroma obstoječim niveletam cest in obstoječih zunanjih površin. Izjemo predstavlja niveleta Masarykove ceste od Njegoševe ceste, pod načrtovanim rekonstruiranim podvozom pod železniškimi tiri, do križišča Šmartinska - Vilharjeva – Topniška. Načrtovana niveleta je glede na sedanje stanje na mestu podvoza globlja za ca 2.0 m. Na mestu podvoza se peš in kolesarska steza vodita denivelirano glede na načrtovano niveleto vozišča.

14. člen **(pogoji za komunalno, energetska in telekomunikacijsko urejanje)**

Splošni pogoji za potek in gradnjo komunalne in energetske infrastrukture so:

- Vsi objekti znotraj ureditvenega območja morajo biti priključeni na obstoječe in predvideno komunalno in energetska infrastrukturo omrežje in sicer: kanalizacijsko, vodovodno, plinovodno, vročevodno, elektroenergetska in telekomunikacijska omrežja. Priključitev se izvede po pogojih posameznih upravljavcev komunalnih vodov. Okoli celotnega obravnavanega območja se sklone obroč obstoječih in načrtovanih komunalnih kolektorjev v katerem je potrebno voditi vso potrebno komunalno in energetska infrastrukturo razen plinovodnih in kanalizacijskih vodov.
- V kolikor ni možno zagotoviti napajanja samo preko komunalnega kolektorja se izjemoma lahko dogradi še manjkajoče omrežje izven komunalnega kolektorja.
- Vsi komunalni vodi in komunalni kolektor morajo praviloma potekati po javnih (prometnih in intervencijskih) površinah oz. površinah v javni rabi tako, da je omogočeno vzdrževanje infrastrukturnih objektov in naprav.
- V primeru, da potek v javnih površinah ni možen, mora lastnik prizadetega zemljišča omogočiti izvedbo in vzdrževanje javnih komunalnih vodov na njegovem zemljišču, upravljavec posameznega komunalnega voda pa mora za to od lastnika pridobiti služnost.
- Trase komunalnih in energetskih objektov, vodov in naprav morajo biti medsebojno usklajene z upoštevanjem zadostnih medsebojnih odmikov in odmikov do ostalih naravnih ali grajenih struktur.
- Gradnja komunalnih naprav in objektov mora potekati usklajeno.
- Dopustne so spremembe tras komunalnega kolektorja, posameznih komunalnih vodov, objektov in naprav ter priključkov zaradi ustrežnejše oskrbe in racionalnejše izrabe prostora.
- Obstoječe komunalne vode, ki se nahajajo v območju, je dopustno zaščititi, predstavljati, obnavljati, dograjevati in jim povečevati zmogljivosti v skladu s prostorskimi in okoljskimi možnostmi ter ob upoštevanju veljavnih predpisov.

Izgradnja komunalne infrastrukture se prilagaja posameznim etapam izgradnje načrtovanih objektov ter rekonstrukcije prometnih površin in sicer najmanj v delu, ki je potreben za napajanje načrtovanih objektov. Dopustne so delne in začasne ureditve, ki pa morajo biti v skladu s programi upravljavcev komunalnih vodov in morajo biti izvedene tako, da jih bo možno vključiti v končno fazo ureditve posameznega komunalnega voda po izdelanih idejnih rešitvah za to območje.

V okviru razširitve podvoza pod železniškimi tiri na Šmartinski cesti, ki bo v delu potekal v obstoječem podvozu, je potrebno najprej zgraditi zahodni del podvoza, kamor se umesti komunalni kolektor z vsemi komunalnimi vodi iz vzhodnega dela in prestavi kanalizacijski zbirnik.

Glede na veliko gostoto komunalnih vodov na obravnavanem območju je na krajših odsekih možen potek komunalnih vodov v isti trasi samo z vertikalnim odmikom po pogojih posameznih upravljavcev.

Na lokacijah napajalnih točk iz komunalnega kolektorja mora biti omogočen nemoten prehod v kleti objektov in zagotovljen ustrezen prostor za komunalne naprave in notranje razvode do posameznih uporabnikov. Potreben prostor naknadno določijo posamezni upravljavci komunalne infrastrukture.

15. člen (komunalni kolektor)

Obstoječo mrežo komunalnih kolektorjev se dogradi po Trgu OF in Masarykovi cesti vse od komunalnega kolektorja po Dunajski cesti do Njogoševe ceste, preko podvoza na Šmartinski do obstoječega komunalnega kolektorja na Vilharjevi cesti. Za povezavo komunalnih kolektorjev po Vilharjevi in Masarykovi cesti se v vzhodnem delu Dunajske ceste izvede nov komunalni kolektor tik ob načrtovanih objektih v prostorskih enotah P1, P2 in P12a. Komunalni kolektor po Masarykovi cesti se bo navezoval na načrtovani komunalni kolektor po Njogoševi cesti.

Zaradi prestavitve dela Vilharjeve ceste je potrebno prestaviti zahodni del obstoječega kolektorja po Vilharjevi v novo traso ceste. Na križišču Dunajske in Tivolske ceste se poveže načrtovani kolektor z obstoječim.

V okviru načrtovani podhodov pod Vilharjevo in Trgom OF oz. Dunajsko cesto se pri prečnem prehodu preko podhoda del vodov vodi v zaščitnih ceveh po stropu, del pa v dnu podhoda. Potrebno je zagotoviti zadostno število, premer in vrsto cevi, ločeno za energetske in TK kable. Vse cevi je potrebno ustrezno pritrditi z upoštevanjem teže kablov. Vz dolžni potek ob podhodu pa se lahko izvede kot del konstrukcije podhoda. V podhodu je vedno potrebno zagotoviti tudi obojestranski vhod v kolektor.

Svetla širina načrtovanega kolektorja je 2,4m, višina 2m. Na vseh odcepkih in večjih prebojih se kolektor razširi za 2m in zviša za 0,5m, nadkritje nad kolektorjem je minimalno 1,5m. Neposredno iz kolektorja je potrebno zagotoviti vodovodne odcepe za hidrante, ki se jih namesti tik ob kolektorju. V kolektorju je potrebno predvideti zadostno število polic za položitev kablov in vodov. Razporeditev komunalnih vodov ter križanj mora biti izvedena tako, da je omogočeno prosto gibanje po kolektorju. Na celotni mreži kolektorjev so že obstoječe in načrtovane napajalne točke, preko katerih se objekti napajajo z vso komunalno infrastrukturo, ki poteka v kolektorjih.

Trasa in dimenzije kolektorja iz prejšnjega odstavka se lahko smiselno spremenijo na podlagi naslednjih razlogov:

- končna rešitev oblik, dimenzij, kapacitet in programov samih objektov
- posebnosti v času gradnje – obseg gradbene jame objektov
- dinamika in terminski plan izgradnje
- termin in način izgradnje mestne železnice
- morebitni zapleti pri zagotavljanju zemljišč za gradnjo.

V okviru optimizacije rabe prostora je možen največji odmik od zasnovane trase na območju C2 in C3 med Metelkovo ulico in Njogoševo cesto in sicer v linijo kolesarske steze in hodnika za pešce ob objektih. V takšnem primeru je potrebno preveriti dolžine in možnosti priključevanja neposredno iz kolektorja pri posameznih upravljavcih komunalne infrastrukture.

Kolektor se lahko gradi fazno in sicer vedno najmanj v obsegu ureditve javne ceste za posamezno fazo in najmanj v obsegu, ki zagotavlja napajanje posameznih prostorskih enot. V primeru fazne gradnje kolektorja je vedno potrebno zagotoviti bodisi začasno, bodisi že končno navezavo z zgrajenim odcepom kolektorja, ki bo omogočila povezavo z obstoječimi komunalnimi vodi.

Začasna priključitev objektov brez izgradnje kolektorja je dopustna samo v prostorski enoti P6 (v kolikor se bo te objekte zgradilo najprej), za prostorsko enoto P9 in že načrtovan objekt v P10.

16. člen (kanalizacijsko omrežje)

Na obravnavanem območju je zasnovan mešan sistem kanalizacije.

Ureditve po posameznih cestnih odsekih in prostorskih enotah:

C1

- V križišču Dunajska cesta – Tivolska cesta se zgradi kanal DN500 do DN800.

C2

- V južnem voznom pasu Trga OF in Masarykove ceste se od načrtovanega komunalnega kolektorja do Kolodvorske ulice nadomesti obstoječ kanal s kanalom DN400 do DN600 oziroma DN700 do DN900 od Kolodvorske do Metelkove ulice.
- Po Kolodvorski ulici se zgradi ca 300m kanalizacijskega zbiralnika DN1400 od križišča Kolodvorske ulice in Masarykove ceste do obstoječega zbiralnika v križišču Čufarjeve in Kolodvorske ulice.
- V severnem voznom pasu Trga OF se med Kolodvorsko ulico in Resljevo cesto ter Metelkovo ulico in Kotnikovo ulico, načrtuje kanal za odvajanje padavinskih voda s cestišč, ki se nato priključita južno na mešan kanal.
- Od Metelkove ulice do kanalizacijskega zbiralnika A3 se zgradi kanal DN500 do DN700.
- Za odvajanje padavinskih voda podvoza in dela Njogoševe ceste se zgradi kanal s črpališčem in navezavo na kanalizacijski zbiralnik A3 južno od podvoza.

C3

- Kanalizacijski zbiralnik A3 je potrebno prestaviti zaradi preureditve podhoda. Kota dna kanala se ne sme spreminjati. Prestavitev kanala se izvede v nekoliko dvignjen del za pešce in kolesarje v skrajnem zahodnem delu podhoda, tik ob komunalnem kolektorju. Minimalna kota kolesarske steze v podhodu je 290,4m n.m.
- Preuredi se tudi vse navezave na zbiralnik A3 v križišču s Topniško, in sicer po Topniški in Šmartinski cesti ter nato DN1200 do novega zbirnega objekta na Vilharjevi od koder se nato zgradi DN1600 do obstoječega zbiralnika A3.

C4

- Zaradi načrtovanih objektov prostorskih enot P2, P5, P10 in P9 je potrebno prestaviti kanalizacijski zbiralnik A4, premera 2100mm. Načrtuje se prestavitev v dimenziji DN2200 do 2400 v južni pločnik Vilharjeve ceste. Lokalna prestavitev ob načrtovanem objektu SŽ je že obravnavana v PGD projektih. Prečkanje kanalizacijskega zbiralnika A4 s podhodom pod Vilharjevo cesto se izvede s podvrtavanjem.
- Zaradi prestavitve kanalizacijskega zbiralnika A4 je treba izvesti prestavitev kanalizacijskega zbiralnika DN 1800 mm po Železni cesti tako, da bo priključitev izvedena zahodno od podhoda pod Vilharjevo cesto.
- Možne so delne prestavitve v načrtovano traso po posameznih prostorskih enotah z začasnimi navezavami na obstoječ kanalizacijski zbiralnik A4.
- Na skrajnem zahodnem delu se na območju prestavljene Vilharjeve ceste nadomesti kanal DN400 do DN500.

C1

- Na Dunajski cesti se iz Vilharjeve ceste zgradi krajši odsek DN300 do DN400, ki se nato po Dunajski priključi na nov zbirni objekt v točki priključitve prestavljenega zbiralnika A4 na obstoječi zbiralnik. Proti jugu se od te točke zgradi še krajši odsek kanala DN800.

P1 in P12a

- Za odvajanje padavinskih in odpadnih voda, je potrebno med objekti in načrtovanim komunalnim kolektorjem zgraditi sekundarni kanal, ki se navezuje na zbiralnik po Kolodvorski cesti.

P4

- Obstoječ objekt slovenskih železnic bo potrebno priključiti na nov kanal med načrtovanim komunalnim kolektorjem in objekti. Za odvajanje padavinskih voda je potrebno zgraditi kanal v servisni cesti in pod parkirišči. Obstoječi objekti se priključijo na nov kanal. Kanal se nato priključi na kanal v južnem pasu Trga OF v liniji Resljeve ceste.

P6 in P7

- Za odvajanje padavinskih in odpadnih voda je potrebno zgraditi kanal v servisni cesti med načrtovanimi objekti in železniškimi tiri. Načrtovani objekti se priključujejo na omenjeni kanal, ki odvaja padavinske in komunalne odpadne vode do zbiralnika na Kolodvorski ulici.

P8

- Objekti se priključujejo na sekundarni kanal, ki je zgrajen v servisni cesti v prostorski enoti P9.

P9

- Za odvajanje padavinskih in odpadnih voda je potrebno zgraditi kanal v servisni cesti med načrtovanimi objekti in železniškimi tiri. Načrtovani objekti se priključujejo na omenjeni kanal, ki odvaja padavinske in odpadne vode do zbiralnika A4 na Vilharjevi cesti.

P10

- Odvajanje padavinskih in odpadnih voda objekta A10 je že rešeno s projektno dokumentacijo. Objekt se neposredno priključuje na prestavljen kanalizacijski zbiralnik A4.

P5

- Območje se zaradi velikih količin meteorne vode navezuje neposredno na kanalizacijski zbiralnik A4.

P2

- Območje se navezuje na prestavljen sekundarni kanal v Vilharjevi cesti.

Pri načrtovanju, gradnji ter obratovanju in vzdrževanju kanalizacije morajo biti upoštevana vsa določila, ki jih vsebujejo veljavni predpisi in pravilniki o oskrbi z vodo in kanalizacijo ter Uredba o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih vod v vode in javno kanalizacijo (Uradni list RS, št. 47/05) in Pravilnik o odvajanju in čiščenju komunalne odpadne in padavinske vode (Uradni list RS, št. 105/02, 50/04) ter interni pravilnik Javnega podjetja Vodovod-Kanalizacija: TIDD01 – pravilnik za projektiranje, tehnično izvedbo in uporabo javnega kanalizacijskega sistema.

Pri odvajanju padavinskih voda s cestišč in drugih javnih površin je potrebno upoštevati: Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Uradni list RS, št.47/2005). Padavinske vode se navezujejo na mešan kanalizacijski sistem.

Priključitev objektov je možna z direktnim priključkom samo za odtok iz pritličij in nadstropij. Odtok iz kleti je možen le preko črpališča. Ostale pogoje priključevanja določi upravljavec kanalizacijskega omrežja. Kanalizacija mora biti zgrajena vodotesno iz atestiranih materialov. Pred zasipom novozgrajenih kanalov mora biti izvršen preizkus vodotesnosti. Kanalizacija mora biti zgrajena v skladu z geotehničnimi pogoji. Dimenzije kanalov se določijo na podlagi podatkov o obremenitvah v posameznem objektu oz. prostorski enoti. Tehnološke odpadne vode, ki

vsebujejo mastne, strupene, vnetljive ali agresivne snovi, se morajo pred priključkom na javno kanalizacijo očistiti do dovoljene stopnje onesnaženosti po uredbah za posamezne dejavnosti.

17. člen (vodovodno omrežje)

Obravnava območje se z vodo oskrbuje iz centralnega vodovodnega sistema mesta Ljubljana.

Vodovodi morajo biti zgrajeni iz atestiranih materialov. Pred zasipom novo zgrajenih vodovodov mora biti izveden tlačni preizkus. Vodovodi morajo biti zgrajeni v skladu z geotehničnimi pogoji. Obstoječe vodovode, katerim je potekla amortizacijska doba, se obnovi. Pri načrtovanju, gradnji ter obratovanju in vzdrževanju vodovodov morajo biti upoštevana vsa določila, ki jih vsebujejo veljavni predpisi in pravilniki (Pravilnik o oskrbi s pitno vodo (Uradni list RS, št. 35/06), Odlok o oskrbi z vodo (Uradni list RS, št. 17/06) ter interni pravilnik javnega podjetja Vodovod-Kanalizacija: TIDD01 – pravilnik za projektiranje, tehnično izvedbo in uporabo javnega vodovodnega sistema).

Načrtovani objekti se priključijo na obstoječe in novo vodovodno omrežje. Vodomerne jaške se izvede v objektih ali na funkcionalnem zemljišču posameznega objekta. Priključki so lahko maksimalne dolžine 50 m in ne smejo potekati pod pomembnejšimi prometnicami. Priključek se izvede praviloma za vsak objekt posebej, lahko pa ima objekt tudi več priključkov. Vsak lastnik oziroma upravljavec objekta ali dela objekta mora imeti svoj priključek, pri čemer se lahko priključki ločujejo tudi po dejavnostih. Ostale pogoje priključevanja določi upravljavec vodovodnega omrežja

Novogradnje in prestavitve v sklopu izgradnje cest in zagotavljanje potrebnih kapacitet za načrtovane objekte:

C1

- Priključitev iz načrtovanega kolektorja na Trgu OF in Masarykovi cesti na obstoječi NL DN100 v kolektorju na Tivolski cesti.
- V Kolektorju na Dunajski cesti v liniji prestavljene Vilharjeve ceste se preveže vodovod na obstoječi vod, ki se nadaljuje južno do načrtovanega povezovalnega kolektorja ob načrtovanih objektih na vzhodni strani Dunajske ceste. Vodovod sklene obroč z vodom v načrtovanem kolektorju na Masarykovi cesti.

C2

- V celotni Masarykovi cesti se vodi nov vodovod v načrtovanem kolektorju.
- Za ustrezno napajanje območja južno in Masarykove ceste, se v sklopu urejanja ceste zgradi nove sekundarne vodovode, pretežno v trasah obstoječih vodov. Omenjena zamenjava se izvede v celotni dolžini Masarykove ceste, razen med Kolodvorsko in Resljevo ulico, obstoječi vodi se ukinejo. Potrebno je zagotoviti morebitne nove povezave in priključke do obstoječih objektov.
- Na Masarykovi cesti med Kotnikovo in Metelkovo ulico je potrebno upoštevati projektno dokumentacijo PGD/PZI št. 40-182-00-2002, Hidroinženiring, september 2002. V Njogoševi cesti je potrebno upoštevati projektno nalogo št. projekta 2210V, 2888K, JP Vodovod - Kanalizacija, januar 2004. V Maistrovi ulici je potrebno upoštevati projektno dokumentacijo PGD/PZI št. 565/00 KONO, oktober 2000.
- Potrebna je prestavitev priključka za objekt Masarykova 28.
- Navezava na Njogoševo cesto poteka v načrtovanem priključku kolektorja v Njogoševo cesto.

C3

- Komunalni kolektor iz Masarykove preide na Šmartinsko cesto, vodovod se nadaljuje po kolektorju vse do obstoječega vodovoda v obstoječem kolektorju na Vilharjevi cesti.
- Ukine se obstoječi vod v Šmartinski cesti, v delu trase se nato zgradi nov vod do Bolgarske ulice po projektni nalogi št. 2089V, VO-KA, april 2002. Ukine se oba obstoječa vodovoda v vzhodnem delu podvoza vključno s celotnim pripadajočim odsekom do novih prevezav.
- Na južni strani podvoza pod železniškimi tiri je ob kolektorju potrebno zagotoviti prostor za blatnik.

C4

- V kolektorju na Vilharjevi ulici je že obstoječ primarni vodovod. Za napajanje objektov je praviloma potrebno izdelati sekundarni vodovod do priključkov. Neposredno priključevanje je dovoljeno le izjemoma, po navodilu upravljavca.
- V severozahodnem delu križišča Šmarinska – Topniška se v krajšem odseku obnovi obstoječi vod.
- V zahodnem delu Vilharjeve ulice se prestavi obstoječ vodovod v prestavljen odsek kolektorja.

Priključitve načrtovanih objektov so iz načrtovanih napajalnih točk na kolektorju. Kolikor bo zaradi lastniške strukture objektov potrebno zagotoviti večje število priključkov, se izvede dodatne preboje in priključitve neposredno iz kolektorja. Po potrebi se lahko izvede dodatne povezave iz obstoječega ali načrtovanega kolektorja.

Obstoječim objektom v prostorski enoti P4 je potrebno nadomestiti obstoječe priključke iz načrtovanega kolektorja.

V servisni cesti prostorske enote P7 se predvsem za zagotovitev ustreznega hidrantnega omrežja zgradi sekundar med načrtovano kanalizacijo in objekti. Sekundarno omrežje je namenjeno tudi priključevanju objektov. Sekundarni vodovod mora biti ustrezno zaščiten zaradi poteka v bližini železniških tirov.

Objekti v prostorski enoti P9 se priključujejo preko sekundarnega vodovoda izvedenega po obstoječem odcepu kolektorja na Vilharjevi. Med objekti in cesto se izvede sekundarni vodovod oziroma priključki glede na lastniško strukturo objektov in potrebno število priključkov. Priključitev V dela prostorske enote je iz napajalne točke načrtovanega kolektorja na Šmartinski cesti.

Za objekt v prostorski enoti P10, objekt Slovenskih železnic, je že izdelana projektna dokumentacije, v kateri je že načrtovana priključitev na vodovodno omrežje.

18. člen (plinovodno omrežje)

Splošni pogoji za potek in gradnjo plinovodnega omrežja:

- Pri načrtovanju in priključevanju objektov je treba upoštevati: Pravilnik o načinu ogrevanja na območju Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 131/03 in št. 84/05).
- Priključne plinovode za namen kuhe in druge tehnološke rabe se izvede iz obstoječih in prestavljenih plinovodov po Vilharjevi cesti, Trgu OF, Masarykovi in Šmartinski cesti. Okvirno predvidene priključne plinovode se trasno prilagodi odjemnim lokacijam in jih zaključí s fasadno plinsko omarico in glavno požarno pipo na fasadi objekta.
- Pri načrtovanju načrtovanih objektov in spremljajočih komunalnih vodov je treba upoštevati obstoječe plinovodno omrežje v smislu zaščite plinovodov v primeru večjih izkopov oz. drugih posegov na obravnavanih prometnih površinah.
- Plinovod se preko podhoda vodi pod stropom.

- Za vse aktivnosti v zvezi z novo gradnjo plinovodnega omrežja, prestavitvami omrežja in priključevanjem objektov bo treba pridobiti Projektne pogoje s strani systemskega operaterja distribucijskega omrežja zemeljskega plina, to je JP Energetika Ljubljana.
- Pri projektnih in izvedbenih rešitvah je treba upoštevati Pravilnik o tehničnih pogojih za graditev, obratovanje in vzdrževanje plinovodov z največjim delovnim tlakom do vključno 10 bar (Uradni list RS, št. 26/02) in Tehnične zahteve za graditev glavnih in priključnih plinovodov ter notranje plinske napeljave (Energetika, maj 2006).

Potrebno bo izdelati nov priključni plinovod do obstoječega objekta slovenskih železnic od glavnega plinovoda na južni strani Masarykove ceste in ukiniti obstoječ plinovod v trasi načrtovanega zaradi izgradnje komunalnega kolektorja na delu njegove trase.

Zaradi prestavitve dela Vilharjeve ceste je potrebna prestavitev dela glavnega plinovoda DN200 od Dunajske ceste do Železne ulice. Glavni plinovod se prestavi v severni del Vilharjeve ceste. Prav tako je treba zaradi širitve oz. ureditve Masarykove in Šmartinske ceste prestaviti glavno plinovodno omrežje izven cestišča v nevozne površine.

19. člen (vročevodno omrežje)

Splošni pogoji za potek in gradnjo vročevodnega omrežja:

- Pri načrtovanju in priključevanju objektov je treba upoštevati: Pravilnik o načinu ogrevanja na območju Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 131/03 in št. 84/05).
- Lokacije vseh priključkov za namen ogrevanja, priprave tople sanitarne vode in hlajenja so na napajalnih točkah iz obstoječega kolektorja in novih kolektorjev, ki se jih zgradi kot predpogoj za izvedbo glavnega vročevodnega omrežja za oskrbo Potniškega centra. Za namen prilagoditve odcepnih mest bližje točkam odjema energije se po potrebi izvede dodatne izhode iz kolektorja. Izhodi iz kolektorjev predstavljajo zgolj glavna odcepna mesta, od katerih bo treba v nadaljnjih aktivnostih izvesti ustrezne priključne vročevode do lokacij toplotnih in/ali hladilnih postaj.
- Trasni poteki, število in dimenzije vročevodnih priključkov bodo v nadaljnjih fazah projektiranja korigirane skladno z dejansko predvideno ureditvijo območja, določitvi priključnih mest (lokacij toplotnih in hladilnih postaj), potrebnih kapacitet na odjemnih mestih.
- Za vse aktivnosti v zvezi z novo gradnjo vročevodnega omrežja, prestavitvami omrežja in priključevanjem objektov bo treba pridobiti Projektne pogoje s strani upravljalca vročevodnega omrežja, to je JP Energetika Ljubljana.
- Pri projektnih in izvedbenih rešitvah je treba upoštevati Tehnične zahteve za graditev vročevodnega omrežja in toplotnih postaj ter za priključitev stavb (Energetika, junij 2005).
- Predvideno je hlajenje vseh objektov na območju Potniške postaje. Način hlajenja se določi v fazah nadaljnjega projektiranja in ob upoštevanju Pravilnika.
- Za način ohlajanja preko vročevodnega sistema je potrebno zagotoviti prostor ustrezne velikosti in primerne nosilnosti. Odvod odpadne toplote iz hladilnih agregatov v okolico je možno izvesti s hladilnimi stolpi ali z izkopom vodnjakov in uporabo podtalnice. Hladilne stolpe je potrebno namestiti na odprtem prostoru, dimenzije in mase hladilnih stolpov ter ostalih potrebnih notranjih instalacij je potrebno upoštevati že v fazi projektiranja objektov. Za ustrezno obratovanje hladilnih stolpov je potrebno zagotoviti ustrezne kapacitete pitne vode in ustrezne moči električne energije. Način odvajanja odpadne toplote preko podtalnice je pred nadaljnjimi fazami projektiranja potrebno preveriti s strani pristojnega ministrstva.
- Pri načrtovanju objekta je potrebno predvideti mesto in način vnosa in namestitve opreme. Potrebno je načrtovati kombinacijo hladilnih postrojov, to je absorpcijskih in električnih hladilnih agregatov.

V obstoječem oziroma prestavljenem komunalnem kolektorju na Vilharjevi se dogradi vročevod premera DN200, od novozgrajenega priključka na glavni vročevod DN700 proti zahodu do križišča z Dunajsko cesto. Vročevod se nato nadaljuje v dimenziji DN250 v južno smer v novozgrajenem kolektorju na V strani Dunajske ceste in nadalje po načrtovanem kolektorju na Trgu OF in Masarykovi cesti in se zaključi v obstoječem črpališču JP Energetika.

Izvede se tudi povezava v dimenziji DN250 predvidenega vročevoda iz dela prostorske enote P1 po načrtovanem kolektorju do obstoječega vročevoda DN250 na zahodni strani križišča Dunajska – Tivolska cesta.

Zaradi načrtovane izgradnje podzemnega parkirišča pod predvideno avtobusno postajo je potrebna prestavitev 100 m obstoječega vročevoda DN700 proti severu. Vročevodni vertikalni jašek premera cca 8 m in globine cca 15 m se ohranja, le na nivoju terena se objekt ustrezno preoblikuje. Ukine se vhod v jašek, površino nad njim pa omeji/zaščiti pred javnim prometom. Pri načrtovanju kletne ureditve pod avtobusno postajo se zagotovijo ustrezni odmiki kleti od obstoječega vertikalnega jaška. Predvidi se način gradbene zaščite jaška in prilagodi gradbena dela tako, da jašek v času izvedbe kletne ureditve ne bo poškodovan niti podvržen nevarnosti rušitve cevno izvedenega betonskega vertikalnega jaška z vgrajenimi cevni vročevodi 2X DN 700 mm. Na spodnjem nivoju kletne ureditve se uredi nov dostop (vrata) do obstoječega vertikalnega jaška za namen dostopa v jašek in nadzora ter vzdrževanja vročevodnega omrežja. Manipulativni dostop do vročevodnega jaška mora biti zagotovljen s severne strani z Vilharjeve ceste z ustrezno utrjenimi voznimi površinami. Za potrebe vzdrževanja mora biti omogočen dostop z avtodvigalom. Nad vročevodnim jaškom ne sme biti nikakršnih objektov, dodatnih ploščadi, nadstrešnic, parkirnih prostorov itd. Nadkritje nad vročevodnim jaškom se na novo uredi na način ustrezno hidroizolacijsko zaščitene demontažnih krovnih plošč in na javni površini omejeno in opremljeno s prometnimi ovirami in s tem namenjeno zgolj pohodni površini.

Zgradi se vročevod predvidoma premera DN250 od obstoječega priključka na Metelkovi ulici do kolektorja. Po kolektorju v zahodno smer se nadaljuje v dimenziji DN150 do zahodnega dela PE P6. Proti vzhodu se v kolektorju vodi v dimenziji DN250 do odcepa kolektorja severno od železniške proge, po katerem preide na vzhodno stran Šmartinske ceste, kjer se naveže na obstoječi vročevod. Na južni strani podvoza se ravno tako izvede povezava na obstoječi vročevod. Na Šmartinski cesti je predvidena prestavitev vročevoda in priključni vročevod preko novo urejene Šmartinske ceste.

Vsa prestavitvena in priključitvena dela na vročevodnem omrežju bo možno izvajati zgolj v času izven ogrevalne sezone.

20. člen (elektroenergetsko omrežje)

Splošni pogoji za potek in gradnjo elektroenergetskega omrežja:

- Pri postavitvi transformatorske postaje (v nadaljevanju TP) je treba upoštevati zakonska določila. TP se ne sme nahajati v neposredni bližini prostorov, v katerih se dalj časa zadržujejo ljudje. Pri postavitvi TP in vodenju sredjenapetostnih kabelskih tras je treba upoštevati določila Uredbe o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96).
- Priključitev predvidenih TP in objektov se izvede po smernicah upravljavca elektroenergetskega omrežja.
- Vse nove trase elektroenergetskih povezav se izvedejo kot kabelske kanalizacije z obbetoniranimi cevmi in vlečnimi jaški ustreznih dimenzij.

Preureditve obstoječega omrežja:

- Zaradi gradnje Šmartinske ceste in podvoza Šmartinske ceste pod železniško progo bo potrebno nadomestiti z novimi vse tangirane kable, ki bodo položeni v novo kabelsko

kanalizacijo, ki bo zgrajena po Grablovičevi, Bolgarski in Šmartinski cesti; v novi kolektor in v obstoječo kabelsko kanalizacijo do ograje Kolinske. Od ograje Kolinske do transformatorske postaje bo potrebno zgraditi novo kabelsko kanalizacijo.

- Zaradi gradnje avtobusnega postajališča bo potrebno položiti vse nadomestne kable v nadomestno kabelsko kanalizacijo na trasi Resljeva ulica – Cigaletova ulica
- Zaradi gradnje podhoda pod Masarykovo cesto bo potrebno položiti vse nadomestne kable na trasi Cigaletova ulica – Slovenska cesta v novi kolektor.
- Ob južni strani Trga OF in Masarykove ceste je obstoječa kabelska kanalizacija. Cevi kabelske kanalizacije so na nekaterih delih trase zelo visoko tik pod asfaltom pločnika, kar onemogoča nižanje terena zaradi lokalnega širjenja cestišča. Zato je potrebno lokalno prestaviti kabelsko kanalizacijo med Resljevo cesto in Kolodvorsko ulico. V ostalih delih je potrebno v primeru širitve ali poglobljanja cestišča kabelsko kanalizacijo ali jaške ustrezno zaščititi ali prestaviti.
- V prestavljen del kolektorja na Vilharjevi cesti se položi nadomestna kabela.

Vzporedno z obstoječo betonsko kabelsko kanalizacijo, ki poteka pod železniškimi tiri, s kablji med TP 065 Masarykova 15 in TP 552 Topniška 43, se zgradi novo kabelsko kanalizacijo. Gradnja ne sme bistveno posegati v same tiri oziroma onemogočati železniškega prometa. Gradnja ni potrebna, v kolikor se pred potrebo po omenjeni povezavi, zagotovi povezava po načrtovanem komunalnem kolektorju preko podhoda na Šmartinski.

Za zagotovitev potrebnih moči za napajanje obravnavanega območja je potrebno dograditi manjkajočo kabelsko kanalizacijo na trasi RTP Žale - RP Likozarjeva. V ta namen bo potrebno zgraditi kabelsko kanalizacijo od Črtomirove do Topniške ulice, nato pa ob Ulici Luize Pesjakove, Fabianijevi ulici in ob Belokranjski ulici do obstoječe kabelske kanalizacije, ki je zgrajena v Knobleharjevi ulici.

Projektirani 10 kV kablji bodo na območju Potniškega centra Ljubljana položeni v obstoječo in projektirano kabelsko kanalizacijo in v obstoječ in projektirani komunalni kolektor.

Vse nove in obstoječe TP je potrebno povezati v ustrezno 10kV omrežje. Za vse prevezave v nizkonapetostnem omrežju in za položitev nadomestnih priključnih kablov je potrebno pridobiti soglasja in skleniti pogodbe o služnosti z lastniki zemljišč in objektov.

Obstoječe transformatorske postaje:

- Naslednje transformatorske postaje (TP) na obravnavanem območju ostanejo nespremenjene:
 - TP 097 Železniška postaja (1 x 400 kVA)
 - TP 356 Postavljalnica SŽ Vilharjeva 18 (dva transformatorja 1 x 250 kVA)
- Naslednje TP na obravnavanem območju se zaradi rušitve objektov porušijo. V kolikor so nanje navezani tudi objekti, ki se ne rušijo je potrebno zagotoviti nemoteno oskrbo le-teh v času gradnje in jih prevezati na nove TP:
 - TP 757 PPC Trg OF 5 (1 x 630 kVA)
 - TP 065 Masarykova 15 (1 x 630 kVA)
 - TP ŽUL Vilharjeva 2 (1 x 630 kVA in 1 x 250 kVA)
- Ker bo zaradi načrtovanega objekta v PE 11 onemogočen dostop do obstoječe TP 198 Gospodarsko razstavišče (2 x 1000 kVA) je potrebno le-to prestaviti, hkrati se jo še razširi na 3x1000 kVA za potrebe novih objektov.

Splošne zahteve, ki morajo biti upoštevane pri določitvi lokacije in pri projektiranju gradbenega dela transformatorske postaje:

- Zagotoviti je potrebno čim bolj enostaven transport transformatorjev in ostale opreme do transformatorske postaje.

- Zagotoviti je potrebno neoviran dostop osebja distributivnega podjetja v TP zaradi kontrole, preklpov, vzdrževanja in nujnih posegov. Dostop naj bo zagotovljen brez uporabe elektronskih kartic.
- Zagotoviti je potrebno enostaven dovod kablov do transformatorske postaje.
- Zagotoviti je potrebno ustrezno velikost transformatorskih prostorov.
- Pri načrtovanju je potrebno upoštevati navodila in tehnične predpise distributivnega podjetja.
- Pri izbiri lokacije za transformatorsko postajo ter trase za priključni 10 kV kabel je potrebno upoštevati Uredbo o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Ur. L. RS, 70/96)
- Posamezna TP mora imeti, poleg transformatorjev za potrebe večjih porabnikov, ki bodo imeli meritve na visokonapetostni strani, še prostor za distribucijski transformator, ki bo napajal manjše porabnike, ki bodo imeli meritve na nizkonapetostni strani.
- V kolikor se nadaljnjih fazah projektiranja ugotovi, da je bolj smotrna druga lokacija od predlagane v grafičnem delu ZN, se TP lahko locira kamorkoli znotraj gabaritov načrtovanih objektov posamezne PE. Ravno tako se lahko po potrebi zmanjša ali zveča število TP. Pri čemer je potrebno upoštevati navodila distributerja ter načrtovane napajalne točke iz kolektorjev.

Načrtovane transformatorske postaje:

P1

Načrtovani sta dve novi transformatorski postaji in sicer: TP 1 – 01, moči 2x630kVA z zagotovitvijo možnosti povečave na 2x1000kVA in TP 2 – 01, 2x1000 kVA z zagotovitvijo možnosti povečave na 2x1600 kVA.

P2

Načrtovani sta dve novi transformatorski postaji in sicer: TP 1 – 02 in TP 2 – 02, obe moči 2 x 1000 kVA.

P12a

Načrtovana je nova transformatorska postaja TP P.D. moči 3x1000kVA.

P6

Načrtovana je nova transformatorska postaja TP 03 moči 2x630kVA. z zagotovitvijo možnosti povečave na 2x1000 kVA.

P7

Načrtovane so tri nove transformatorske postaje in sicer: TP 1 – 04, moči 1x1000kVA ter TP 2 - 04 in TP 3 – 04, obe moči 2x630kVA z zagotovitvijo možnosti povečave na 2x1000kVA.

P9

Načrtovani sta dve novi transformatorski postaji in sicer TP 1 – 05, moči 2 x 1000 kVA in TP 2 – 05, moči 2 x 1000 kVA.

P5

Načrtovana je nova transformatorska postaja TP A.P., moči 2x630kVA.

P10

Za objekt A10 je že po izdelani projektni dokumentaciji načrtovana TP SŽ – Digital galery, moči 3x1000kVA.

P11

Načrtovani sta dve transformatorski postaji in sicer: nova transformatorska postaja ter nadomestna transformatorska postaja TP 1 - G.R., moči 3 x 1000 kVA, ki bo nadomestila obstoječo transformatorsko postajo TP 198 Gospodarsko razstavišče in zagotovila potrebno moč za nove objekte in TP G.R.1, moči 1x630 kVA z zagotovitvijo možnosti povečave na 1 x 1000 kVA.

Posegi na visokonapetostnem omrežju:

- Visokonapetostni 110 kV kabel v Šmartinski cesti ne sme biti poškodovan ali ogrožen z izvajanjem gradbenih del. Vsa gradbena dela v bližini kabla je potrebno izvajati ob stalnem nadzoru predstavnika Elektro Ljubljane. Izkope v bližini kabla je potrebno izvajati ročno. Pred kakršnim koli posegom v obstoječ podvoz na Šmartinski cesti je potrebno prestaviti omenjeni kabel v novo kabelsko kanalizacijo.
- Skozi osrednji del podvoza na Šmartinski cesti je potrebno zgraditi kabelsko kanalizacijo v katero bo položen nadomestni 110 kV kabel. To kabelsko kanalizacijo je potrebno zgraditi od obstoječega križišča Masarykove in Šmartinske ceste, ter na drugi strani podvoza preko Šmartinske ceste v park v smeri Kolinske ulice. Na obeh koncih se izvede večja kabelska jaška notranjih dimenzij 5,50 x 2,50 x 1,80 m, kjer bosta spojena obstoječi in nadomestni 110kV kabel, na trasi se zgradi še dva vmesna jaška.

V primeru večjih potreb po naročeni moči posameznih objektov bo potrebno naročiti in izdelati novelacijo Elaborata št. 06/05, izdelovalec Elektro Ljubljana, d.d., ter si na podlagi le-tega pridobiti pozitivno mnenje.

21. člen (telekomunikacijsko omrežje)

Vse obstoječe telekomunikacijske povezave preko Trga OF in Masarykove ceste se priključi na projektiran komunalni kolektor.

Na Vilharjevi cesti se obstoječi kabli, ki potekajo po delu opuščenega kolektorja predstavijo v projektirani kolektor. V celotni dolžini Vilharjeve ceste se na južni strani ob gradnji kanalizacijskega zbiralnika A4 ukine obstoječo kabelsko kanalizacijo. Vse nadomestne

povezave se izvede v obstoječem kolektorju. Dogradi se manjkajoče odseke kabelske kanalizacije do kolektorja.

Priklop posameznih območij oziroma objektov se na TK omrežje predvidi preko navezave na komunalni kolektor. Razvod TK kablov se izvede po posameznem podkletenem delu po kabelskih policah garaže.

Navezave posameznih prostorskih enot na telekomunikacijsko omrežje:

- Za območje prostorskih enot P1, P2 in P12A se zgradi nova telefonska centrala, locirana v pritličju z ločenim vhodom in minimalnimi sanitarijami.
- Prostorske enote P6, P7, P8 in P9 se priklopijo na obstoječo telefonsko centralo na Metelkovi ulici. Povezave posameznih sklopov zazidave na obstoječe TK omrežje se izvede preko projektiranega komunalnega kolektorja ter povezav obstoječe TK kabelske kanalizacije, ki poteka po Masarykovi cesti.
- Prostorski enoti P5 in P10 se priklopita na obstoječo telefonsko centralo Zupančičeva jama. Objekti se priklopijo na obstoječe TK omrežje preko obstoječe kabelske kanalizacije in komunalnega kolektora na Vilharjevi cesti.

Zaradi gradnje nove avtobusne postaje na Vilharjevi cesti bo potrebno obstoječi optični kabel obstoječe avtobusne postaje podaljšati do nove avtobusne postaje. Novi optični kabel bo položen v novi kolektor do prostorske enote P5.

22. člen (javna razsvetljava in semaforizacija)

Splošni pogoji za potek in gradnjo javne razsvetljave in semaforizacije:

- Vse javne vozne, parkirne, pohodne in manipulativne površine je treba opremiti z javno razsvetljavo. Razsvetljava funkcionalnih površin ob objektih bo internega značaja in ne bo povezana s sistemom javne razsvetljave.
- Za izvedbo javne razsvetljave se uporabijo tipski in odobreni elementi, kar omogoča enostavno vzdrževanje. Razsvetljava mora ustrezati zahtevam podanim v priporočilih SDR PR 5/2 ter smernicam glede varovanja okolja v smislu preprečevanja vsiljene svetlobe.
- Omrežje javne razsvetljave bo priključeno na obstoječe omrežje javne razsvetljave, energetsko pa se bo napajalo iz načrtovanih TP na obravnavanem območju. Javna razsvetljava bo izvedena s podzemno kabelsko kanalizacijo, vlečnimi in priključnimi jaški ter svetilkami.
- Vsa križišča bodo semaforizirana.

Zaradi potreb po povezavi sistemov javne razsvetljave se v načrtovani in obstoječi komunalni kolektor obravnavanega območja namesti kable javne razsvetljave.

V. REŠITVE IN UKREPI ZA VARSTVO OKOLJA, OHRANJANJE NARAVE, VARSTVO KULTURNE DEDIŠČINE TER TRAJNOSTNO RABO NARAVNIH DOBRIN

23. člen (varstvo okolja)

Varstvo tal in vode

Dosledno je potrebno upoštevati Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja (Uradni list RS, št. 120/04 in 7/06, v nadaljevanju Uredba).

Glede na dejstvo, da obravnavano območje leži v širšem vodovarstvenem območju z oznako VVO III, je potrebno za vse posamezne posege, ki lahko vplivajo na vodni režim ali stanje voda, na podlagi 150.člena Zakona o vodah (Uradni list RS, št. 67/02) in v skladu z določili Uredbe v postopku izdaje gradbenega dovoljenja pridobiti vodno soglasje.

Objekte ali naprave v širšem vodovarstvenem območju je potrebno graditi nad srednjo gladino podzemne vode. Izjemoma je dovoljena gradnja, če se transmisivnost vodonosnika na mestu gradnje ne zmanjša za več kakor 10 odstotkov. Če je med gradnjo ali obratovanjem treba drenirati ali črpati podzemno vodo, je za to potrebno pridobiti vodno soglasje.

V času gradnje je potrebno upoštevati naslednje ukrepe:

- Material za nasipanje terena mora biti inerten oz. brez škodljivih primesi.
- Za začasne prometne in deponijske površine se prednostno uporabijo obstoječe infrastrukturne površine in površine, na katerih so tla manj kvalitetna in utrjena.
- Gradbeni stroji na gradbišču in transportna vozila morajo biti tehnično brezhibna, da ne bi prišlo do kontaminacije tal in vode zaradi izlivanja goriva ali olja, popravila ali točenje goriva v gradbene stroje pa se mora izvajati izven gradbišča, v ustrezno opremljenih delovnih prostorih.
- Izvajalec del je dolžan z nevarnimi kemikalijami in nevarnimi odpadki na gradbišču ravnati v skladu z veljavnimi predpisi in preprečiti škodljive vplive na tla, vode in okolje nasploh. Zagotovljeno mora biti ustrezno opremljeno mesto za skladiščenje teh snovi, z lovilno skledo ustrezne prostornine, ki bi v primeru razlitja, razsipa ali druge nezgode omogočila zajem teh snovi, prostor pa mora biti tudi zaščiten pred atmosferskimi vplivi. Izvajalec del mora med drugim zagotoviti, da so na območju gradbišča skladiščene najmanjše možne količine pri gradnji uporabljenih nevarnih kemikalij in sicer čim krajši čas. Za skladiščenje nevarnih kemikalij naj se uporablja originalna embalaža, posode za skladiščenje pa morajo biti zaprte in ustrezno označene (oznaka nevarnosti).
- Prepovedano je izlivanje nevarnih kemikalij ali tekočih nevarnih odpadkov v tla, vode ali v kanalizacijo.
- Predvidijo se nujni ukrepi za odstranitev in začasno ali trajno odlaganje materialov, ki vsebujejo škodljive snovi. Nevarni materiali lahko nastanejo pri nezgodah na tehnoloških površinah (na primer razlitje pogonskega goriva). Onesnaženi material (onesnažena tla ali druge odpadke) je potrebno preiskati skladno z določili Pravilnika o ravnanju z odpadki z namenom, da se opredeli pravilni način odstranitve. Preiskavo izvede ustrezna strokovna institucija, pooblaščenca s strani Ministrstva za okolje in prostor.
- Predvidijo se nujni ukrepi za odstranitev in začasno ali trajno odlaganje materialov, ki vsebujejo škodljive snovi. Nevarni materiali lahko nastanejo pri nezgodah na tehnoloških površinah (na primer razlitje pogonskega goriva). Onesnaženi material (onesnažena tla ali druge odpadke) je potrebno preiskati skladno z določili Pravilnika o ravnanju z odpadki z namenom, da se opredeli pravilni način odstranitve. Preiskavo izvede ustrezna strokovna institucija, pooblaščenca s strani Ministrstva za okolje in prostor.
- Z gradbenimi odpadki je potrebno ravnati v skladu s Pravilnikom o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 3/03, 41/04, 50/04 (62/04 - popr.) in Pravilnikom o odlaganju odpadkov (Uradni list RS, št. 5/00, 41/04, 43/04).

V času uporabe in obratovanja objektov je potrebno upoštevati naslednje ukrepe:

- Prepovedano je izlivanje nevarnih kemikalij ali tekočih nevarnih odpadkov v tla, vode ali v kanalizacijo.

- Tehnološke vode se pričakujejo predvsem iz nadomestnega poslovno servisnega objekta, ki je predviden ob Vilharjevi cesti med podhodom in centralno postavljalnico. Potrebno jih je predhodno prečistiti in odvajati v kanalizacijo.

Varstvo zraka

Ureditveno območje skladno s Sklepom o določitvi in stopnji onesnaženosti zaradi žveplovega dioksida, dušikovih oksidov, delcev, svinca, benzena, ogljikovega monoksida in ozona v zunanem zraku (Uradni list RS, št. 72/03), spada v območje SI L, ki je uvrščeno v II. stopnjo onesnaženosti.

V času gradnje je potrebno iz transportnih in gradbenih površin preprečiti emisije prahu z vlaženjem teh površin ob sušnem in vetrovnem vremenu.

Varstvo pred hrupom

Območje zazidalnega načrta za območje Potniškega centra Ljubljana se nahaja v območju III. stopnje varstva pred hrupom (Uredba o hrupu v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 45/95, 66/96, 59/02-ZJZ, 41/04-ZVO-1)).

V času gradnje in uporabe objektov je potrebno zagotoviti pasivno zaščito pred hrupom, ki presega dovoljeno raven.

Elektromagnetno sevanje

Obravnavano območje se po Uredbi o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96) uvršča v območje z II. stopnjo varstva pred sevanjem.

Transformatorske postaje in drugi viri elektromagnetnega sevanja morajo biti nameščene v čimvečji oddaljenosti od prostorov, v katerih se zadržujejo ljudje (tako osebje, kot tudi obiskovalci). Investitor mora pri načrtovanju novih transformatorskih postaj izbrati tehnične rešitve in upoštevati dognanja, ki zagotavljajo, da mejne vrednosti niso presežene in hkrati omogočajo najnižjo tehnično dosegljivo obremenitev okolja zaradi sevanja.

Odstranjevanje odpadkov

Investitorji so dolžni ravnati z odpadki, ki nastanejo v času gradnje in obratovanja objektov, v skladu s Pravilnikom o o ravnanju z odpadki.

V času priprav na gradnjo (vključene so tudi rušitve) in izvajanju gradnje, je za različne posege v ureditvenem območju pričakovati različne odpadke, zato je v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja za določen poseg potrebno izdelatu načrt ravnanja z gradbenimi odpadki in po potrebi tudi načrt rušenja.

Zbirna mesta za komunalne odpadke je potrebno locirati v objekte.

24. člen (varstvo kulturne dediščine)

V območju zazidalnega načrta se nahajajo območja in objekti, pri katerih so dopustni le posegi, katerih cilj je vzdrževanje in prenova objektov, oziroma vzpostavitev originalnega stanja:

1. Gospodarsko razstavišče

Na področju Gospodarskega razstavišča morajo biti vsi posegi skladni z njegovo kulturnozgodovinsko, urbanistični in arhitekturno vrednostjo.

2. Pokopališče Navje
Ureditveno območje PCL-ja ne posega v območje Navja. Pokopališče ostaja v današnji obliki in velikosti.
3. Poslopje glavne železniške postaje
4. Vodna zbirnika
Vodna zbirnika se prestavi na novo lokacijo.
5. Del območja, ki je razglašeno za arheološki spomenik
Pred začetkom zemeljskih del je potrebno obvestiti pristojno enoto Zavoda za varstvo kulturne dediščine zaradi arheološkega nadzora. Pred pričetkom del je potrebno območje arheološko raziskati.
6. Neubergerjeva vila
Zaradi razširitve Vilharjeve se dovoljuje odvzem dela pripadajoče parcele v ta namen.
7. Paviljon na Dunajski 8 in Žabkarjeva tovarna
Zaradi poteka nove trase Vilharjeve se dovoli odstranitev Paviljona na Dunajski 8 in Žabkarjeve tovarne.

VI. REŠITVE IN UKREPI ZA OBRAMBO TER VARSTVO PRED NARAVNIMI IN DRUGIMI NESREČAMI

25. člen

(rešitve in ukrepi za obrambo ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami)

Poplavna ogroženost in meteorne vode

Območje predvidenih ureditev po Oceni ogroženosti MOL zaradi poplav ne spada v poplavno ogrožena območja.

Meteorna voda se po programski rešitvi JP Vodovod – Kanalizacija odvaja v javno kanalizacijsko omrežje.

Potresna ogroženost

Predvideni objekti morajo biti načrtovani potresno varno glede na stopnjo potresne ogroženosti območja.

Vsi objekti morajo biti projektirani v skladu z Uredbo o graditvi in vzdrževanju zaklonišč, pri čemer je potrebno upoštevati ojačitev prve plošče objektov.

Vsa zaklonišča oziroma zaklonilna mesta, ki se bodo izgubila s predvidenimi rušitvami, se morajo nadomestiti v novih objektih.

Intervencijske poti in površine

Cestno omrežje znotraj ureditvenega območja predstavlja tudi izvedbo intervencijskih poti. Vse povozne površine morajo biti dimenzionirane na 10 t osnega pritiska.

Varstvo pred požarom (hidrantno omrežje)

Požarna varnost obstoječih objektov se zaradi gradnje novih objektov ne sme poslabšati.

Upoštevati je potrebno prostorske, gradbene in tehnične ukrepe, da bodo zagotovljeni:

- pogoji za varen umik ljudi in premoženja
- potrebni odmiki med objekti oziroma ustrezna požarna ločitev objektov
- prometne in delovne površine za intervencijska vozila

- viri za zadostno oskrbo z vodo za gašenje

Zahteve po požarni vodi se opredeli v požarni študiji, ki je sestavni del projektne dokumentacije. Zagotavljanje požarne vode je omejeno s kapacitetami vodooskrbnega omrežja, zato je potrebno za večje objekte poleg hidrantnega omrežja načrtovati tudi požarne bazene. Hidranti na javnem vodovodnem omrežju morajo biti na medsebojni oddaljenosti ca. 80 m in minimalno 5 m od objektov. V kolikor med objekti ni ustreznih površin, kjer bi se izvedlo javno vodovodno omrežje (kleti, privatne površine) je potrebno zgraditi interno hidrantno omrežje.

Intervencijske poti in pozicije hidrantov so razvidne iz grafične karte: » 3.6 Načrt intervencijskih poti«.

VII. NAČRT PARCELACIJE

26. člen (načrt parcelacije)

Parcelacija zemljišča je določena na kartah: »2.2 Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na geodetskem načrtu« in »2.3 Načrt obodne parcelacije in gradbenih parcel na katastrskem načrtu«.

Ureditveno območje sestavljajo parcele:

P1	13.853 m ²
P2	18.857 m ²
P3a	3.305 m ²
P3b	1.273 m ²
P4	7.205 m ²
P5	11.192 m ²
P6	10.034 m ²
P7	16.720 m ²
P8	6.733 m ²
P9	11.192 m ²
P10	15.385 m ²
P11	25.058 m ²
P12a	28.067 m ²
P12b	80.912 m ²
P13	5.256 m ²
P14	3.626 m ²
C1	22.979 m ²
C2	42.675 m ²
C3	17.614 m ²
C4	22.831 m ²

Mejne točke parcel so opredeljene po Gauss - Kruegerjevem koordinatnem sistemu in so priloga tega odloka.

27. člen (javno dobro)

Kot javno dobro se obravnavajo zemljišča, ki jih razmejuje regulacijska linija.

VIII. ETAPNOST IZVEDBE PROSTORSKE UREDITVE TER DRUGI POGOJI IN ZAHTEVE ZA IZVAJANJE ZAZIDALNEGA NAČRTA

28. člen (etapnost izvedbe prostorske ureditve)

Posegi znotraj ureditvenega območja se lahko izvajajo etapno po posameznih prostorskih enotah ali njihovih delih, če gre za funkcionalne ali gradbeno-tehnično zaključene celote.

V prostorski enoti P2 je objekt železniške infrastrukture (probnica), ki se v prvi fazi gradnje ohranja in do dogovora o prestavitvi (med investitorjem in HSŽ oz. AŽP) smiselno vključi v predvideno novogradnjo.

29. člen (drugi pogoji in zahteve za izvajanje zazidalnega načrta)

V času gradnje je treba zagotoviti geotehnični nadzor in reden nadzor stanja objektov zaradi gradbenih posegov v njihovi bližini.

Gradnjo je treba načrtovati tako, da območje gradbišča in njegove ureditve, ne bo posegala na zemljišča zunaj ureditvenega območja.

Investitor mora sodelovati pri izvedbi tiste javne infrastrukture, ki je potrebna za realizacijo objektov v ureditvenem območju v skladu s programom opremljanja zemljišča.

Investitorji morajo v času gradnje zagotoviti nemoteno delovanje sosednjih objektov.

Investitorji so sočasno z izgradnjo objektov dolžni zagotoviti gradnjo oz. prestavitev vseh infrastrukturnih vodov, objektov in naprav, potrebnih za nemoteno delovanje obstoječih objektov v času med in po gradnji.

Najprimernejše strokovno ustrezne arhitekturne rešitve za predvidene objekte in površine v prostorskih enotah P6, P7, P9 in P11 se pridobijo z javnim natečajem.

Za predvidene objekte in površine v prostorskih enotah P1, P2, P3a, P3b, P5 in P12a se pridobivanje najprimernejših strokovno ustreznih arhitekturnih rešitev določi v urbanistični pogodbi, v kateri bodo opredeljene medsebojne obveznosti v okviru javno – zasebnega partnerstva.

IX. KONČNE DOLOČBE

30. člen

Z dnem uveljavitve tega odloka prenehajo veljati Odlok o sprejetju zazidalnega načrta za del območja zazidalnega otoka PP (potniška postaja) (Uradni list SRS, št. 18/84 in št. 27/84) in določila naslednjih odlokov, ki se nanašajo na ureditveno območje iz tega odloka:

- Odloka o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za plansko celoto B1 Bežigrad - zahod (Uradni list RS, št. 27/92) v delih, ki se nanašajo na del območja urejanja BS1/1,
- Odloka o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za plansko celoto B2 Bežigrad - vzhod (Uradni list SRS, št. 27/87, 15/89, Uradni list RS, št. 27/92) v delih, ki se nanašajo na dele območij urejanja BO2/1, BR2/1, BS2/1, BS2/2, CO4/2,

- Odloka o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območja urejanja v občini Ljubljana Center (Uradni list RS, št. 35/92) v delih, ki se nanašajo na dele območij urejanja CO2/3, CO5/1, CO5/20, CO6/1, CS6/2 in CT4/1,
- Odloka o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območja urejanja CO5/2 Plinarna, CO5/3 Zdravstveni dom in CO5/4 Vojašnica 4. julija (Metelkova) (Uradni list RS, št. 72/98, 41/02),
- Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za območja urejanja v delu prostorske celote C2 - Ožje mestno središče (Uradni list RS, št. 49/95) v delih, ki se nanašajo na dela območij urejanja BO2/1, CO2/2,
- Odloka o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za plansko celoto B3 Savsko naselje (Uradni list SRS, št. 27/87, 15/89, Uradni list RS, št. 27/92,63/99) v delih, ki se nanašajo na del območja urejanja BS3/1,
- Odloka o spremembah in dopolnitvah odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za plansko celoto M1 Zelena jama - Nove Jarše (Uradni list SRS, št. 3/88, Uradni list RS, št. 2/91, 56/92, 49/95, 66/95, 40/97, 63/99) v delih, ki se nanašajo na del območja urejanja MT1/1-1,
- Odloka o prostorskih ureditvenih pogojih za del prostorske celote C6 Vodmat (Klinični center - sever, Medicinska fakulteta) (Uradni list RS, št. 74/99) v delih, ki se nanašajo na del območja urejanja C16/9.

31. člen

Zazidalni načrt je stalno na vpogled pri:

- Mestni upravi Mestne občine Ljubljana, Oddelek za urbanizem,
- Upravni enoti Ljubljana, izpostavi Center in Bežigrad,
- četrtnih skupnostih Center in Bežigrad.

32. člen

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

Šifra:
Ljubljana, dne

Županja
Mestne občine Ljubljana
Danica SIMŠIČ