



# **ELABORAT LOKACIJSKE PREVERITVE**

**za del območja ZN za  
območje Potniškega  
centra Ljubljana v  
prostorskih enotah  
P3b, P4, P5, P6, P10  
in P12b ter EUP PC-  
25 po OPN MOL ID**

**ID PA 3583**

# ELABORAT LOKACIJSKE PREVERITVE

## ID 3583

za del območja ZN za območje Potniškega centra Ljubljana v prostorskih enotah  
P3b, P4, P5, P6, P10 in P12b ter EUP PC-25 po OPN MOL ID

Naročnik:

SLOVENSKE ŽELEZNICE, d.o.o., Kolodvorska ul. 11, 1506 Ljubljana  
Generalni direktor: Dušan Mes

Pripravljalavec:

MESTNA OBČINA LJUBLJANA, Mestni trg 1, 1000 Ljubljana  
Župan: Zoran Jankovič

Izdela:

URBI d.o.o., Oblikovanje prostora, Trnovski pristan 2, Ljubljana  
tel.: 01 420 18 80, e-pošta: info@urbi.si  
Direktorica: Barbara Dalla Valle, univ. dipl. prav.



Odgovorni vodja projekta:

Judita Thaler, univ. dipl. inž. arh., ZAPS 1702



Sodelavci pri projektu (po abecednem redu):

Katarina Dalla Valle, univ. dipl. kom.  
Nuša Dalla Valle, mag. inž. arh.  
Nina Kolenbrand, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Številka projekta:

URBI-2153

Datum:

oktober 2021, maj, junij, julij, september 2023

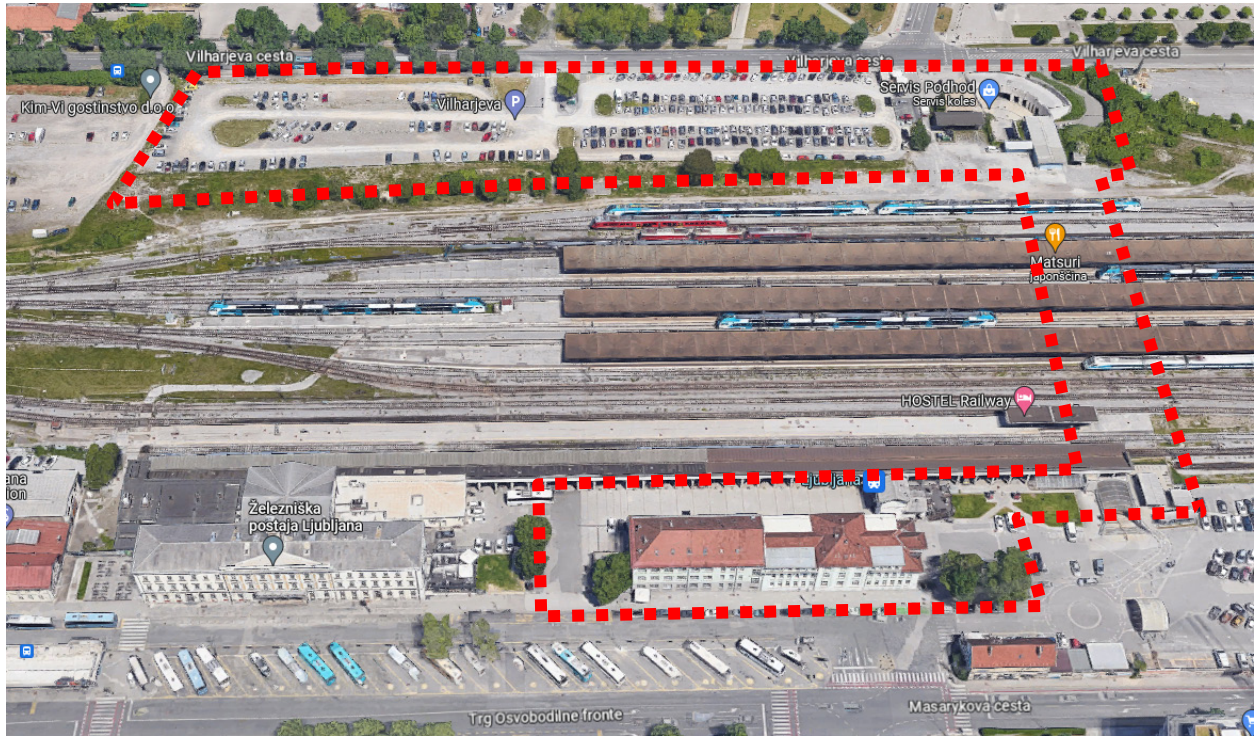
## VSEBINA

<b>1. IDENTIFIKACIJSKA ŠTEVILKA: 3583 .....</b>	<b>2</b>
<b>2. OBMOČJE LOKACIJSKE PREVERITVE .....</b>	<b>2</b>
2.1 LASTNIŠTVO ZEMLJIŠČ .....	3
<b>3. NAMEN LOKACIJSKE PREVERITVE .....</b>	<b>4</b>
3.1 INVESTICIJSKA NAMERA ZA GRADNJO .....	4
<b>4. OPIS LOKACIJSKE PREVERITVE .....</b>	<b>11</b>
4.1 NAVEDBA LOKACIJSKIH PREVERITEV .....	14
4.2 NAVEDBA VELJAVNIH PIP NA OBMOČJU LOKACIJSKE PREVERITVE .....	15
4.3 NAVEDBA INDIVIDUALNIH Odstopanj od PIP .....	27
<b>5. UTEMELJITEV INDIVIDUALNIH Odstopanj od PROSTORSKIH IZVEDBENIH POGOJEV .....</b>	<b>41</b>
5.1 INDIVIDUALNA Odstopanja od PIP NE ZAHTEVAJO DRUGAČNE RABE PROSTORA .....	41
5.2 KRITERIJI OBJEKTIVNIH OKOLIŠČIN .....	41
5.3 KRITERIJI DOPUSTNOSTI INDIVIDUALNIH Odstopanj od PIP .....	49
5.4 SKLEPNA UTEMELJITEV .....	59
<b>6. PREDLOG SKLEPA ZA LOKACIJSKO PREVERITEV .....</b>	<b>60</b>
<b>7. GRAFIČNI PRIKAZI .....</b>	<b>62</b>
<b>8. PRILOGE .....</b>	<b>62</b>
<b>9. SEZNAM PODATKOVNIH VIROV .....</b>	<b>62</b>

# 1. IDENTIFIKACIJSKA ŠTEVILKA: 3583

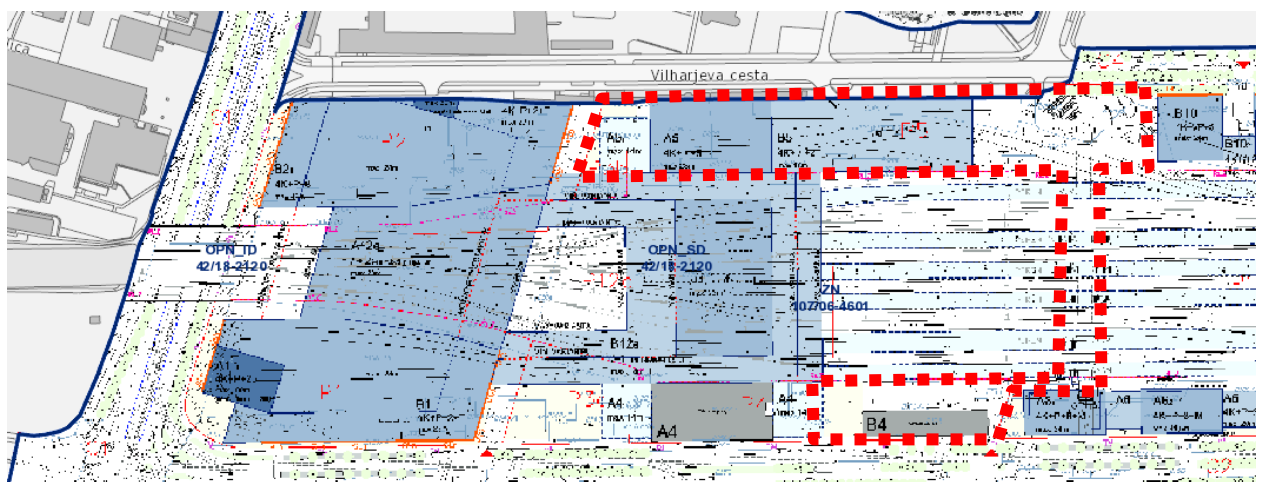
## 2. OBMOČJE LOKACIJSKE PREVERITVE

Obravnavano območje leži v Osrednjeslovenski statistični regiji, na območju Mestne občine Ljubljana (MOL). Gradnja nove glavne avtobusne postaje Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo (v nadaljevanju avtobusna postaja) bo potekala na območju železniške postaje Ljubljana oz. na območju Potniškega centra Ljubljana (PCL), ki je del vseevropskega prometnega omrežja.



Slika 1: shematski prikaz območja lokacijske preveritve v prostoru (vir: Google zemljevidi, 2023).

Obravnavano območje meri pribl. **20.504 m<sup>2</sup>** in obsega zemljišča ali njihove dele z naslednjimi parcelnimi številkami, v katastrski občini 1737 – Tabor: 2080/10-del, 2080/11, 2080/12, 2080/13, 2080/14, 2080/15, 2080/16, 2080/17, 2080/7-del, 2080/8, 2081/1-del, 2081/2-del, 2081/3, 2081/5, 2081/6, 2082, 2083, 2084, 2085/1, 2086/1, 2087/1, 2088/1-del, 2088/2, 2089, 2090/1, 2090/2, 2091/2, 2091/3, 2091/4, 2091/5, 2092/1, 2092/2, 2096/2-del, 2096/4-del, 2096/5-del, 2097/2, 2106/37, 2106/4, 2106/54, 2106/56, 2106/57, 2106/58-del, 2106/59, 2106/60, 2106/51, 2132, 2106/64-del, 2106/36-del, 2106/42, 2106/44, 2106/43-del, 2150/11-del, 2150/7-del, 2133, 2135, 2137/2-del in v katastrski občini 2636 – Bežigrad: 2232/6-del.



Slika 2: območje lokacijske preveritve na zazidalno ureditveni situaciji veljavnega prostorskega izvedbenega akta - ZN PCL (vir: Urbinfo).



## 2.1 LASTNIŠTVO ZEMLJIŠČ

Večina zemljišč v območju lokacijske preveritve je v lasti Slovenskih železnic, d.o.o., oz. imajo Slovenske železnice, d.o.o. na njih stavbno pravico oz. je ta v pridobivanju. Zemljiške parcele obravnavanega območja ležijo v katastrski občini Tabor (1737) in katastrski občini Bežigrad (2636).

ko	parc.	del/celota	lastništvo	pov. m <sup>2</sup>	ko	parc.	del/celota	lastništvo	pov. m <sup>2</sup>
1737	2080/10	celota		10,55	1737	2092/2			142,43
		del v LP	SŽ-Potniški promet, d.o.o.	3,69		2096/2	celota	RS, JD – JŽI	77,57
	2080/11			35,02			del v LP		23,36
	2080/12			128,28		2096/4	celota		410,77
	2080/13		RS, JD – JŽI	1.303,21			del v LP		319,02
	2080/14			62,16		2096/5	celota		48,91
	2080/15		MOL	6,58			del v LP	Slovenske železnice, d.o.o.	38,21
	2080/16			40,91		2097/2			13,29
	2080/17			3,96		2150/11	celota		8,00
	2080/7	celota	RS, JD – JŽI	18,45			del v LP		2,47
		del v LP		5,71		2150/7	celota		250,00
	2080/8			97,36			del v LP		235,53
	2081/1	celota		586,20		2106/37		RS, JD – JŽI	1.713,95
		del v LP		390,77		2106/4			2.269,00
	2081/2	celota		35,11		2106/42			2136,99
		del v LP	SŽ-Potniški promet, d.o.o.	33,58		2106/44			168,00
	2081/3			1,35		2106/43	celota	SŽ-Potniški promet, d.o.o.	15,00
	2081/5			526,36			del v LP		9,78
	2081/6			1.804,23		2133			68,00
	2082			61,93		2135			983,00
	2083			80,98		2137/2	celota		120,00
	2084			325,83			del v LP		30,54
	2085/1			23,60		2106/36	celota		336,00
	2086/1			406,96			del v LP		188,87
	2087/1			276,52		2106/51			32,00
	2088/1	celota	RS, JD – JŽI	148,25		2106/54			1.488,00
		del v LP		96,86		2106/56			351,82
	2088/2			247,08		2106/57			552,92
						2106/58	celota	RS, JD – JŽI	1.228,98
							del v LP		940,14
	2089			125,01		2106/59			13,18
	2090/1			1.301,18		2106/60			0,91
	2090/2			255,74		2106/64	celota		820,00
	2091/2			2,38			del v LP		122,40
	2091/3		Slovenske železnice, d.o.o.	5,01		2132			12,00
	2091/4			80,34	2636	2232/6	celota	MOL, GJI	25,61
	2091/5			99,96			del v LP		15,82
	2092/1			136,17					

vir: ZKN, maj 2023, GURS.

### 3. NAMEN LOKACIJSKE PREVERITVE

S to lokacijsko preveritvijo se dopusti **individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev** (v nadaljevanju PIP) prostorskega izvedbenega akta Odloka o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana (Uradni list RS, št. 107/06, 83/08, 43/09, 78/10, 109/11 in 42/18; v nadaljevanju kot ZN PCL) za doseganje gradbenega namena (gradnja nove glavne avtobusne postaje Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo) na parc. št. 2080/10-del, 2080/11, 2080/12, 2080/13, 2080/14, 2080/15, 2080/16, 2080/17, 2080/7-del, 2080/8, 2081/1-del, 2081/2-del, 2081/3, 2081/5, 2081/6, 2082, 2083, 2084, 2085/1, 2086/1, 2087/1, 2088/1-del, 2088/2, 2089, 2090/1, 2090/2, 2091/2, 2091/3, 2091/4, 2091/5, 2092/1, 2092/2, 2096/2-del, 2096/4-del, 2096/5-del, 2097/2, 2106/37, 2106/4, 2106/54, 2106/56, 2106/57, 2106/58-del, 2106/59, 2106/60, 2106/51, 2132, 2106/64-del, 2106/36-del, 2106/42, 2106/44, 2106/43-del, 2150/11-del, 2150/7-del, 2133, 2135, 2137/2-del, vse k.o. 1737 – Tabor, in parc. št. 2232/6-del, k.o. 2636 – Bežigrad, skladno **z drugo (2) alinejo 127. člena ZUreP-2**.

S to lokacijsko preveritvijo se dopusti tudi individualno odstopanje od PIP Odloka o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18 – DPN, 42/18, 78/19 – DPN in 59/22; v nadaljevanju kot OPN MOL ID) za robno območje ZN PCL, ki je bilo v času sprejema del ZN PCL, l. 2018 pa je z Odlokom o spremembah in dopolnitvah Odloka OPN MOL ID v tem delu prenehal veljati (2. odstavek iz 62. čl., Uradni list RS, št. 42/18-2121).

S to lokacijsko preveritvijo se določijo tudi dodatni prostorski izvedbeni pogoji skladno s (1) alinejo 129. člena ZUreP-2.

**Lokacijska preveritev se izvaja, ker rešitve in pogoji, ki so bila določena v ZN PCL v času priprave in sprejetja, onemogočajo gradnjo glavne avtobusne postaje Ljubljana na dveh terminalih s poslovnimi prostori v nadstropjih in z navezavo na novo železniško postajo ter na podhod med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte** (t. i. Vilharjev podhod). Z novo projektno rešitvijo, načrtovano po sodobnih smernicah načrtovanja potniških terminalov, ni možno zadostiti vsem podanim pogojem iz ZN PCL, ker jih ta akt ne predvideva. Prav tako pa ni možno zadostiti podanim pogojem iz OPN MOL ID, ki je razveljavil del ZN PCL na območju načrtovane avtobusne postaje.

**S to lokacijsko preveritvijo se dopustijo odstopanja, ki so skladna z osnovno namero ZN PCL** – to je vsebinska in fizična prenova ureditvenega območja Potniškega centra Ljubljana. Odstopanja ne povzročajo konfliktov v prostoru, temveč jih razrešujejo, obenem pa predstavljajo korektiv prostorske regulacije. Namenska raba stavbnih zemljišč pa se ne spreminja.

#### 3.1 INVESTICIJSKA NAMERA ZA GRADNJO

Nova glavna avtobusna postaja Ljubljana je del vsebinske in fizične prenove Potniškega centra Ljubljana (PCL), ki je načrtovana z ZN PCL v prostorskih enotah v P5 in P3b (severni terminal avtobusne postaje), P4 (južni terminal avtobusne postaje), P10 in P12b ter P6 (Vilharjev podhod).

Prostorski enoti P5 in P3b, kjer je po ZN PCL predvidena nova glavna avtobusna postaja Ljubljana, omogočata gradnjo nove avtobusne postaje z največ 34 peroni za avtobuse. Zaradi potreb po večjem številu avtobusnih peronov, kar izkazujejo podatki Avtobusne postaje Ljubljana d. d. in Prometne študije variant poteka prog javnega potniškega prometa na širšem območju nove avtobusne postaje Ljubljana (Prometno tehniški inštitut, april 2023), je za optimalen potek avtobusnega prometa na območju PCL treba zagotoviti minimalno 51 peronov za avtobuse (kar je podrobneje predstavljeno v poglavju 4). V iskanju najustreznejše rešitve pri zagotovitvi minimalnega števila avtobusnih peronov na območju PCL se predlaga gradnja dveh avtobusnih terminalov: severnega ob Vilharjevi cesti in južnega ob Masarykovi cesti.

Z vidika prometne ureditve na območju PCL ima ta predlagana rešitev številne prednosti iz več vidikov.

##### **Funkcionalni vidik:**

- boljša organizacija, fleksibilnost in upravljanje avtobusne postaje, lažje usmerjanje potnikov, razbremenitev prometa in učinkovitejši prometni tok na območju PCL, saj se avtobusni promet z izvedbo dveh terminalov programsko loči: severni terminal se nameni za primestni oz. regionalni

promet, južni pa za potrebe mednarodnega prevoza ter nadomestnih avtobusnih prevozov SŽ. Dodatno se ob južnem terminalu nameni prostor za zglobne avtobuse primestnega prometa (izven območja LP ob voznem pasu);

- povezanost obeh terminalov preko novega nadhoda na zahodu ter prenovljenega Vilharjevega podhoda na vzhodu z navezavo na skrajni južni peron železniške infrastrukture, kjer ustavljajo vlaki za prestop na avtobuse;
- južni terminal z mednarodnimi prevozi in potniki je točka na t. i. Fabianijevem cestnem obroču<sup>1</sup> in tako predstavlja vrata v mestno jedro Ljubljane ter dobro povezljivost z ostalimi oblikami javnega prevoza;
- severni terminal bo povezoval medkrajevni promet z linijami LPP, v kombinaciji s parkirno hišo in kolesarnico, bo zadovoljeval potrebe po prevozih dnevnih migrantov;
- dva terminala povečata tudi raven varnosti na postaji.

#### **Nacionalni vidik:**

- upoštevanje Strategije razvoja prometa v RS do l. 2030 (sklep vlade RS, št. 37000-3/2015/8) z uresničevanjem navedenih ciljev, ki se uresničujejo z novim potniškim centrom Ljubljana;
- upoštevanje Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Ur. l. RS, št. 75/16, 90/21 in 130/22 – ZCPN) z ukrepi gradnje nove glavne avtobusne postaje, ki bo omogočala učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in s tem povečala učinkovitost prometa.

#### **Mednarodni vidik:**

- doseganje ciljev Evropskega zelenega dogovora glede okolju prijaznejše mobilnosti in dostopnega ter cenovno ugodnega prevoza za vse;
- upoštevanje Uredbe EU TEN-T v smislu vzpostavitve zanesljivega, nemotenega in visokokakovostnega vseevropskega prometnega omrežja, ki bo zagotavljajo trajnostno povezljivost po vsej EU brez fizičnih prekinitev, ozkih grl ali manjkajočih povezav.

### **(A) ODPSTANJE OD ZN PCL ZA SEVERNI TERMINAL**

S pobudo za lokacijsko preveritev za območje severnega terminala avtobusne postaje se predlaga večjo fleksibilnost pri velikosti, zasnovi in razporeditvi objektov ter dejavnosti v njih:

- 1. povečanje gabaritov** avtobusne postaje v kleti in nadstropjih zaradi prerazporeditve avtobusnih peronov in preoblikovanja zavijalnih radijev v pritličju ob hkratni ohranitvi potrebnega števila parkirnih mest za avtobuse (shematsko predstavljeno v poglavju 3.1.1 in 3.1.2);
- 2. povišanje višinskega gabarita** avtobusne postaje zaradi prilagajanja etažne višine novemu nadhodu nad tiri železniške postaje (ki leži izven območja lokacijske preveritve) in novim programom v nadstropjih avtobusne postaje (poslovni in komercialni program namesto garažne hiše kot to predvideva ZN PCL) (shematsko predstavljeno v poglavju 3.1.3);
- 3. ureditev poslovnega, komercialnega in spremljevalnega programa** za avtobusno postajo v vseh nadzemnih etažah avtobusne postaje (ne pa samo v zgornjih dveh etažah kot to predvideva ZN PCL);
- 4. parkiranje osebnih vozil samo v kletnih etažah** (namesto v nadstropjih kot to predvideva ZN PCL);
- 5. ureditev tehničnih in servisnih prostorov ter arhiv SŽ v kletnih etažah** avtobusne postaje, ki so po ZN PCL v celoti namenjeni garaži;
- 6. ureditev aktivne zelene strehe** na obeh terminalih avtobusne postaje (ZN PCL dopušča zgolj zeleno streho); aktivna zelena streha je podrobneje pojasnjena v poglavju 4.3.9;
- 7. stik nadhoda za pešce in kolesarje nad tiri iz železniške postajne dvorane z novo avtobusno postajo:** nadhod, ki je predviden južno od objekta avtobusne postaje, je možno urediti kjerkoli ob avtobusni postaji (ne pa samo preko objekta vertikalnih komunikacij kot to predvideva ZN PCL);
- 8. izven gradbenih mej objektov** omogočiti ureditev in izgradnjo pokritih komunikacijskih objektov oz. mehanskih povezav (klančine, požarno stopnišče, pomožni servisni objekti, nadstrešnice in nadstreški), ki so nujni za nemoteno delovanje nove avtobusne postaje;

<sup>1</sup> Notranji mestni obroč je zamisel arhitekta in urbanista Maksa Fabianija, ki jo je pred več kot sto leti oblikoval v svojem urbanističnem načrtu za popotresno Ljubljano. Eden bistvenih elementov njegovega načrta je bil tudi cestni obroč okrog mestnega središča po Masarykovi, Njegoševi, Roški, Karlovski, Zoisovi, Aškerčevi in ob parku Tivoli – po vzoru dunajskega ringa (vir: Mihelič, 2016).

- 9. ureditev novega železniškega trga:** prenovo površin ob izteku na severu obstoječega Vilharjevega podhoda v nivoju pritličja ter vzpostavitev kletne povezave med prvo kletno etažo avtobusne postaje in iztekom železniškega podhoda.

### (B) ODPSTOPANJE OD OPN MOL ID

**Območje avtobusne postaje zajema tudi površine izven meje ZN PCL**, ki so po podrobni namenski rabi iz OPN MOL ID namenjena prometni infrastrukturi (PC). Zato se s pobudo za lokacijsko preveritev predlaga tudi **odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev iz OPN MOL ID**. S predlaganim odstopanjem od PIP, ki veljajo za podrobnejšo namensko rabo PC, se ohranja namen teh površin po OPN – javni status. Pritlične ureditve avtobusne postaje (v parterju) so namenjene javni rabi, s čimer se zagotavlja sinergija med avtobusno postajo in izvajanju dejavnosti prometa na PC (motorni promet, kolesarski promet, pešceve površine) (shematsko predstavljeno v poglavju 3.1.4).

### (C) ODPSTOPANJE OD ZN PCL ZA JUŽNI TERMINAL

S pobudo za lokacijsko preveritev za območje južnega terminala avtobusne postaje se predlaga večjo fleksibilnost pri velikosti in zasnovi objekta ter dejavnosti v njem. Namesto obstoječe upravne stavbe SŽ se načrtuje:

- ureditev postajne dvorane za mednarodni potniški promet in nadomestni avtobusni promet SŽ;**
- novogradnja** z večjimi gabariti od obstoječega objekta;
- kletne etaže;**
- ureditev poslovnega, komercialnega in spremljevalnega programa** za avtobusno postajo v vseh nadzemnih etažah avtobusne postaje;
- navezava na Vilharjev podhod** ob izteku na jugu, za katerega se načrtuje prizidava in funkcijska prenova (in ni predmet te lokacijske preveritve)

#### 3.1.1 POVEČANJE GABARITOV SEVERNEGA TERMINALA AVTOBUSNE POSTAJE V NADSTROPJIH

**ZAZIDALNI NAČRT:** 181 m x 42 m

**ODSTOPANJE:** predlagana je možnost povečave do 195 m x 42 m, kar za objekt A5 pomeni razširitev 7 m proti zahodu in za objekt B5 razširitev 7 m proti vzhodu

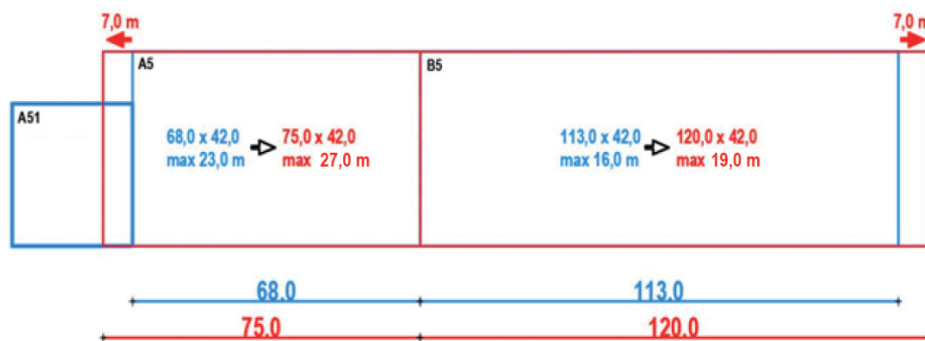
#### OBRAZLOŽITEV:

Vzdolžna razširitev nadzemnega objekta, 7 m proti vzhodu in 7 m proti zahodu, je nujna zaradi zagotavljanja potrebnega števila parkirnih mest za avtobuse v pritličju ter za kvalitetno in funkcionalno delovanje avtobusne postaje.

Z razširitvijo se zagotovi ustrezen kot parkiranja avtobusov glede na smer vožnje in s tem varnejše manevriranje avtobusov, ki je skladno s sodobnimi in prihodnjimi standardi avtobusov.

Predlagamo, da se vzhodna in zahodna meja objekta ter razmejitev med A5 in B5 definira kot največji možni gabarit objekta z možnostjo izvedbe manjšega.

Spodnja slika prikazuje tlorisne gabarite nadzemnega dela avtobusne postaje po ZN PCL v modri barvi in predlagano odstopanje v rdeči barvi:



Slika 3: shematski prikaz povečanja nadzemnih tlorisnih gabaritov objekta avtobusne postaje (vir: Bevk Perović arhitekti).

### 3.1.2 POVEČANJE GABARITOV SEVERNEGA TERMINALA AVTOBUSNE POSTAJE V KLETNI ETAŽI

**ZAZIDALNI NAČRT:** 234 m x 42 m (prostorska enota P5 v celoti)

**ODSTOPANJE:** predlagano je podaljšanje podzemnega dela objekta v P5 za 6,3 m proti vzhodu na prostorsko enoto P10 in razširitev podzemnega dela proti zahodu na prostorsko enoto P3b - do parcelne meje na zahodu v skupni dolžini 266 m (oz. 253 m). Širina ostaja ista (42 m, skladno z ZN PCL).

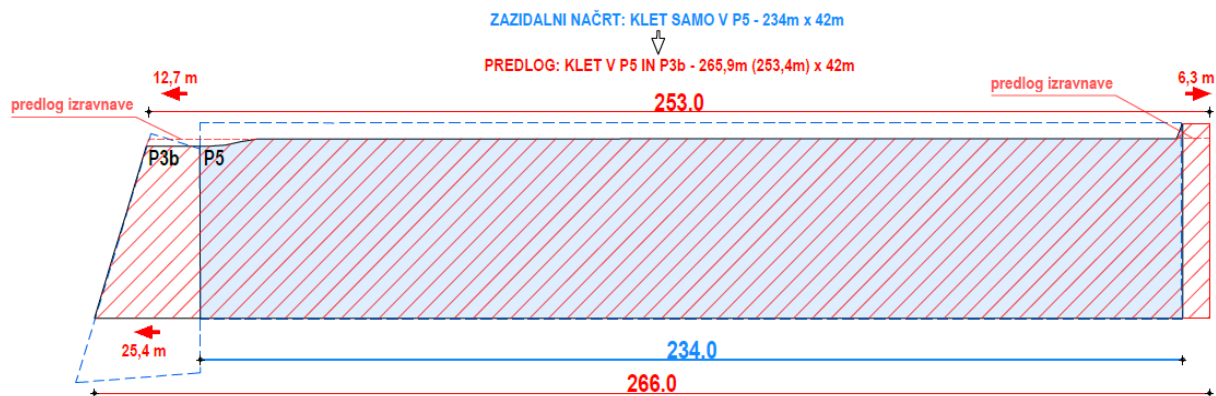
#### OBRAZLOŽITEV:

Zaradi povečanja nadzemnega gabarita objekta in posledičnega izboljšanja delovanja avtobusne postaje je treba pomakniti uvoz v garažo za 6,3 m proti vzhodu v prostorsko enoto P10, na zahodu pa v prostorsko enoto P3b (za 25,4 m na jugu in 12,7 m na severu).

Razširitev je nujna zaradi racionalne izvedbe kletnih etaž in njenih servisnih-tehničnih prostorov (smeti, prezračevanje, itd.)

Poleg tega v sklopu povečave podzemnega gabarita predlagamo izravnavo podzemnega gabarita (na obeh skrajnih koncih zahodno in vzhodno), ki sega izven območja ZN PCL v območje OPN MOL ID. Trenutna (zamaknjena - neravna) oblika predstavlja neracionalno gradnjo podzemnih etaž (ta »krivina« je podrobneje predstavljena v poglavju 3.1.4).

Spodnja slika prikazuje tlorisne gabarite podzemnega dela (kletnih etaž) avtobusne postaje po ZN PCL v modri barvi in predlagano odstopanje v rdeči barvi:



Slika 4: shematski prikaz povečanja podzemnih tlorisnih gabaritov objekta avtobusne postaje (vir: Bevk Perović arhitekti).

### 3.1.3 POVIŠANJE VIŠINSKEGA GABARITA SEVERNEGA TERMINALA AVTOBUSNE POSTAJE

**ZAZIDALNI NAČRT:** max. 23 m (objekt A5), max. 16 m (objekt B5)

**ODSTOPANJE:** predlagana je možnost povečave višinskega gabarita na max. 27 m (objekt A5) in max. 19 m (objekt B5)

#### OBRAZLOŽITEV:

Predlagano je povišanje objekta v delu A5 za 4 m in v delu B5 za 3 m zaradi fizične povezanosti z novo predvidenim železniškim nadhodom na koti + 9,45 m. S tem se omogoči neovirano nivojsko prehajanje potnikov, hkrati pa se objekt (A5 in B5) višinsko fiksira. Brez povišanja bi bila izvedba preostalih nadzemnih etaž v zakonsko predvidenih višinah izvedbeno (statika, strojne instalacije) in stroškovno nepotrebno zahtevna. Število etaž ostane enako (skladno z ZN PCL).

Spodnja slika prikazuje višinske gabarite nadzemnega dela avtobusne postaje po ZN PCL v modri barvi in predlagano odstopanje v rdeči barvi:



Slika 5: shematski prikaz povečanja višinskih tlorisnih gabaritov objekta avtobusne postaje (vir: Bevk Perović arhitekti).



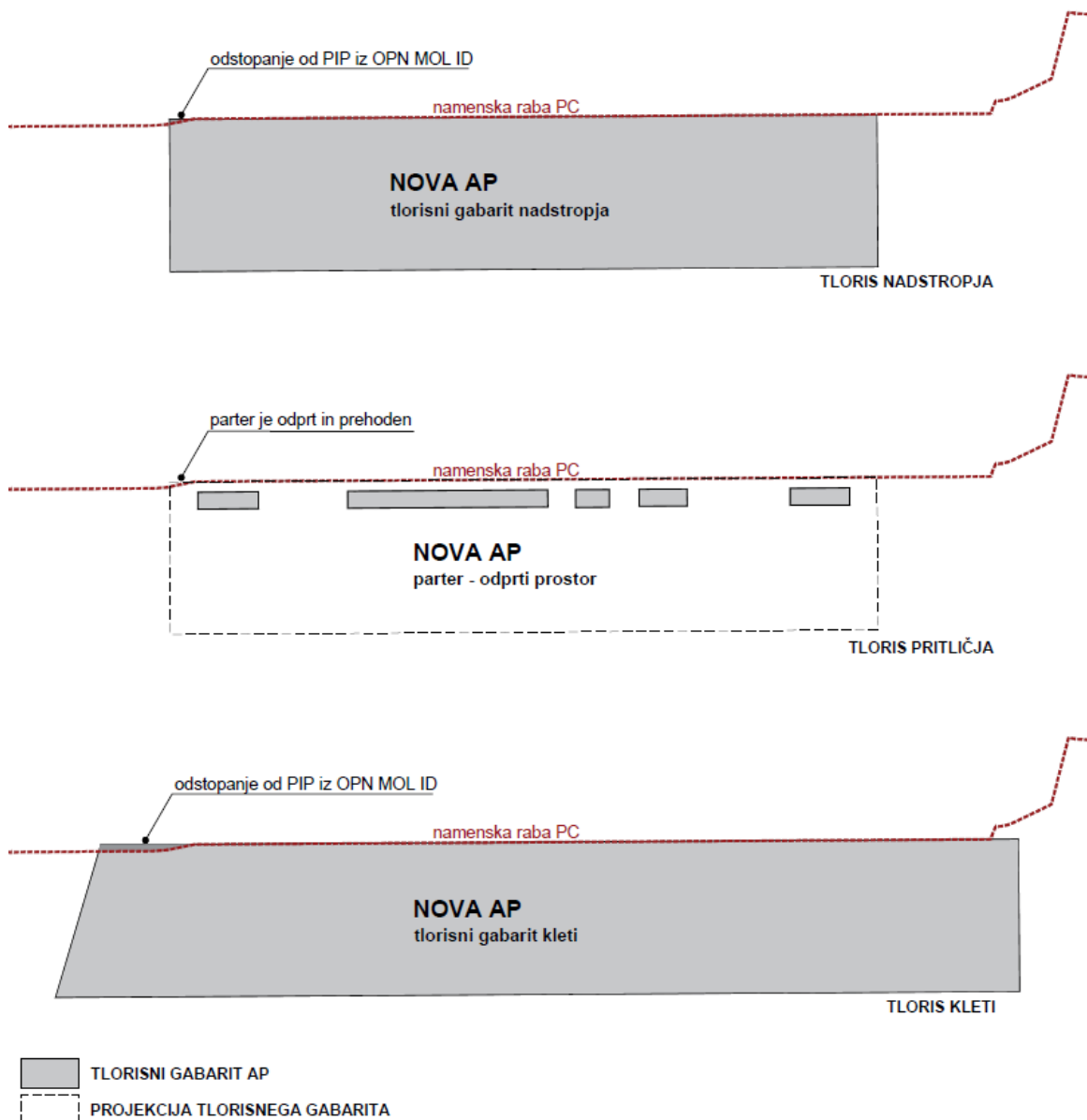
### 3.1.4 NAČRTOVANI POSEGI NA PODROBNEJŠI NAMENSKI RABI PC PO OPN MOL ID

Meja med ZN PCL in podrobnejšo namensko rabo PC se je v OPN MOL ID I. 2018 pomaknila proti jugu zaradi spremembe trase Vilharjeve ceste. Zaradi te spremembe severozahodni del objekta avtobusne postaje sega tudi v območje OPN. Ob tem je potrebno poudariti, da se s predlaganim odstopanjem od OPN MOL ID ohranja javni status površine ceste in peščevih površin – parter ostaja odprt in v javni rabi, si čimer se vzpostavi soodvisnost med javnim prostorom ceste in sproščenim parterjem avtobusne postaje.

Severna meja ZN PCL ob Vilharjevi cesti na območju lokacijske preveritve je pretežno ravna linija, ki pa ravno na severozahodnem delu objekta avtobusne postaje »zareže« v sam objekt za približno 1,3 m v skupni dolžini 85 m.

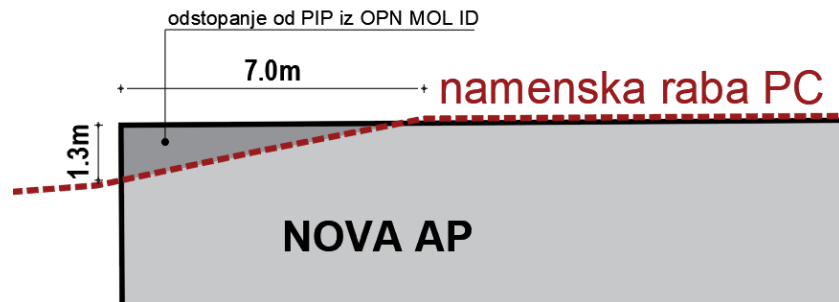
Upoštevanje takšne »zareze« pri načrtovanju novega objekta avtobusne postaje bi vzpostavilo percepcijsko, prostorsko, funkcionalno, konstrukcijsko in arhitekturno nejasno, nesorazmerno ter predvsem potratno rešitev. Ob gradnji tako pomembnega objekta v širšem javnem interesu je ključna percepcijska in funkcionalna jasnost celote ob zagotavljanju zadostnega števila avtobusnih peronov.

Spodnje slike prikazujejo potek meje med ZN PCL in PC preko tlorisnega gabarita avtobusne postaje po ZN PCL v nadstropjih, pritličju in podzemnem delu:

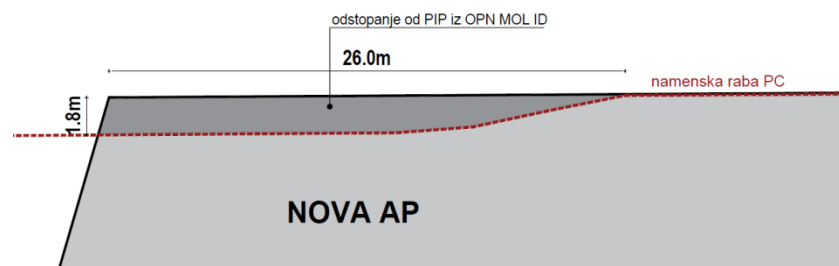


Slika 6: shematski prikaz »zareze« preko tlorisnih gabaritov objekta avtobusne postaje v treh etažah (vir: Bevk Perović arhitekti).

Spodnja slika prikazuje povečavo »zareze« - severne meje ZN PCL preko tlorisnega gabarita avtobusne postaje:

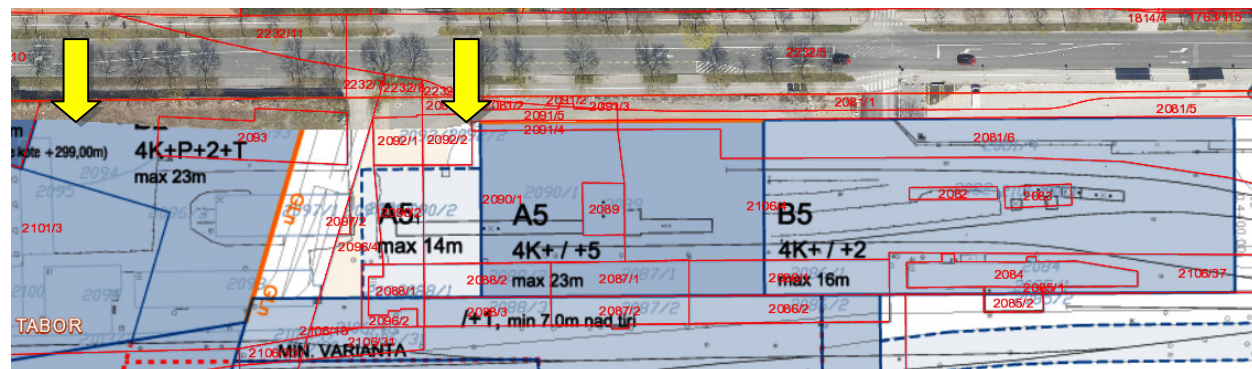


Slika 7: detajlni shematski prikaz »zareze« preko nadstropnih tlorisnih gabaritov objekta avtobusne postaje (vir: Bevk Perović arhitekti).



Slika 8: detajlni shematski prikaz »zareze« preko tlorisnih gabaritov kletne etaže avtobusne postaje (vir: Bevk Perović arhitekti).

Spodnja slika prikazuje severno mejo območja ZN PCL po spremembi OPN MOL ID I. 2018, na kateri je z rumenima puščicama označen začetek in konec »zareze«, iz DOF posnetka pa je viden potek Vilharjeve ceste:



Slika 9: prikaz zazidalne situacije ZN PCL s katastrom na DOF podlagi (vir: Urbinfo).

### 3.1.5 NOVOGRADNJA JUŽNEGA TERMINALA AVTOBUSNE POSTAJE

**ZAZIDALNI NAČRT:** 70 m x 14 m (objekt B4), P+2+M

**ODSTOPANJE:** predlagana je možnost rušitve obstoječega objekta B4 in novogradnje s povečanimi gabariti do 105 m x do 32 m in etaž 2K+P+3.

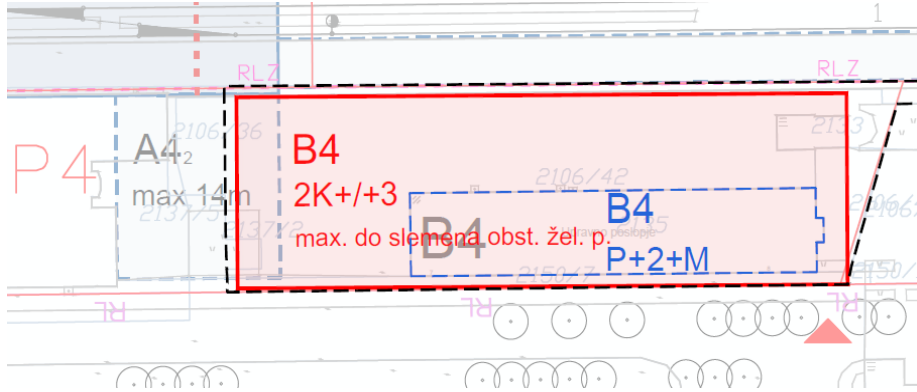
#### OBRAZLOŽITEV:

Sedanja upravna stavba SŽ je v ZN PCL označena kot objekt B4. Nova upravna stavba SŽ se načrtuje v prostorski enoti P5 na lokaciji severnega terminala. Zaradi lege, lastništva in načrtovane rabe ostalih površin v ZN PCL je lokacija objekta B4 edina primerna za nov južni terminal avtobusne postaje, namenjen mednarodnemu prometu in nadomestnim avtobusnim prevozom SŽ. V novi stavbni južnega terminala se v pritličju načrtuje postajna dvorana z 12 peroni, v nadzemnih etažah pa ureditev poslovnega, komercialnega in spremljevalnega programa za avtobusno postajo.

Povečanje gabaritov je nujno zaradi načrtovane postajne dvorane v pritličju objekta.

Zaradi umestitve tehnično-servisnih prostorov se načrtuje tudi podkletitev, nad postajno dvorano pa 3-metrška jeklena konstrukcija in še 2 etaži za ureditev poslovnega, komercialnega in spremljevalnega programa za avtobusno postajo.

Spodnja slika prikazuje tlorisne gabarite obstoječe upravne stavbe SŽ po ZN PCL v modri barvi in predlagano odstopanje južnega terminala avtobusne postaje v rdeči barvi:



Slika 10: shematski prikaz povečanja tlorisnih gabaritov južnega terminala avtobusne postaje (vir: Bevk Perović arhitekti).

## 4. OPIS LOKACIJSKE PREVERITVE

Družba Slovenske železnice, d.o.o. (v nadaljevanju kot SŽ) je lastnica zemljišč oz. imetnik stavbnih pravic, investitor nove avtobusne postaje in pobudnica te lokacijske preveritve. SŽ so leta 2021 izvedle javni enostopenjski arhitekturni mednarodni natečaj, s katerim je bila izbrana idejna arhitekturna rešitev avtobusne postaje Ljubljana. Natečajna komisija pa je izdala priporočene izboljšave za nadaljnje faze projektiranja.

Namen projekta za avtobusno postajo Ljubljana je pridobiti osrednjo regijsko avtobusno postajo, ki bo skupaj z železniško postajo tvorila osrednjo multimodalno potniško prometno vozlišče Slovenije z dvema avtobusnima terminaloma. Ob tem pa je ta odraz sodobnosti in ambicije po učinkovitosti, želje po trajnostnem nizko-ogljicnem razvoju in spodbujanju javnega prevoza ter tudi nov obraz in podoba Slovenskih železnic – nova reprezentativna poslovna hiša SŽ. Nov Potniški center Ljubljana je hibrid arhitekture, infrastrukture, javnega prostora - sožitje gibanja, transferjev in programov.

Pri pripravi nove projektne rešitve se je izkazalo, da nobena proučevana varianta možnega priključevanja in funkcioniranja nove avtobusne postaje Ljubljana ne dosega predvidenega števila avtobusnih peronov po ZN PCL oziroma z nobeno varianto ni možno doseči niti današnjega števila avtobusnih peronov v okviru gradnje sodobne in funkcionalne avtobusne postaje.

Problematika z vidika prometne ureditve na območju nove avtobusne postaje Ljubljana je podana v elaboratu »Prometna preveritev območja nove avtobusne postaje Ljubljana«, City Studio d.o.o., april 2021. Študija je prilogi tega elaborata.

Nov potniški center z dvema terminaloma avtobusne postaje prinaša ustrežnejše in primernejše rešitve od predpisanih v ZN PCL z naslednjih vidikov:

### - **Funkcionalni vidik:**

Z delitvijo na dva avtobusna terminala se razbremeni promet in omogoči bolj tekoče premikanje avtobusov na širšem območju PCL. Dva ločena terminala omogočata boljšo organizacijo in upravljanje postaje: potniki in vozila se razporedijo na dva ločena prostora, kar zmanjša zastoje in skrajša čakalne vrste, prestopni časi se skrajšajo, hkrati pa se zmanjša koncentracija prometa na enem mestu (v tem primeru ob Vilharjevi cesti). Pomemben je tudi varnostni vidik, če se npr. na enem terminalu zgodi incident ali nepredviden dogodek, drugi terminal še vedno deluje nemoteno in se lahko nanj preusmeri promet.

Z novo Avtobusno postajo Ljubljana ob Vilharjevi cesti (severni terminal avtobusne postaje) se 34 peronov se nameni za primestni in regionalni promet, 12 peronov ob Masarykovi cesti (južni terminal avtobusne postaje) se nameni za potrebe mednarodnega prevoza (6 peronov) in nadomestnih prevozov SŽ (6 peronov). Dodatno se ob južnem terminalu še 5 peronov ob Trgu OF nameni za zglobne avtobuse primestnega prometa (izven območja LP ob voznem pasu). Zaradi dolžine zglobnih primestnih avtobusov (dolžine do 18 m) teh ni možno manevrirati na območju terminalov avtobusne postaje.

Severni in južni avtobusni terminal bosta z nadhodom na zahodni in podhodom na vzhodni strani oklepala železniško postajo. Optimalna je bližina južnega terminala za nadomestne prevoze SŽ ter skrajnega južnega perona železniške infrastrukture (peron 1), saj je to slepi tir ter na njem ustavljajo vlaki za prestop na avtobuse.

Nadomestni avtobusni prevozi SŽ so prevozi, kadar so zapore na železniških progah zaradi investicij, remontov ali ob izrednih razmerah na progi, ko vlaki ne morejo voziti na določenih relacijah. Takrat SŽ potnike prepeljejo z nadomestnimi avtobusi. Za določene vlake je treba zagotoviti za en ali dva avtobusa, za druge pa tudi tri do štiri avtobuse naenkrat, odvisno od števila potnikov. Na sedanji železniški postaji Ljubljana je na prostoru za nadomestne avtobuse v prometnih konicah tudi do osem avtobusov naenkrat. V prihodnjih letih se obetajo na slovenskih železniških progah večja investicijska dela in remonts oz. obnove, zaradi katerih bo treba potnike na določenih relacijah prepeljati del poti z avtobusi.

Zato se na južnem terminalu del predvidenih peronov nameni tudi nadomestnim avtobusnim prevozom SŽ. Zaradi prijaznejšega vodenja potnikov je bistveno, da je oddaljenost nadomestnega avtobusa od železniškega perona ter informacijskega sistema, ki obvešča potnike o nadomestnem prevozu, čim manjša. Vzpostavitev južnega terminala ob glavni železniški postaji tvori najugodnejšo povezavo potniku tudi za opravljanje in optimalno izvedbo nadomestnih prevozov SŽ.

Južni terminal z mednarodnimi prevozi bo potnike odložil na mestotvornem Masarykovem bulvarju, ki je del tako imenovanega Fabianijevega obroča. Južni terminal bo tako predstavljal vrata v staro mestno jedro in omogočal dobro povezljivost z ostalimi oblikami javnega prevoza.

Skrajni severni železniški peron (peron 6), ki bo funkcionalno povezan z avtobusno postajo, bo postaja za medkrajevne vlake. V kombinaciji s parkirno hišo in kolesarnico, z možnostjo najema avtomobilov in koles, bo privlačna oblika prevoza za dnevne migrante.

- **Nacionalni vidik:**

Vlada Republike Slovenije je dne 29. 7. 2015 sprejela sklep št. 37000-3/2015/8, s katerim je sprejela Strategijo razvoja prometa v RS (v nadaljevanju Strategija), ki prvič celovito obravnava prometni sistem v Sloveniji. Ročnost večine ukrepov v Strategiji je do leta 2030. V Strategiji so v točki 6.2.2 navedeni posebni cilji po načinu prevoza. Med cilji programa razvoja cestne infrastrukture so tudi cilji, ki jih prinaša nova glavna avtobusna postaja Ljubljana, in sicer: odprava zastojev oz. slabše pretočnosti, zagotovitev večje prometne varnosti z odpravo mest zgojitve prometnih nesreč ter uvedbo veljavne domače in EU zakonodaje, zagotovitev infrastrukture za alternativno gorivo, zagotovitev urejene in varne postaje ter postajališč JPP.

Prav tako so v Strategiji, v preglednici 7.3 »Opis ukrepov za doseg zastavljenih posebnih ciljev – mestno omrežje«, opredeljeni ukrepi: U.14 Razvoj postaj v katerega spada tudi danes neustrezna avtobusna postaja Ljubljana, U.16 Povečanje intermodalnosti, ki opredeljuje povezanost transportnih sistemov, ki spodbujajo prehod z zasebnega na javni prevoz oz. med različnimi oblikami javnega prevoza (npr. med prometnimi sredstvi: avto, kolo, vlak, avtobus, kombinirano vozilo, taksi, žičnica, plovila).

Državni zbor je na seji, dne 22. 11. 2016, sprejel Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Ur. l. RS, št. št. 75/16, 90/21 in 130/22 – ZCPN) (v nadaljevanju Nacionalni program). Nacionalni program predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz Strategije na konkretne aktivnosti v pripravi in izvedbi.

V Nacionalnem programu so ukrepi glede nove glavne avtobusne postaje Ljubljana vključeni v »Prilogo 1 – Cestni promet«, »Prilogo 6 - Dinamika cestni promet« in »Prilogo 8 – Dinamika za trajnostno mobilnost«, in sicer kot preplet več ukrepov: Ro.34 Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem, Ro.34.1 Intermodalna potniška središča, Ro.35.4 Polnilna mesta za električna vozila, U.14.2 Preureditev glavne postaje Ljubljana in U.39.4 Ukrepi trajnostne parkirne politike. Ukrep Ro.34 navaja, da so v uredbi TEN-T navedena naslednja prometna vozlišča v Sloveniji: Ljubljana in Koper kot vozlišči v jedrnem delu omrežja TEN-T, Maribor pa kot vozlišče v celovitem delu omrežja TEN-T. Na teh točkah je največja možnost za razvoj logistične dejavnosti v zvezi s tovorom, v Ljubljani in Mariboru pa tudi za vzpostavitev multimodalnih platform za potnike. Vendar je lahko v Sloveniji tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov z enega načina prevoza na drugega. S tem bo omogočeno učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi, tako pa povečana učinkovitost prometa. Zato je treba v prihodnje prepoznati možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi prevoznimi načini. Kjer bi se izkazalo za potrebno in učinkovito, bi bilo treba oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oz. zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovornih terminalov z različnimi prevoznimi načini, kjer je za to izraženo zanimanje gospodarstva.

Potniški center Ljubljana (PCL) z novo glavno avtobusno postajo Ljubljana na dveh terminalih bo skupaj z novo železniško postajo tvoril osrednjo multimodalno potniško prometno vozlišče Slovenije, širše regije in mesta Ljubljane. PCL bo s svojo programsko pestrostjo prispeval k vzpostavitvi sodobne multimodalne prestopne točke in omogočil bistveno izboljšanje predvsem integriranega javnega potniškega prometa. Vse to bo spodbudilo uporabo javnega prevoza kot trajnostnega nizkoogljičnega prometa ter s tem vplivalo na zmanjšanje okoljskih obremenitev in prispevalo k doseganju ciljev v okviru Evropskega zelenega dogovora. Zaradi pridobivanja pomena javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti se pričakuje rast števila potnikov. Posledično se kaže vse večja potreba po gradnji sodobnega potniškega centra, ki bi na eni točki v mestnem središču integriral ne samo vseh vrst prometa, ampak tudi preplet ostalih mestnih funkcij. Praviloma se v takih sodobnih stavbah, ki zajemajo prostor celih četrti, združujejo mnoge mestotvorne funkcije, od prometno logističnih, storitvenih in drugih gospodarskih dejavnosti, kulturnih, zabaviščnih in ostalih. Predvsem pa bi to območje postala multimodalna prestopna točka med železnico in ostalim javnim potniškim prometom.



**- Mednarodni vidik:**

Slovenija kot makrogravitacijsko zaledje Ljubljane je s prometno-geografskega vidika ozemlje, ki je namenjeno predvsem izboljšanju prehodnosti evropskega prometnega omrežja ter gradnji manjkajočih in posodabljanje obstoječih odsekov evropskih prometnih koridorjev z namenom doseganja največjih možnih gospodarskih in prostorskih integracijskih učinkov. Za EU pomeni Slovenija v razvoju prometnega omrežja predvsem prehodno območje, ki naj bi z ustrezno razvito prometno infrastrukturo ustvarila primerne pogoje za povezovanje EU s pomembnejšimi urbanimi središči v jugovzhodni in vzhodni Evropi. Za EU je sodelovanje ter širitev proti vzhodnoevropskim trgov enako pomembno kot širitev in poglobljanje gospodarskega ter drugega sodelovanja z državami jugovzhodne Evrope. Smeri prometnega povezovanja Slovenije z EU pa so različnega pomena. Najpomembnejša je »severna« smer proti Avstriji in Nemčiji, ki pomenita za Slovenijo prioriteta gospodarska trga. Hkrati je pomembno postopno premikanje razvojnih središč iz zahodnega v osrednji del EU, ki ga predstavlja Nemčija z vse bolj središčno vlogo Berlina kot evropske prestolnice. Druga najpomembnejša je »zahodna smer« proti Italiji, ki prav tako predstavlja zelo pomembno gospodarsko partnerico Slovenije. Prometne smeri proti »vzhodu« in proti »jugu« pa so dolgoročno zelo obetavne in perspektivne.

Čez ozemlje Slovenije poteka več mednarodno pomembnih smeri povezav opredeljenih z Uredbo (EU) št. 1315/2013, ki je trenutno v fazi revizije (v nadaljevanju Uredba TEN-T). Za podporo prehodu na čistejšo, bolj zeleno in pametnejšo mobilnost v skladu z evropskim zelenim dogovorom ter strategijo trajnostne in pametne mobilnosti je Evropska Komisija predlagala spremembo uredbe TEN-T iz leta 2013. Spremenjena uredba TEN-T bi morala prometni sektor spraviti na pot, da zmanjša svoje emisije za 90 %. Odziva se na to, da je treba povečati povezljivost po vsej Evropi, spodbujati odpornost prometnega sistema, preusmeriti več potnikov in tovora na trajnostne načine prevoza ter se bolj osredotočiti na trajnostno mobilnost v mestih.

Območje železniške postaje Ljubljane, kjer je predvidena gradnja nove glavne avtobusne postaje, glede na predvideno revidirano Uredbo TEN-T, spada pod jedrno TEN-T omrežje, in sicer koridor Sredozemlje (Trst/Koper–Divača–Ljubljana–Zidani Most–Pragersko–Hodoš), koridor Baltik-Jadran (Šentilj–Maribor–Pragersko–Ljubljana–Divača–Koper/Trst) in koridor Zahodni Balkan (Salzburg–Beljak–Jesenice/avstrijsko-slovenska meja/Ljubljana/slovensko-hrvaška meja/Zagreb/Wels/Linz–Gradec–Špilje/avstrijsko-slovenska meja/Maribor/slovensko-hrvaška meja/Zagreb/Vinkovci–Tovarnik/hrvaško-srbska meja/Beograd–Niš–Dimitrovgrad/srbsko-bolgarska meja/Sofija–Svilengrad/bolgarsko-turška meja).

V Uredbi TEN-T infrastrukturo za cestni promet med drugim sestavljajo tudi avtobusna postajališča in parkirišča oz. počivališča. 19. čl. Uredbe TEN-T opredeljuje prednostne naloge za razvoj cestne infrastrukture, in sicer: izboljšanje in zagotavljanje varnosti v cestnem prometu; uporabo inteligentnih prometnih sistemov, zlasti multimodalnih sistemov za vodenje podatkov in upravljanje prometa, ter integriranih komunikacijskih in plačilnih sistemov; uvajanje novih tehnologij in inovacij za spodbujanje nizkoogljičnega prometa; zagotavljanje ustrezne parkirne površine za gospodarske uporabnike, in s tem ustrezne stopnje varnosti in varovanja; ublažitev prometnih zastojev na obstoječih cestah.

Na najpomembnejšem križišču omenjenih treh jedrnih prometnih koridorjev leži Ljubljana kot srednje veliko evropsko mesto z manj kot pol milijona prebivalcev. Zaradi sorazmerne majhnosti in njenega makro-regionalnega in mikro-regionalnega zaledja je Ljubljana za EU prepoznana, kljub dejanskemu in potencialnemu prometnemu vozlišču, zgolj kot prehodno območje. V nasprotju z EU pa je ozemlje Slovenije za sosednje države (Avstrija, Italija, Madžarska in Hrvaška) ne samo prehodno ozemlje, preko katerega se želijo prometno povezovati z evropskimi urbanimi regijami ter njihovimi gospodarskimi trgi, marveč tudi ciljno območje, na katerem želijo razširiti gravitacijski vpliv pomembnih urbanih središč. Na tej podlagi se je razvilo ožje prometno gravitacijsko območje Slovenije, ki vključuje: Madžarsko, Češko, Slovaško, Avstrijo in Nemčijo, širše prometno gravitacijsko območje pa še Poljsko, Romunijo, Rusijo, Beneluks, Francijo, Švico, Albanijo. S prometom čez Slovenijo se države kot so Hrvaška, BiH, Srbija in Črna Gora, Grčija, Turčija in Bolgarija povezujejo s srednjo in zahodno Evropo. Ozemlje Slovenije predstavlja pomembno križišče glavnih prometnih smeri med Avstrijo, Češko, Slovaško in Madžarsko ter med tremi srednjeevropskimi pristanišči: Trst, Reka, Koper. Zaradi geografskega položaja je Slovenija neposredno povezana s prometnimi sistemi EU.

Vzporedno z arhitekturnih natečajem za avtobusno postajo je potekala zgodnja faza idejne zasnove nadhoda čez železniško infrastrukturo, ki jo vodi podjetje Elea iC d.o.o. v sodelovanju z birojem Sadar + Vuga d.o.o. Takrat so bili gabariti nadhoda okvirno določeni in kot taki zapisani v projektni nalogi natečaja. V nadaljnjih fazah projektiranja so gabariti nadhoda postajali vse bolj eksaktni, kar se je upoštevalo tudi pri usklajevanju višinskih gabaritov avtobusne postaje.

Obstoječi podhod oz. iztek podhoda Vilharjevo cesto in Trgom Osobodilne fronte je grafično prikazan v ZN PCL, a izvedbeni pogoji v odloku ZN PCL ne predvidevajo novih posegov. Zaradi funkcionalne povezave vseh objektov in zunanjih površin med sabo se sočasno z novo avtobusno in železniško postajo načrtuje tudi prenova obeh iztekov podhoda in površin nad njim. Ob izteku na severu se uredi nov železniški trg.

S to lokacijsko preveritvijo se od določb prostorskega izvedbenega akta, ZN PCL in OPN MOL ID, ki določajo ureditve v območju avtobusne postaje, odstopa tako, da bo možno izvesti program, ki je predviden za novo Avtobusno postajo Ljubljana in ga v smiselno celoto povezati z novo železniško postajo ter s sosednjimi območji.

#### 4.1 NAVEDBA LOKACIJSKIH PREVERITEV

V območju ZN PCL so izvedene 3 lokacijske preveritve:

- za prostorsko enoto P10, ki je potrjena s [sklepom št. 35023-7/2021-32 \(ULRS 184/2021, z dne 26. 11. 2021\)](#);
- za prostorske enote P1, del P2 in del P3, ki je potrjena s [sklepom št. 35023-20/2021-79 \(ULRS 96/2022, z dne 15. 7. 2022\)](#);
- območje predmetne lokacijske preveritve zajema del lokacijske preveritve za dele prostorskih enot P3a, P3b, P4, P6, P10, P12a in P12b, ki je potrjena s [sklepom št. 35023-6/2022-43 \(ULRS 128/2022, z dne 7. 10. 2022\)](#).

Individualna odstopanja, dopustna v predhodno navedeni lokacijski preveritvi za dele prostorskih enot P3a, P3b, P4, P6, P10, P12a in P12b (ULRS 128/2022), ne onemogočajo rešitev, predlaganih v tem elaboratu oz. predlagana individualna odstopanja v tej lokacijski preveritvi upoštevajo že veljavna odstopanja izvedenih lokacijskih preveritev in so z njimi skladna oz. se dopolnjujejo. S predlaganimi dopustnimi odstopanji v tej lokacijski preveritvi ne posegamo v pravice investitorjev že izvedenih lokacijskih preveritev v območju ZN PCL.

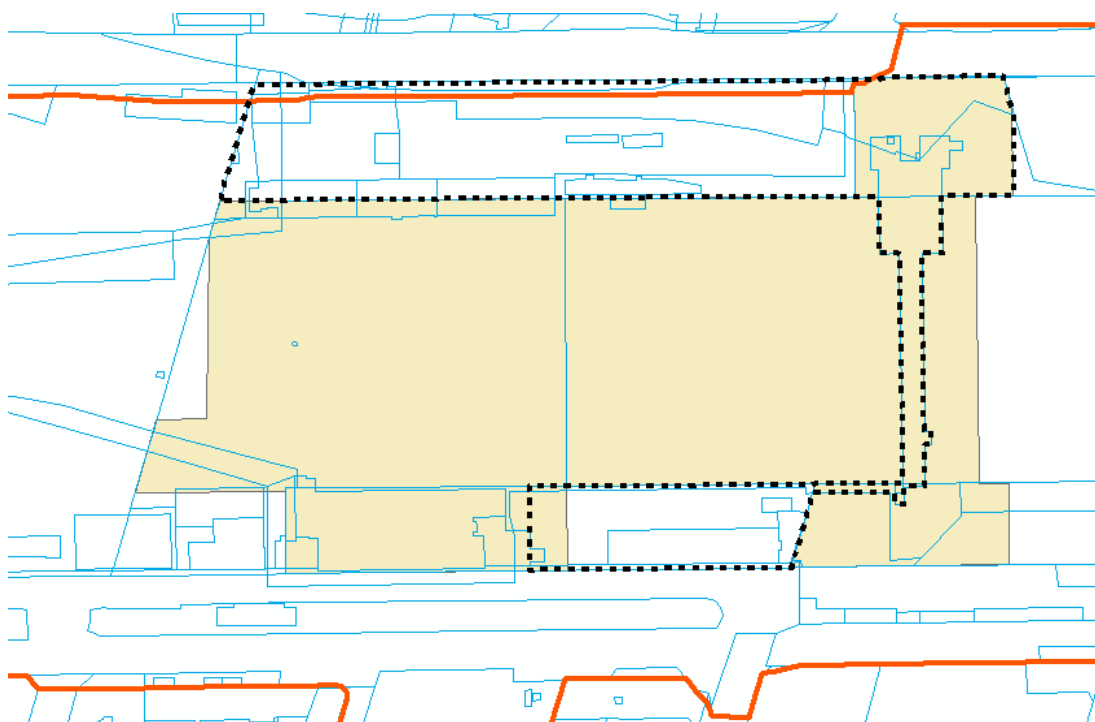
Območji iz potrjene lokacijske preveritve in te lokacijske preveritve se prekrivata na območju Vilharjevega podhoda (prostorske enote P10, P12b in P6) in na območju objekta A4<sub>2</sub> (prostorska enota P4). Navedena potrjena lokacijska preveritev (ULRS 128/2022) za območje obstoječega podhoda dopušča odstopanja, ki se glasijo (2. člen sklepa, 1. odstavek):

- (1) Na območju lokacijske preveritve se dopusti individualna odstopanja od prostorskih izvedbenih pogojev iz:
- a) 8. člena ZN PCL pod podnaslovom »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v petnajstem odstavku, ki določa dopustne posege v prostorski enoti P6, in sicer tako, da se dopusti tudi dozidava obstoječega podhoda pod tiri, če ne ovira drugih, z ZN PCL načrtovanih ureditev v tej prostorski enoti;
  - b) 8. člena ZN PCL pod podnaslovom »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v triindvajsetem odstavku, ki določa dopustne posege v prostorski enoti P10, in sicer tako, da se dopusti tudi dozidava obstoječega podhoda pod tiri, če ne ovira drugih, z ZN PCL načrtovanih ureditev v tej prostorski enoti;
  - č) 8. člena ZN PCL pod podnaslovom »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v tridesetem odstavku, ki določa dopustne posege v prostorski enoti P12b, in sicer tako, da se dopusti tudi dozidava obstoječega podhoda pod tiri, če ne ovira drugih, z ZN PCL načrtovanih ureditev v tej prostorski enoti;

Za območje objekta A4<sub>2</sub> potrjena lokacijska preveritev ne določa dopustnih odstopanj, zgolj za objekt A4 z dodatnimi dejavnostmi, in sicer (2. člen sklepa, 1. odstavek):

- (1) Na območju lokacijske preveritve se dopusti individualna odstopanja od prostorskih izvedbenih pogojev iz:
- g) 11. člena ZN PCL pod podnaslovom »Obstoječi objekti«, ki določa dopustne posege na obstoječih objektih, in sicer tako, da se, ob spremembi namembnosti v obstoječem objektu A4, poleg trgovskih in drugih storitvenih dejavnosti, upravnih in pisarniških, kulturnih in razvedrilnih, dopustijo še gostinske dejavnosti in hotel;

Spodnja slika prikazuje območje te lokacijske preveritve (črna črtkana linija), območje izvedene lokacijske preveritve (ULRS 128/2022, rjava ploskev), območje ZN PCL (rdeča linija) ter kataster nepremičnin (modra linija):

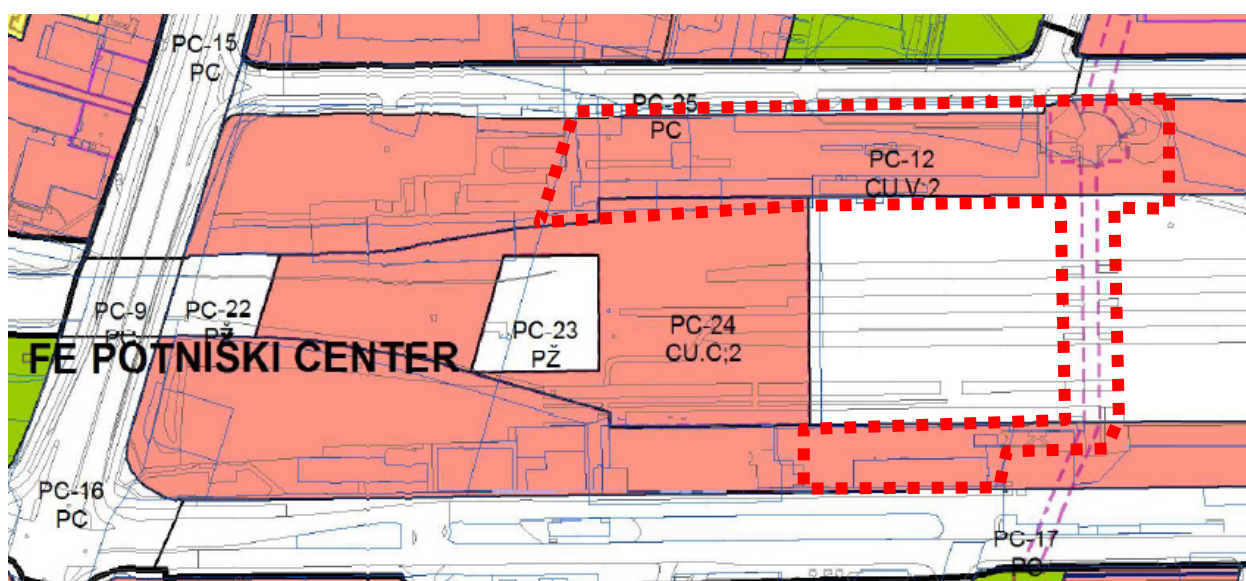


Slika 11: prikaz območja te lokacijske preveritve in območje veljavnega sklepa lokacijske preveritve ULRS 128/2022.

## 4.2 NAVEDBA VELJAVNIH PIP NA OBMOČJU LOKACIJSKE PREVERITVE

### 4.2.1 PODATKI O NAMENSKI RABI PROSTORA PO OPN MOL:

- oznaka enote urejanja prostora (EUP): PC-12, PC-25, PC-6, PC-21;
- funkcionalna enota (FE): potniški center;
- namenska raba prostora: stavbna zemljišča
  - o osrednja območja centralnih dejavnosti (CU) v EUP PC-12 in PC-6;
  - o površine železnic (PŽ) v EUP PC-21;
  - o površine pomembnejših cest (PC) v EUP PC-25;
- način urejanja: del OPN in del ZN PCL - Odlok o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana (Uradni list RS, št. 107/06, 83/08, 43/09, 78/10, 109/11 in 42/18);
- tipi objektov po OPN: V – visoka prostostoječa stavba v EUP PC-12 in PC-6;
- obveznost priključevanja na GJI: 2 v EUP PC-12 in PC-6.

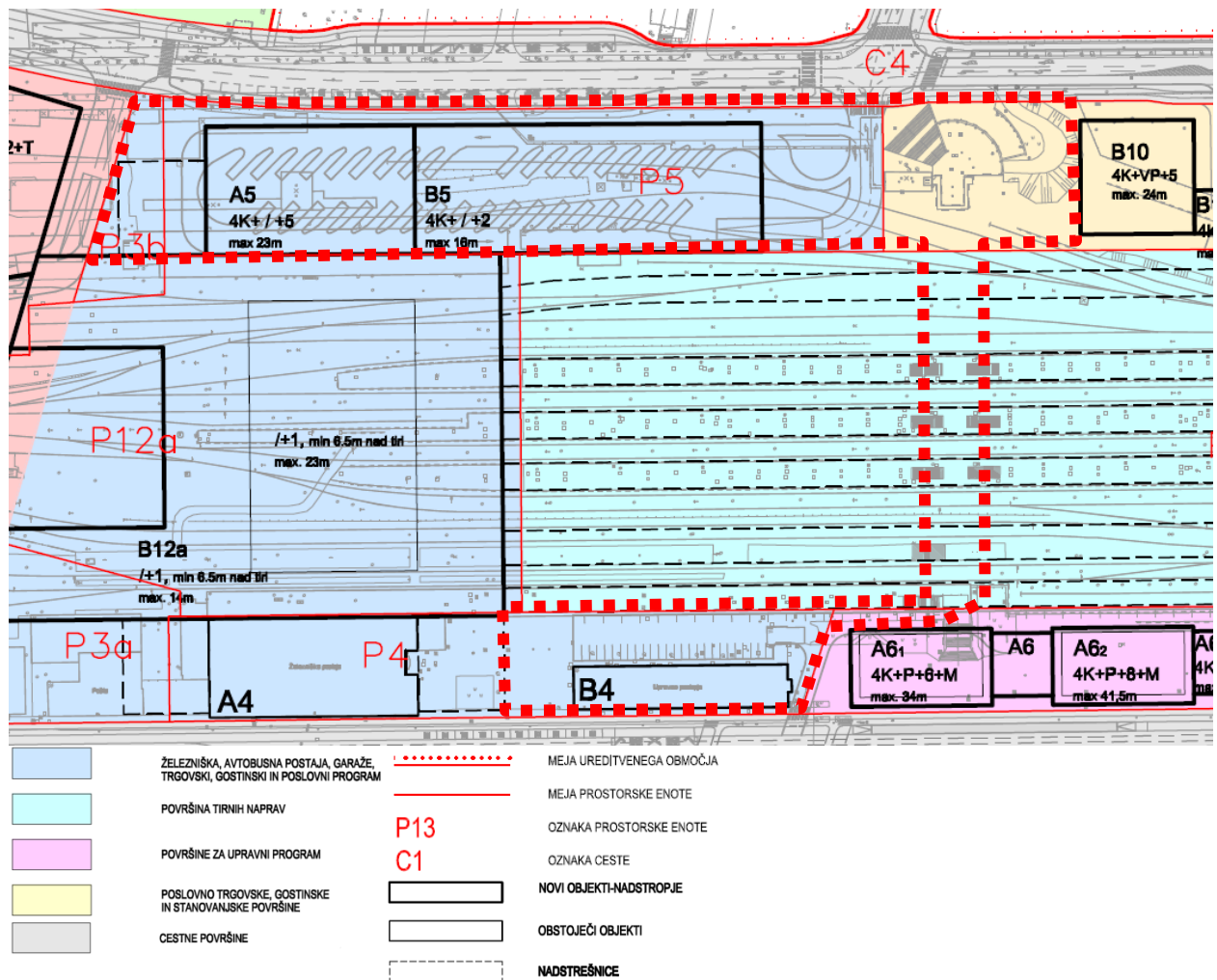


Slika 12: prikaz območja lokacijske preveritve na izrezu iz prikaza območij namenske rabe prostora OPN MOL (2022), list 30 – E0644.

#### 4.2.2 PODATKI IZ ZN PCL:

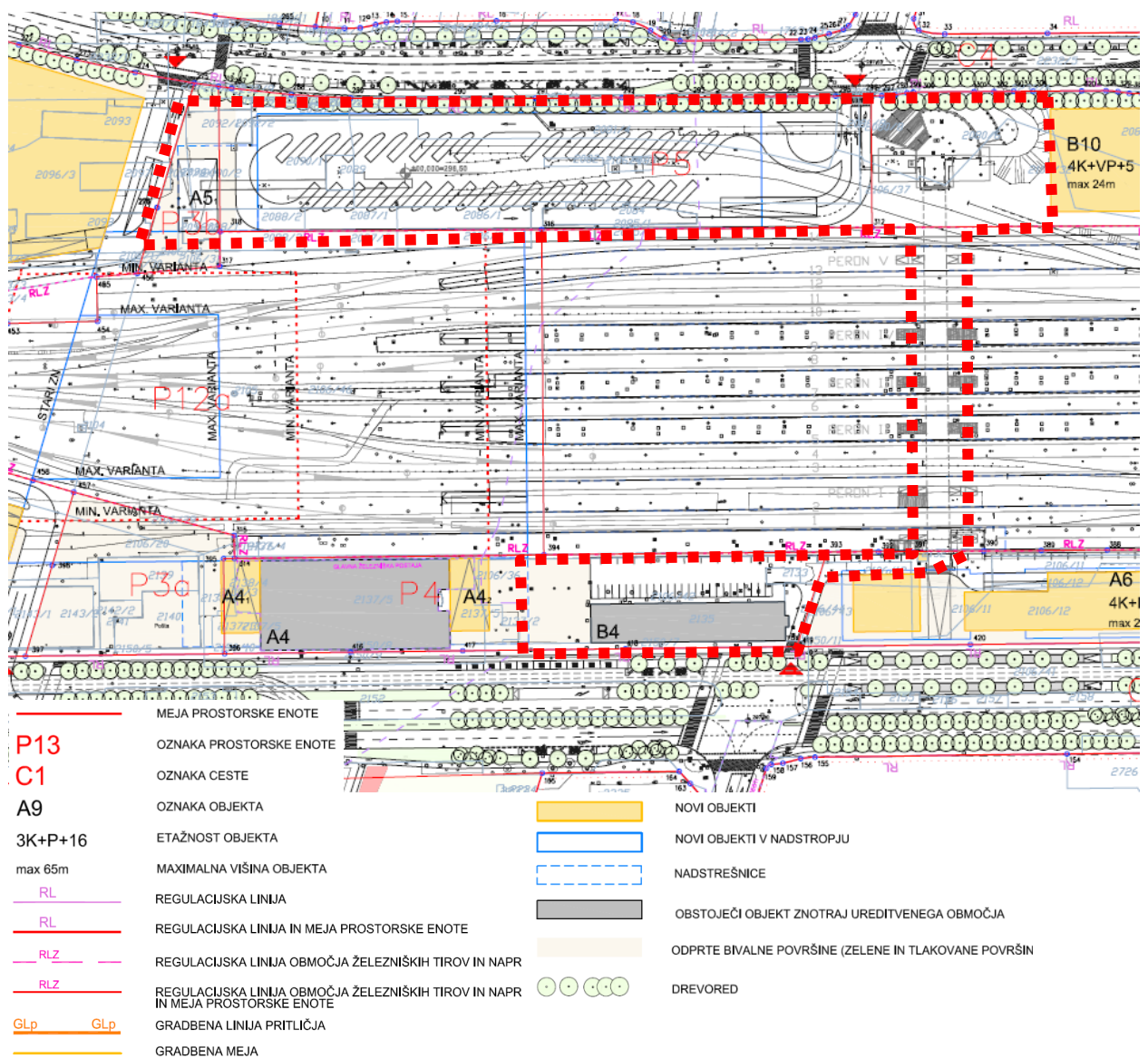
Območje lokacijske preveritve zajema naslednje prostorske enote in objekte po ZN PCL:

- oznaka prostorskih enot: P5, P3b del, P10 del, P12b del, P6 del, P4 del;
- oznaka objektov: A5<sub>1</sub>, A5, B5, B4, A4<sub>2</sub>.



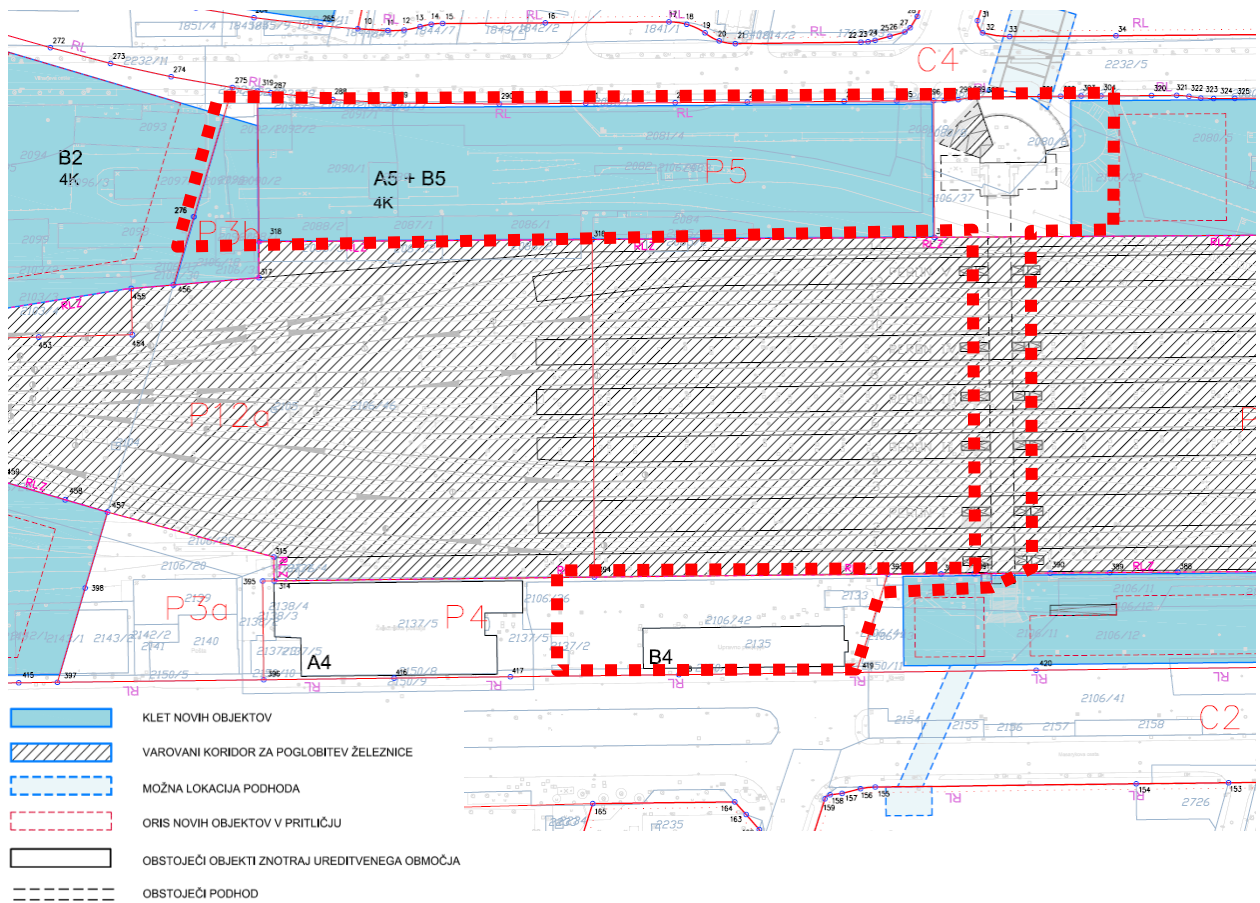
Slika 13: prikaz območja lokacijske preveritve na izrezu iz ZN PCL (ULRS, št. 43/09), risba 1.2 Načrt namenske rabe prostora na [geod. načrtu](#) (REAL ENGINEERING d.o.o. in LUZ d.d., št. proj. 5553, januar 2009) z legendo.



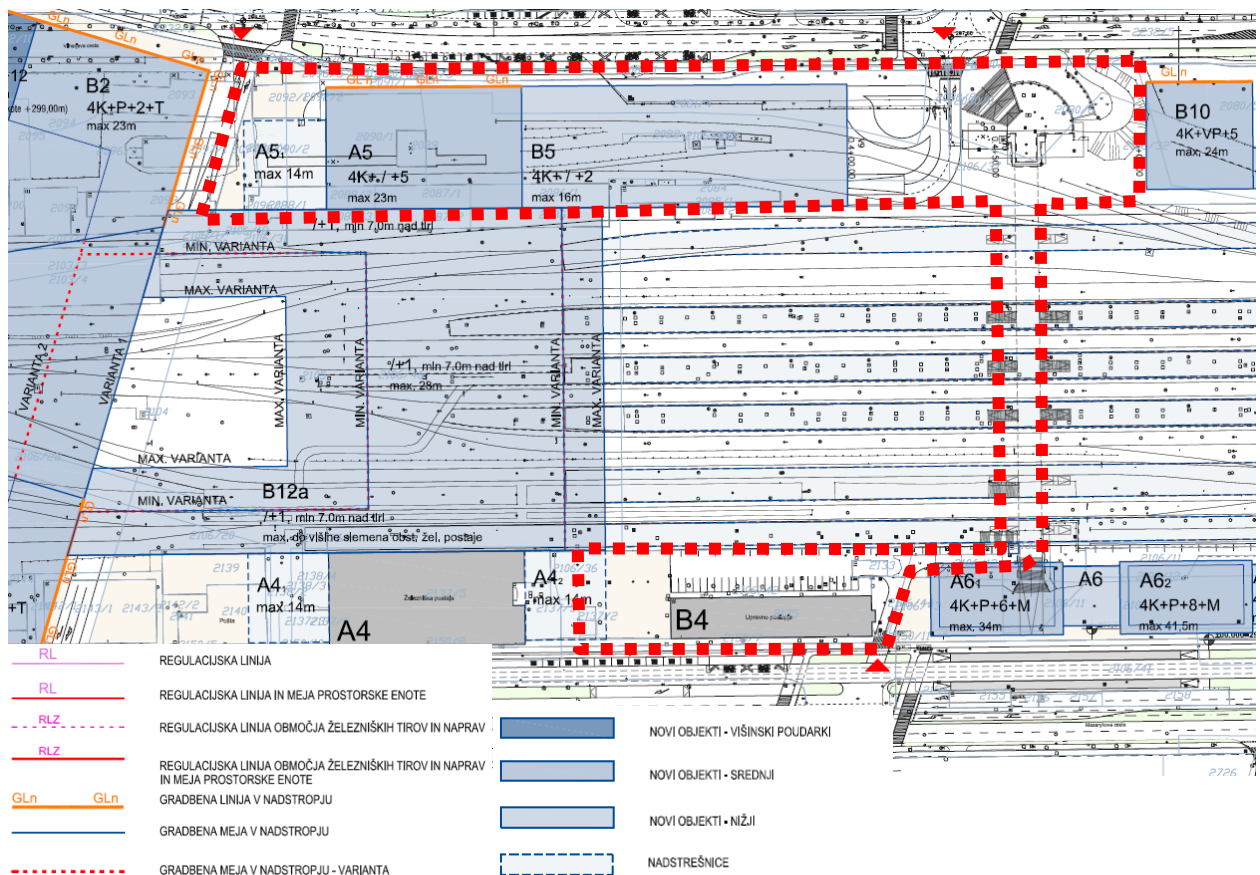


Slika 14: prikaz območja lokacijske preveritve na izrezu iz ZN PCL (ULRS 43/09), risba 3.1 Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin – nivo terena (REAL ENGINEERING d.o.o. in LUZ d.d., št. proj. 5553, januar2009) z legendo.

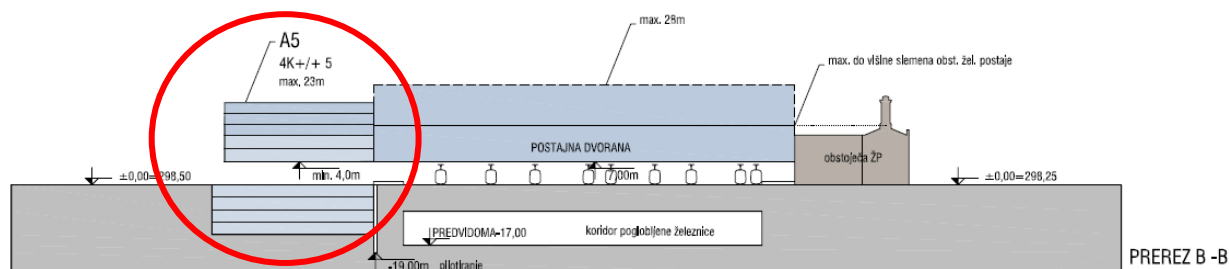




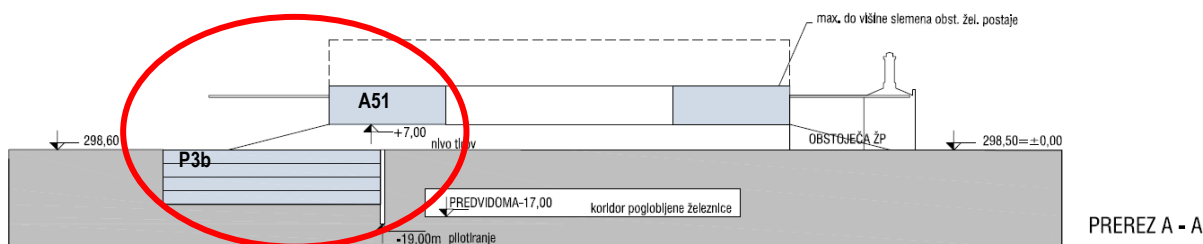
Slika 15: prikaz območja lokacijske preveritve na izrezu iz ZN PCL (ULRS 43/09); št. risbe 3.2 Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin – nivo kleti (REAL ENGINEERING d.o.o. in LUZ d.d., št. proj. 5553, januar 2009) z legendo.



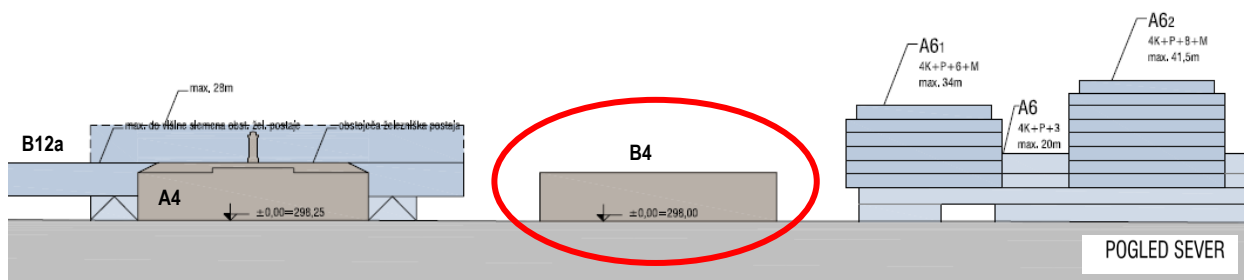
Slika 16: prikaz območja lokacijske preveritve na izrezu iz SD ŠT.: II ZN PCL (ULRS, št. 109/11), risba 3.3 Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin – nivo streh (REAL ENGINEERING, d.o.o., št. proj. 071-11, avgust 2011) z legendo.



Slika 17: izrez iz ZN PCL (ULRS, št. 109/11), risba 3.4 Značilni prerezi in pogledi (REAL ENGINEERING, d.o.o., št. proj. 071-11, avgust 2011).



Slika 18: izrez iz ZN PCL (ULRS, št. 109/11), risba 3.4 Značilni prerezi in pogledi (REAL ENGINEERING, d.o.o., št. proj. 071-11, avgust 2011).



Slika 19: izrez iz ZN PCL (ULRS, št. 109/11), risba 3.4 Značilni prerezi in pogledi (REAL ENGINEERING, d.o.o., št. proj. 071-11, avgust 2011).

#### 4.2.3 OPIS NAČRTOVANIH OBJEKTOV (8. člen ZN PCL)

V nadaljevanju navajamo tista določila iz 8. člena, ki se nanašajo na območje lokacijske preveritve, t.j. prostorske enote P5, P3b del, P10 del, P12b del, P6 del, P4 del (ključna določila so osenčena):

*Površina ob Vilharjevi cesti, na delu ob južnem robu novega bežigrskega parka, je namenjena avtobusni postaji. Objekt je zasnovan tako, da je pritličje odprto, namenjeno postaji, v nadstropnih etažah so poslovni prostori in garažna hiša, ki je dostopna preko dovoznih ramp v prostorskih enotah P2 in P5. 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 nad tiri predvidena postajna dvorana s spremljajočim trgovsko-poslovnim programom.*

*Pripadajoče površine za mirujoči promet so le deloma načrtovane na nivoju terena, predvsem po robu 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 P1, P2, P3a, P3b, P5 in P12a tvorijo vsebinsko ali gradbeno zaključeno celoto, kjer je možen medsebojni preplet predvidenih dejavnosti in njihovih zmogljivosti.*

*V celotnem ureditvenem območju so dopustni naslednji posegi:*

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

...

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

- gradnja javnih trgov, zunanje površine naj bodo urejene tako, da ob zahodnih in vzhodnih robovih

prostorskih enot P3a in P3b omogočajo dostavo do prostorskih enot P1, P2, P12 in P5,

– gradnja servisnih prostorov z vertikalnimi komunikacijami za potrebe objekta B12A in podzemnih garaž v prostorski enoti P3b.

V prostorskih enotah P3a in P3b je načrtovana tudi gradnja delov vertikalnih komunikacij z nadstrešnicami A41, A42 in A51, ki pa so v celoti opredeljeni v načrtovanih posegih za prostorski enoti P4 in P5 ter, v nadstropnih etažah, gradnja delov objekta postajne dvorane B12a, ki pa je v celoti opredeljena v načrtovanih posegih za prostorsko enoto P12a.

Prostorska enota P3b ima predvidenih okvirno 4.600 m<sup>2</sup> podzemnih BEP za garaže.

V prostorski enoti P4 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov,
- nadomestna gradnja objektov,
- urejanje parkirnih mest na terenu,
- gradnja vertikalnih komunikacij, namenjenih pešcem (stopnišča, eskalatorji, dvigala), z nadstrešnicami, za potrebe dostopov do nadzemne postajne dvorane in novega mestnega prehoda ter gradnja objektov pod njimi - A41 in A42.

Prostorska enota P4 ima naslednje programe: železniška postaja s spremljajočimi dejavnostmi. Pod predvidenimi vertikalnimi komunikacijami je predvidenih okvirno 800 m<sup>2</sup> nadzemnih BEP v objektih A41 in A42 za spremljajoče dejavnosti železniške postaje (poslovno upravne ter trgovsko gostinske dejavnosti).

V prostorski enoti P5 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in garaž,
- urejanje parkirnih mest na terenu in strehi objekta,
- gradnja vertikalnih komunikacij, namenjenih pešcem (stopnišča, eskalatorji, dvigala), z nadstrešnicami, za potrebe dostopov do nadzemne postajne dvorane in novega mestnega prehoda - A51.

V prostorski enoti P5 je predvidena ureditev avtobusne postaje. P5 ima predvidenih okvirno 12.100 m<sup>2</sup> nadzemnih bruto etažnih površin (BEP) v objektu A5, od katerih sta zgornji dve etaži namenjeni za poslovne, trgovske in gostinske dejavnosti. Ostale nadzemne etaže objekta A5 ter okvirno 9.700 m<sup>2</sup> nadzemnih BEP v objektu B5 so namenjeni za garaže. V pritlični etaži so predvidena parkirnišča za avtobuse. V delu pritlične etaže objektov je predvidenih okvirno 700 m<sup>2</sup> nadzemnih (pritličje in mezanin) BEP, namenjenih za avtobusno postajo - poslovni in spremljajoči program. V BEP niso upoštevane površine, ki niso z vseh strani zaprte

(parkirišče v pritličju in na strehi objekta). V kletnih etažah je predvidenih okvirno 43.100 m<sup>2</sup> podzemnih BEP za garaže. Pod predvidenimi vertikalnimi komunikacijami - A51 - je predvidenih okvirno 400 m<sup>2</sup> nadzemnih BEP za avtobusno postajo in spremljajoče dejavnosti (trgovsko gostinske dejavnosti ter tehnični - servisni prostori).

V prostorski enoti je obstoječi vročevodni vertikalni jašek, ki ga je potrebno prestaviti izven območja načrtovane kleti. Vročevodni jašek se zgradi vzdolžno ob kleti v dolžini 10 m in širini 2 m. Jašek se zgradi do globine 283,07 na kateri se v kletih do obstoječega vročevoda zagotovi prazen koridor višine 3 m ter širine 10 m ob novem jašku in 3 m na lokaciji obstoječega 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 46.100 m<sup>2</sup> nadzemnih bruto etažnih površin (BEP), v katerih so dopustne poslovno-upravne dejavnosti, trgovsko-gostinske dejavnosti in okvirno 35.000 m<sup>2</sup> podzemnih BEP za garaže in ostale dejavnosti, dopustne v tej prostorski enoti. Trgovsko gostinske dejavnosti so dopustne le v kletnih etažah in pritličju. V sklopu poslovno upravnih programov se dopušča tudi enota vzgojno-varstvene dejavnosti.

...

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 43.400 m<sup>2</sup> nadzemnih bruto etažnih površin (BEP), v katerih so dopustne poslovno-upravne dejavnosti, hotel, bivanje (do 30 % nadzemnih BEP prostorske enote) in okvirno 42.900 m<sup>2</sup> podzemnih BEP za garaže in ostale dejavnosti, dopustne v tej prostorski enoti.

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, vključno z poglobitvijo tirnih naprav in peronov,
- vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov,
- gradnja brvi/nadhoda za pešce.

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

Investicijska namera ni skladna z 8. členom ZN PCL glede garažne hiše v nadstropnih etažah avtobusne postaje, urejanja parkiranja na strehi objekta v P5, dopustnih dejavnosti v nadzemnih etažah A5, lokacije tehničnih-servisnih prostorov in vertikalnih komunikacij (zgolj v okviru objekta A51, ne pa kjerkoli v P5 ali P10) ter izvedbe objekta A51.

Investicijska namera ni skladna z 8. členom ZN PCL glede posegov v območju obstoječega podhoda med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte v P10, t.j. prenova pritličnih in kletnih površin z ureditvijo novega železniškega trga ter povezave podhoda s prvo kletno etažo nove avtobusne postaje.

Glede dozidave obstoječega podhoda in navezave na južni iztek od južnega terminala avtobusne postaje preko P6 do P4 pa je investicijska namera skladna z ZN PCL (v P6 je dopustna prestavitev stopnišča v obstoječem podhodu; v celotnem ureditvenem območju so dopustni posegi urejanja utrjenih površin in



gradnja prometne infrastrukture) in s (1) odstavkom, točke č iz 2. člena veljavnega sklepa lokacijske preveritve za del območja ZN za območje PCL za dele prostorskih enot P3a, P3b, P4, P6, P10, P12a in P12b (ULRS 128/2022).

V 2. člena se prvi odstavek in točka č) glasita:

*(1) Na območju lokacijske preveritve se dopusti individualna odstopanja od prostorskih izvedbenih pogojev iz: č) 8. člena ZN PCL pod podnaslovom »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v tridesetem odstavku, ki določa dopustne*

*posege v prostorski enoti P12b, in sicer tako, da se dopusti tudi dozidava obstoječega podhoda pod tiri, če ne ovira drugih, z ZN PCL načrtovanih ureditev v tej prostorski enoti;*

Investicijska namera ni skladna z 8. členom ZN PCL glede posegov in programov v P4 na območju objekta B4 in A42: novogradnja južnega terminala avtobusne postaje. V okviru rekonstrukcije in nadomestne gradnje, ki sta dopustni po ZN PCL, južnega terminala ni možno zgraditi. V A42 se nadstrešnice, predvidene po ZN PCL, ne bodo zgradile, kar je razvidno iz Projektne naloge in IDZ, SADAR + VUGA, ELEA iC ter veljavne lokacijske preveritve za del območja ZN za območje PCL za dele prostorskih enot P3a, P3b, P4, P6, P10, P12a in P12b (ULRS 128/2022).

V času sprejetja ZN PCL je veljal Zakon o graditvi objektov – ZGO-1 (Uradni list RS, št. 110/02 z dne 18. 12. 2002), po katerem je nadomestna gradnja pomenila izvedbo del, ko se na mestu poprej odstranjenega objekta ali v njegovi neposredni bližini, vendar znotraj gradbene parcele, zgradi nov objekt, s katerim se bistveno ne spremeni namembnost, zunanost, velikost in vplivi na okolje dosedanega objekta, ki se ga pred začetkom uporabe nadomestnega objekta odstrani.

#### 4.2.4 NAČRTOVANE UREDITVE ZUNANJIH POVRŠIN (9. člen ZN PCL)

V nadaljevanju navajamo tista določila iz 9. člena, ki se nanašajo na območje lokacijske preveritve, t.j. prostorske enote P5, P3b del, P10 del, P12b del, P6 del, P4 del:

*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 postajnih trgov ter nadvoda nad tiri.*

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

Investicijska namera ni skladna z 9. členom ZN PCL glede posegov v območju obstoječega podhoda med Vilharjevo cesto in Trgom Osobodilne fronte v P10, t. j. prenova pritličnih in kletnih površin z ureditvijo novega železniškega trga in povezave podhoda s prvo kletno etažo nove avtobusne postaje. V karti 3.1 iz 9. čl. je na tem območju prikazana zgolj ureditev drevoreda.

#### 4.2.5 LOKACIJSKI POGOJI IN USMERITVE ZA PROJEKTIRANJE IN GRADNJO (10. člen ZN PCL)

V nadaljevanju navajamo tista določila iz 10. člena ZN PCL, ki se nanašajo na območje lokacijske preveritve, t.j. prostorske enote P5, P3b del, P10 del, P12b del, P6 del, P4 del (ključna določila so osenčena):

##### **Florisni obseg objektov**

...

*Prostorska enota P3b:*

*V kletnih etažah so predvidene podzemne garaže.*

*- kletna etaža: 61 m x 28 m*

*Prostorska enota P4:*

*V območju se nahajata obstoječi objekt železniške postaje in upravno poslopje. Pri posegih v prostor morajo glavna in stranski fasadi objekta železniške postaje ostati v celoti vidne.*

*- objekt A4: 85 m x 32 m (obstoječi objekt železniške postaje)*

*- objekt A41: 26 m x 18 m (objekt pod vertikalnimi komunikacijami)*

*- objekt A42: 26 m x 18 m (objekt pod vertikalnimi komunikacijami)*

*- 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 A51: 26 m x 18 m (objekt pod vertikalnimi komunikacijami)*

*- objekt B5: 113 m x 42 m*

*- kletna etaža: 234 m x 46 m*

*Prostorska enota P6:*

*Florisna 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: 273 m x 25 m
- objekt A61: 46 m x 25 m
- objekt A62: 46 m x 25 m
- objekt A63: 46 m x 25 m
- objekt A64: 22 m x 25 m
- objekt A65: 22 m x 25 m
- kletna etaža: 282 m x 31 m

...

**Prostorska enota P10:**

V vzhodnem delu območja se nahaja obstoječi objekt Slovenskih železnic na zahodni strani pa sta predvidena dva nova objekta Slovenskih železnic.

- objekt A10: 156 m x 37 m
- objekt B10: 37 m x 37 m
- objekt B102: 18 m x 14 m
- kletna etaža: 233 m x 46 m

...

**Skupna določila:**

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

#### **Etažnost in višine objektov**

...

**Prostorska enota P3b:**

- objekt: 4K

**Prostorska enota P4:**

- objekt A4: P+2+M
- objekt A41: K+P
- objekt A42: K+P
- objekt B4: P+2+M

**Prostorska enota P5:**

- objekt A5: 4K+ / +5, h = maksimalno 23 m
- objekt A51: K+P
- objekt B5: 4K+ / +2, h = maksimalno 16 m

**Prostorska enota P6:**

- objekt A6: 4K+P+3, h = maksimalno 20 m
- objekt A61: 4K+P+6+M, h = maksimalno 34 m
- objekt A62: 4K+P+8+M, h = maksimalno 41,50 m
- objekt A63: 4K+P+8+M, h = maksimalno 41,50 m
- objekt A64: 4K+P+8, h = maksimalno 38 m
- objekt A65: 4K+P+8, h = maksimalno 32 m

...

**Prostorska enota P10:**

- objekt A10: 4K+VP+S, h = maksimalno 24 m
- objekt B10: 4K+VP+S, h = maksimalno 24 m
- objekt B102: 4K+ / +2, h = maksimalno 14 m

...

**Bruto etažne višine** posameznih etaž, razen v postajni dvorani, so lahko največ:

- pritličje: 7 m,
- nadstropna etaža: 5 m,
- kletna etaža: 7 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, svetlobnikov, tehničnih naprav, strojnih inštalacij in telekomunikacijskih naprav, ni pa dovoljena ureditev mansarde. Kote terena so absolutne višinske kote, kjer je relativna kota  $\pm 0,00$ , določene v

grafičnem delu odloka za vsako prostorsko enoto posebej.

...

#### **Idejna višinska regulacija**

Zunanja ureditev se prilagodi terenu in višinskim potekom obodnih cest. Kota finalnega tlaka v pritličju objektov je razvidna iz grafičnih kart: »3.1 Zazidalna situacija z načrtom zelenih površin - nivo terena M 1:1000« in »3.5 Prometno tehnična situacija in višinska regulacija«.

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 presežajo 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 2 m v notranjost objekta). Nadstreški lahko izjemoma presežajo 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 2 m 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, svetlobnikov, tehničnih naprav, strojnih instalacij in telekomunikacijskih naprav, ni pa dovoljena ureditev mansarde.*

**Gradbena meja in gradbena linija** sta lahko preseženi v delu fasad od + 2 m do - 4 m zaradi arhitekturnega oblikovanja fasade - BEP objektov se zaradi tega ne smejo povečati. Izven gradbenih linij in mej ter nad maksimalno višino objektov je dopustna izvedba arhitekturnih poudarkov glavnih vhodov ter vogalov objektov, pod pogojem, da so izvedeni najmanj 4 m nad koto zunanje ureditve in segajo največ 3 m od gradbene linije / meje / višine objekta.

V pritličju se v območju izven gradbenih mej pritlične etaže lahko izvede podpore (stebre) nadstropnih etaž objektov, a le do gradbenih mej nadstropnih etaž, v območju železnice pa le do regulacijskih linij območja železniških tirov in naprav.

Investicijska namera ni skladna z 10. čl. ZN PCL glede tlorisnega obsega objektov v P3b, P5 in P4.

Nova projektna rešitev predvideva vzdolžno povečanje tlorisnega obsega objekta B5 za 7 m proti vzhodu in objekta A5 za 7 m proti zahodu ter zmanjšanje objekta A51, vse to zaradi upoštevanja večjih dimenzij sodobnih avtobusov in zagotavljanja ugodnejšega naklona avtobusnih peronov glede na smer vožnje ter s tem lažjega parkiranja avtobusov.

Nova projektna rešitev predvideva na mestu obstoječega upravnega posloplja južni avtobusni terminal za mednarodni potniški promet in nadomestne avtobusne prevoze za SŽ, ki po tlorisnih gabaritih presega tlorisni obseg objekta B4, posega pa tudi v območje objekta A4<sub>2</sub>, kjer je predvidena nadstrešnica v podaljškem železniškega nadhoda. Avtobusne postajne dvorane ni možno umestiti znotraj predpisanih gabaritov obstoječega objekta. Pri povečanju tlorisnega obsega objekta B4 bodo glavna in stranska fasada obstoječega objekta železniške postaje ostali vidni.

V A4<sub>2</sub> se nadstrešnice, predvidene po ZN PCL, ne bodo zgradile, kar je razvidno iz Projektne naloge in IDZ, SADAR + VUGA, ELEA iC ter veljavne lokacijske preveritve za del območja ZN za območje PCL za dele prostorskih enot P3a, P3b, P4, P6, P10, P12a in P12b (ULRS 128/2022).

Investicijska namera ni skladna z 10. čl. ZN PCL glede etažnosti objekta B4 v P4, pa tudi glede etažnosti, višine in možne zamenjave volumnov objektov A5 ter B5 v P5. Nova projektna rešitev predvideva povišanje max. dopustne višine objekta A5 na 27 m in objekta B5 na 19 m zaradi:

- zagotavljanja fizične povezave z novo zasnovano železniškega nadhoda na jugu (stik med postajnama dvoranama avtobusne in železniške postaje);
- upoštevanja višinskih kot terena (teren pada vzdolž objektov A5 in B5 od zahoda proti vzhodu);
- zagotavljanja večje etažne višine poslovnih prostorov, kjer je po veljavnem ZN PCL predvidena garažna hiša.

Nova projektna rešitev južnega terminala avtobusne postaje predvideva tudi 2 kletni etaži zaradi umestitve tehnično-servisnih prostorov, parkirišč za kolesa ipd. Namesto 2 etaž in mansarde pa se načrtujejo 3 etaže, pri čemer prva etaža nad postajno dvorano predstavlja konstrukcijo objekta ob upoštevanju splošnih določil ZN PCL v tem členu glede bruto etažnih višin posameznih etaž. Višina objekta ne bo presegala slemena obstoječega objekta železniške postaje.

Investicijska namera ni skladna z 10. čl. ZN PCL glede bruto etažne višine pritličja in nadstropja v P3b ter P5. Nova projektna rešitev predvideva višjo etažno višino v pritličju avtobusne postaje in v nadstropjih, kjer se objekta A5 in B5 navezuje na železniški nadhod ter postajno dvorano in, kjer so načrtovane združitve etaž v nadstropjih A5 in B5.

Oblikovanje strehe ni predpisano za prostorsko enoto P4.

Izvedba aktivne zelene strehe ni skladna z 10. čl. ZN PCL. Aktivna zelena streha je podrobneje pojasnjena v poglavju 4.3.9.

Gradnja servisnih in komunikacijskih objektov ter nadstrešnic in nadstreškov nad uvoznimi klančinami, stopnišči, dvigali, kolesarnicami in čakalnicami izven gradbenih mej objektov ni skladna z 10. čl. ZN. Ti objekti nad vertikalnimi komunikacijami iz kletnih etaž do pritličja oz. do zunanjih površin avtobusne postaje so predvideni na zahodni strani objekta A5 in na vzhodni strani objekta B5 v P5. Klančina v kletne etaže je namreč z novo projektno rešitvijo predvidena na meji med P5 in P10.

Glede gradbene meje: načrtovana objekta A5 in B5 presegata GMn (gradbeno mejo v nadstropju), kot je določena v ZN PCL. Preseganje je večje od dopustnega (od + 2 m do - 4 m), pri čemer ne gre le za

arhitekturno oblikovanje fasade. Izven gradbenih mej pritlične etaže je načrtovano povečanje objekta, ne samo podpore nadstropnih etaž. Gradbena linija pa je skladna.

#### 4.2.6 USMERITVE GLEDE POSEGOV NA OBSTOJEČIH OBJEKTIH (11. ČLEN ZN PCL):

##### **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.

Investicijska namera ni skladna z 11. členom ZN PCL glede dopustnih posegov na obstoječih objekti v P4, saj načrtovanega objekta južnega terminala avtobusne postaje ni možno zgraditi v okviru rekonstrukcije ali nadomestne gradnje.

#### 4.2.7 POGOJI ZA GRADNJE ENOSTAVNIH OBJEKTOV (12. člen ZN PCL):

Dovoljena je postavitev 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).

Investicijska namera ni skladna z 12. čl. ZN PCL glede postavitve enostavnih objektov zaradi spremembe področne zakonodaje, ki ureja razvrščanje enostavnih, nezahtevnih, manj zahtevnih in zahtevnih objektov, kar je podrobneje obrazloženo v poglavju 4.3.11.

#### 4.2.8 POGOJI ZA PROMETNO UREJANJE (13. člen ZN PCL):

...

##### **Mirujoči promet**

Površine za mirujoči promet se zagotavljajo na prostem in v kletah 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 m<sup>2</sup> koristne prodajne površine;
- pisarniški prostori 1 PM/30-40 m<sup>2</sup> 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 uporabijo ustrezni redukcijski faktorji, pri čemer je treba vsaka odstopanja utemeljiti.

...

Javna parkirna mesta ob Vilharjevi cesti so predvidena v parkirni garaži pod objektom B2 ter v garaži v kletnih in nadstropnih etažah avtobusne postaje. Dovoz do parkirnih mest ob avtobusni postaji je predviden preko uvožno-izvoznih ramp. Kletne etaže so dostopne iz rampe v prostorski enoti P2, nadstropne etaže pa iz rampe v prostorski enoti P5.

...

Parkirna mesta za potrebe objektov se zagotavlja predvsem v kletah objektov.

...

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. Preko vertikalnih komunikacij je neposredno povezana z novo postajno dvorano nad tiri. Komunikacije so načrtovane tako, da omogočajo

enostavno dostopnost in uporabo invalidom. Peroni so predvideni na nivoju terena, pod garažno hišo v nadstropjih objektov A5 in B5.

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 prevozni. Parkirna mesta ob južni strani avtobusne postaje so orientirana vzdolžno glede na smer vožnje.

...

Investicijska namera ni skladna s 13. čl. ZN PCL glede mirujočega prometa in javnih parkirnih mest. Parkiranje osebnih vozil se predvideva samo v kletnih etažah. Zato tudi ni treba zagotavljati dostopa v nadstropne etaže po rampah v P5. Prav tako ni skladna zahteva, da so rampe v kletne etaže dostopne iz prostorske enote P2. Po projektni rešitvi so te dostopne iz P5. Prometne priključke je treba zagotoviti na parcelah v lasti investitorja, v prostorskih enotah P5 in P3b.

Investicijska namera ni skladna s 13. čl. ZN PCL glede lokacije na severni strani železniške postaje za mednarodni avtobusni promet. Po novi projektni nalogi se načrtujeta dva avtobusna terminala:

- severni terminal za primestni in medkrajevni promet na severni strani ob Vilharjevi cesti v prostorski enoti P5;
- južni terminal za mednarodni avtobusni promet na južni strani na lokaciji obstoječe upravne stavbe železniške postaje, v katerem so prav tako predvideni peroni na nivoju terena.

Za avtobusno postajo ZN PCL ne določa števila parkirnih mest. V besedilu odloka je očitna napaka. Prav tako je v odloku nejasnost glede določila »Parkirna mesta ob južni strani avtobusne postaje so orientirana vzdolžno glede na smer vožnje«, saj niso skladna z zazidalnim situacijskim načrtom na nivoju terena. V tej risbi parkirna mesta niso orientirana vzdolžno glede na smer vožnje.

#### **4.2.9 DRUGI POGOJI IN ZAHTEVE ZA IZVAJANJE ZAZIDALNEGA NAČRTA (29. člen ZN PCL):**

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 oziroma predstavitev 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.

Investicijska namera ni skladna z 29. členom ZN. Pridobivanje ustreznih rešitev z urbanistično pogodbo v okviru javno-zasebnega partnerstva je bilo določeno v Aktu o javno zasebnem partnerstvu pri dogradnji Ljubljanske potniške postaje, št. 37500-7/2007/10, z dne 4. 10. 2007, ki je prenehal veljati s sklepom Vlade RS na 18. redni seji, dne 28. 5. 2020.

S to lokacijsko preveritvijo se predlaga, da se rešitve za P3b in P5 pridobijo z javnim natečajem, tako kot za P6, P7, P9 in P11.

#### 4.2.10 DOPUSTNI OBJEKTI IN DEJAVNOSTI PO OBMOČJIH NAMENSKE RABE (11. člen OPN MOL ID):

(1) V preglednici 4 so določeni dopustni objekti in posamezni deli teh objektov ter dejavnosti po območjih namenske rabe.

(2) Vrste dopustnih objektov in dejavnosti iz prejšnjega odstavka so določene na podlagi Uredbe o razvrščanju objektov (ULRS, št. 37/18) in Tehnične smernice TSG-V-006: 2018 razvrščanje objektov, pri čemer:

– so vrste objektov označene s šifro iz Uredbe o razvrščanju objektov (ULRS, št. 37/18 in 199/21 – GZ-1) in Tehnične smernice TSG-V-006: 2018 razvrščanje objektov,

– je vedno navedena le najnižja ustrežna raven objektov (podrazred), brez navedbe višjih ravni.

Preglednica 4: Dopustni in pogojno dopustni objekti in dejavnosti po območjih namenske rabe

...

#### 28. PC – POVRŠINE CEST

##### 1. Dopustni objekti in dejavnosti

državne ceste: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste), 21112 Regionalne ceste,

– občinske ceste: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste: samo lokalne ceste in javne poti,

– drugi prometni infrastrukturni objekti: 21410 Mostovi in viadukti,

– 21220 Mestne železniške proge (mestne železniške proge in podobno, tramvajске proge),

– 2142 Predori in podhodi.

##### 2. Dopustni objekti in dejavnosti:

a) Pogojno dopustni objekti in dejavnosti:

– 12420 Garažne stavbe: samo kolesarnice.

b) Dejavnosti iz točke a) so dopustne na končnih postajališčih javnega potniškega prometa.

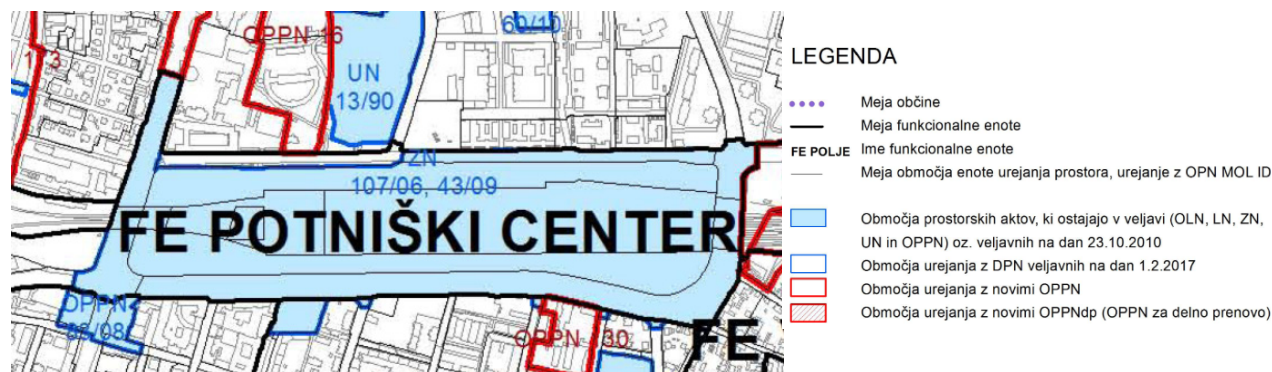
Investicijska namera ni skladna z 11. čl. OPN MOL ID glede dopustnih objektov in dejavnosti: garažnih stavb (1242), postajnih poslopij, terminalov in stavb za izvajanje komunikacij ter z njimi povezane stavbe (1241), poslovnih in upravnih stavb (1220), trgovskih stavb in stavb za storitvene dejavnosti (1230).

Preko zemljišča s parc. št. 2080/10, 2080/11, 2080/13, 2080/7, 2080/8, 2081/1, 2081/2, 2081/3, 2081/5, 2091/2, 2091/3, 2091/5, 2092/1, 2092/2, 2096/4, 2096/5, vse k.o. Tabor, poteka meja med EUP PC-25 s podrobnejšo namensko rabo PC in EUP PC-12 s podrobnejšo namensko rabo CU (ki je del ZN PCL).

Z Odlokom o spremembah in dopolnitvah Odloka o OPN MOL ID (ULRS, št. 42/18) je za te parcele zazidalni načrt prenehal veljati v skladu z 2. odstavkom iz 62. čl.:

Z dnem uveljavitve tega odloka ostane v veljavi Odlok o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana (Uradni list RS, št. 107/06, 83/08, 43/09,

78/10 in 109/11) za območje in za dele območij, ki so določeni na karti 5 »Načini urejanja«, za ostale dele pa preneha veljati.



Slika 20: izsek iz karte 5 »Načini urejanja« za območje ZN PCL z legendo (vir: Tretje SD OPN MOL ID, ULRS 42/18).

#### 4.2.11 PODROBNI PROSTORSKI IZVEDBENI POGOJI ZA ENOSTAVNE IN NEZAHTEVNE OBJEKTE (PRILOGA 4 iz OPN MOL ID):

Investicijska namera ni skladna s Prilogo 4 glede postavitve pomožnih stavb, ki pripadajo h glavnemu objektu na podrobnejši namenski rabi PC. V okviru nove avtobusne postaje se načrtujejo tudi pomožni, enostavni in nezahtevni objekti kot so: stopnišča, eskalatorji, dvigala z nadstrešnicami za potrebe povezav med različnimi etažami v območju lokacijske preveritve (klet – pritličje, peščeve površine, nadzemne etaže objektov). Ob Vilharjevi cesti na območju PC, ki se funkcionalno še povezuje s severnim terminalom avtobusne postaje, se načrtujejo tudi nadstrešnice nad drop-off točkami, postajališči mestnega prometa ipd.



Po OPN MOL ID je na podrobnejši namenski rabi PC dopustna kolesarnica, nadstrešnica in nadstrešek pa ne.

VRSTA OBJEKTA / NRP	CC-SI	PC	PŽ	POg	POd
Garaža	12420			•	
Kolesarnica	12420	5,6	•	6	
Nadstrešnica, nadstrešek	12740 ali odvisno od namena			7	•
Drvarnica	12520				
Savna	12304				
Fitness	12650				
Posebni pogoji:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• površina stavbe do vključno 50,00 m<sup>2</sup>, največja višina je 3,5 m</li> <li>• stavbe so lahko zgrajene le na gradbeni parceli, ki pripada stavbi, h kateri se gradijo, in sicer najdlje za čas njenega obstoja. Pogoji ne velja za rabe ZS, ZPp, PC, POg, POd</li> <li>• stavbe ne smejo imeti samostojnih priključkov na objekte gospodarske javne infrastrukture, razen na rabah ZS, ZPp, PC, POg, POd, kjer jih lahko imajo</li> <li>• pri nizih stavb tipa NB je dopustna gradnja garaže samo kot objekt, ki se dotika hiše, samo k zadnji hiši v nizu (pogoj ne velja za nadstrešnice, ki služijo parkiranju vozil)</li> <li>• pogoji glede umeščanja garaž za stavbe tipov V in VS so opredeljeni v sedmem odstavku 26. člena odloka OPN MOL ID</li> </ul>				
Pogoji po namenski rabi prostora:	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 – samo na gradbeni parceli obstoječega objekta razpršene gradnje</li> <li>2 – za stavbe tipov V in VS samo po enotnem projektu za celo EUP</li> <li>3 – samo površina do vključno 20,00 m<sup>2</sup></li> <li>4 – samo na obrobju EUP</li> <li>5 – samo na končnih postajališčih javnega potniškega prometa</li> <li>6 – lahko tudi kot samostojen objekt v javni rabi</li> <li>7 – samo površina do vključno 4,00 m<sup>2</sup></li> <li>8 – samo za stavbe tipa NV</li> <li>9 – samo površina do vključno 25,00 m<sup>2</sup></li> </ul>				

Slika 21: izsek iz Priloge 4, tč. 1, za NRP PC (vir: Odlok o OPN MOL ID).

### 4.3 NAVEDBA INDIVIDUALNIH ODPSTOPANJ OD PIP

Za doseganje gradbenega namena (gradnja nove glavne avtobusne postaje Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo) se **dopusti individualno odstopanje** od prostorskih izvedbenih pogojev Odloka o ZN PCL v 8., 9., 10., 11., 12., 13. in 29. členu ter od prostorskih izvedbenih pogojev Odloka OPN MOL ID v 11. členu in Prilogi 4.

V skladu s (1) odstavkom 129. člena ZUreP-2 se s to lokacijsko preveritvijo določa tudi dodatne prostorske izvedbene pogoje za izvedbo investicijske namere, kot je opisana v poglavju 3.1.

#### 4.3.1 8. ČLEN (OPIS REŠITEV NAČRTOVANIH OBJEKTOV)

Lokacijska preveritev se nanaša na 4., 5. in 6. odstavek iz 8. člena, ki se glasijo:

*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 bežigrajskega parka, je namenjena avtobusni postaji. Objekt je zasnovan tako, da je prtiličje odprto, namenjeno postaji, v nadstropnih etažah so poslovni prostori in garažna hiša, ki je dostopna preko dovoznih ramp v prostorskih enotah P2 in P5. 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 nad tiri predvidena postajna dvorana s spremljajočim trgovsko-poslovnim programom.*

*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.*

Lokacijska preveritev se nanaša na poglavje Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti iz 8. člena za prostorske enote P3b, P4 in P5 v 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12., 22. odstavku tega poglavja, ki se glasijo:

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

- gradnja javnih trgov, zunanje površine naj bodo urejene tako, da ob zahodnih in vzhodnih robovih prostorskih enot P3a in P3b omogočajo dostavo do prostorskih enot P1, P2, P12 in P5,
- gradnja servisnih prostorov z vertikalnimi komunikacijami za potrebe objekta B12A in podzemnih garaž v prostorski enoti P3b.

*V prostorskih enotah P3a in P3bčrjevana tudi gradnja delov vertikalnih komunikacij z nadstrešnicami A41, A42 in A51, ki pa so v celoti opredeljeni v načrtovanih posegih za prostorski enoti P4 in P5 ter, v nadstropnih etažah, gradnja delov objekta postajne dvorane B12a, ki pa je v celoti opredeljena v načrtovanih posegih za prostorsko enoto P12a.*

*Prostorska enota P3b ima predvidenih okvirno 4.600 m<sup>2</sup> podzemnih BEP za garaže.*

*V prostorski enoti P4 so načrtovani tudi naslednji posegi:*

- vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječih objektov,
- nadomestna gradnja objektov,

- urejanje parkirnih mest na terenu,
- gradnja vertikalnih komunikacij, namenjenih pešcem (stopnišča, eskalatorji, dvigala), z nadstrešnicami, za potrebe dostopov do nadzemne postajne dvorane in novega mestnega prehoda ter gradnja objektov pod njimi - A41 in A42.

Prostorska enota P4 ima naslednje programe: železniška postaja s spremljajočimi dejavnostmi. Pod predvidenimi vertikalnimi komunikacijami je predvidenih okvirno 800 m<sup>2</sup> nadzemnih BEP v objektih A41 in A42 za spremljajoče dejavnosti železniške postaje (poslovno upravne ter trgovsko gostinske dejavnosti).

V prostorski enoti P5 so načrtovani tudi naslednji posegi:

- gradnja objektov in garaž,
- urejanje parkirnih mest na terenu in strehi objekta,
- gradnja vertikalnih komunikacij, namenjenih pešcem (stopnišča, eskalatorji, dvigala), z nadstrešnicami, za potrebe dostopov do nadzemne postajne dvorane in novega mestnega prehoda - A51,

V prostorski enoti P5 je predvidena ureditev avtobusne postaje. P5 ima predvidenih okvirno 12.100 m<sup>2</sup> nadzemnih bruto etažnih površin (BEP) v objektu A5, od katerih sta zgornji dve etaži namenjeni za poslovne, trgovske in gostinske dejavnosti. Ostale nadzemne etaže objekta A5 ter okvirno 9.700 m<sup>2</sup> nadzemnih BEP v objektu B5 so namenjeni za garaže. V pritlični etaži so predvidena parkirišča za avtobuse. V delu pritlične etaže objektov je predvidenih okvirno 700 m<sup>2</sup> nadzemnih (pritličje in mezanin) BEP, namenjenih za avtobusno postajo — poslovni in spremljajoči program. V BEP niso upoštevane površine, ki niso z vseh strani zaprte (parkirišče v pritličju in na strehi objekta). V kletnih etažah je predvidenih okvirno 43.100 m<sup>2</sup> podzemnih BEP za garaže. Pod predvidenimi vertikalnimi komunikacijami - A51 - je predvidenih okvirno 400 m<sup>2</sup> nadzemnih BEP za avtobusno postajo in spremljajoče dejavnosti (trgovsko gostinske dejavnosti ter tehnični - servisni prostori).

V prostorski enoti P10 so načrtovani tudi naslednji posegi:

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

#### 4.3.2 PREDLAGANA Odstopanja od PIP v 8. ČLENU

S to lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 8. členu tako, da:

- se v nadstropnih etažah namesto garažne hiše uredi program avtobusne postaje, spremljajočih in poslovnih dejavnosti;
- se nov mestni prehod z nadhodom lahko zagotavlja kjerkoli v P5;
- se gradnja vertikalnih komunikacij, namenjenih pešcem, za potrebe dostopov dopusti kjerkoli v P3b in P5;
- se v kletnih etažah v P5 in P3b predvidi tudi tehnične in servisne prostore ter arhiv SŽ;
- se južni terminal avtobusne postaje za mednarodni promet locira v P4, vzhodno od obstoječe železniške postaje na območje objektov B4 in A4<sub>2</sub>;
- se na vzhodnem delu P10 načrtuje gradnja javnih trgov za potrebe prenove obstoječega podhoda med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte ter povezave podhoda z avtobusno postajo.

#### 4.3.3 OBRAZLOŽITEV INDIVIDUALNEGA Odstopanja v 8. ČLENU

- OPIS OBJEKTOV: nova projektna rešitev avtobusne postaje za severni terminal ne predvideva parkiranja za osebna vozila v nadzemnih etažah objektov A5 in B5. Te površine so v celoti namenjene programu avtobusne postaje, poslovnemu in komercialnemu programu, parkiranje pa se zagotavlja samo v kletnih etažah. Zato se dopusti odstopanje od določila o garažni hiši v nadstropnih etažah.

Nova projektna rešitev predvideva tudi umestitev južnega terminala avtobusne postaje za mednarodni potniški promet na območje objektov B4 in A4<sub>2</sub>, zato se dopusti odstopanje od določil o lokaciji avtobusne postaje in opisa območja vzhodno od obstoječe železniške postaje.

- PROSTORSKA ENOTA P4: južnega terminala avtobusne postaje ni možno zgraditi v okviru rekonstrukcije ali nadomestne gradnje obstoječega objekta B4 kot to predvideva ZN PCL, zato se dopusti odstopanje od določil dopustnih posegov v P4. Prav tako se dopusti odstopanje glede programa, ki je v P4 po ZN PCL namenjen železniški postaji s spremljajočimi dejavnostmi, objekt

A4<sub>2</sub> pa gradnji nadstrešnic. V južnem terminalu avtobusne postaje se načrtuje 12 avtobusnih peronov mednarodnega potniškega prometa, v nadstropnih etažah pa ureditev poslovnega, komercialnega in spremljevalnega programa za avtobusno postajo.

- PROSTORSKA ENOTA P5: nova projektna rešitev predvideva parkiranje samo v kletnih etažah, zato se dopusti odstopanje od določila o urejanju parkirnih mestih na strehi objekta in v nadstropnih etažah.

Novi mestni prehod z nadhodom se lahko zagotavlja tudi v neposredni navezavi na objekta A5 in B5 (ki velja za celotno območje P5, ne pa zgolj za objekt A51), zato se dopusti odstopanje od določila o gradnji novega mestnega prehoda v navezavi na objekt A51.

Vertikalne komunikacije so po ZN PCL predvidene samo v okviru objekta A51 za potrebe dostopov do nadzemne postajne dvorane in novega mestnega prehoda z nadhodom. V načrtovani rešitvi so to stopnišča, dvigala, eskalatorji, travelatorji in stopnišča z nadstrešnicami. Za nemoteno delovanje avtobusne postaje pa je treba predvideti gradnjo vertikalnih komunikacij kjerkoli v P5 in P3b tudi za potrebe zagotavljanja dostopov iz kletnih etaž do pritličja, ti komunikacijski objekti pa so lahko pokriti in povezani s pomožnimi servisnimi objekti. Nadstrešnice in nadstreški pa se lahko postavijo tudi za potrebe nadkritja čakalnic, kolesarnic ipd.

V kletnih etažah v P5 so po ZN predvidene garaže, ne pa tudi tehnični-servisni prostori in prostori za poslovne dejavnosti (arhiv SZ), zato se dopusti odstopanje od določila o ureditvi kletnih etaž.

- PROSTORSKA ENOTA P10: nova projektna rešitev predvideva ureditev novega železniškega trga: prenovu površin ob izteku na severu obstoječega Vilharjevega podhoda v nivoju pritličja ter vzpostavitev kletne povezave med prvo kletno etažo avtobusne postaje in iztekom železniškega podhoda.

#### 4.3.4 9. ČLEN (OPIS NAČRTOVANE UREDITVE ZUNANJIH POVRŠIN)

Lokacijska preveritev se nanaša na 3. odstavek iz 9. člena, ki se glasi:

*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 postajnih trgov ter nadhoda nad tiri.*

#### 4.3.5 PREDLAGANA Odstopanja od PIP v 9. ČLENU

S to lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 9. členu tako, da se poleg/namesto drevoreda območju obstoječega podhoda med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte v P10 dopusti ureditev novega železniškega trga.

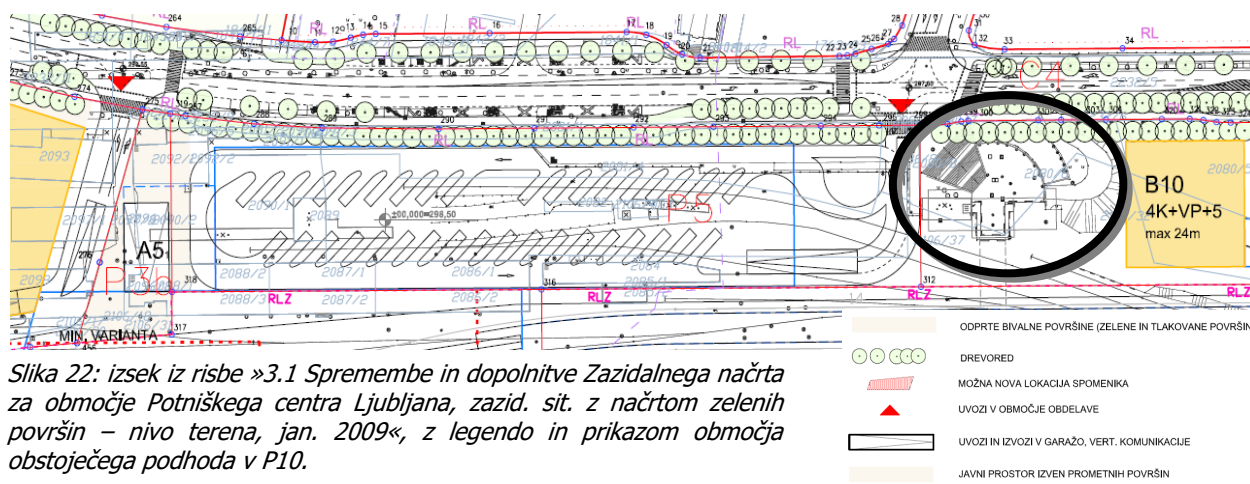
#### 4.3.6 OBRAZLOŽITEV INDIVIDUALNEGA Odstopanja v 9. ČLENU

V karti 3.1 iz 9. čl. je na območju obstoječega podhoda med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte v P10 prikazana zgolj ureditev drevoreda. Ureditev odprtih bivalnih površin (zelene in tlakovane površine) pa okoli objekta A51 v P3b in na zahodu P5.

Zato se predlaga, da se tudi na območju izteka podhoda v P10 dopusti ureditev takšnih površin (zelene, tlakovane površine) z namenom formiranja novega železniškega trga.



Spodnja slika prikazuje lokacijo novega železniškega trga:



Slika 22: izsek iz risbe »3.1 Spremembe in dopolnitve Zazidalnega načrta za območje Potniškega centra Ljubljana, zazid. sit. z načrtom zelenih površin – nivo terena, jan. 2009«, z legendo in prikazom območja obstoječega podhoda v P10.

#### 4.3.7 10. ČLEN (LOKACIJSKI POGOJI IN USMERITVE ZA PROJEKTIRANJE IN GRADNJO)

Lokacijska preveritev se nanaša na poglavje **Tlorisni obseg objektov** iz 10. člena, na 3., 4. in 5. odstavek, ki določajo pogoje za prostorske enote P3b, P4 ter P5 in se glasijo:

*Prostorska enota P3b:*

*V kletnih etažah so predvidene podzemne garaže.*

– kletna etaža: 61 m x 28 m

*Prostorska enota P4:*

*V območju se nahajata obstoječi objekt železniške postaje in upravno posloppje. Pri posegih v prostor morajo glavna in stranski fasadi objekta železniške postaje ostati v celoti vidne.*

– objekt A4: 85 m x 32 m (obstoječi objekt železniške postaje)

– objekt A41: 26 m x 18 m (objekt pod vertikalnimi komunikacijami)

– objekt A42: 26 m x 18 m (objekt pod vertikalnimi komunikacijami)

– 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 A51: 26 m x 18 m (objekt pod vertikalnimi komunikacijami)

– objekt B5: 113 m x 42 m

– kletna etaža: 234 m x 46 m

Lokacijska preveritev se nanaša na poglavje **Etažnost in višine objektov** iz 10. člena, na 4., 5., 12. in 13. odstavek, ki določajo pogoje za prostorski enoti P4 in P5 ter na skupna določila glede bruto etažne višine in višinskih gabaritov, ki se glasijo:

*Prostorska enota P4:*

– objekt A4: P+2+M

– objekt A41: K+P

– objekt A42: K+P

– objekt B4: P+2+M

*Prostorska enota P5:*

– objekt A5: 4K+/+5, h = maksimalno 23 m

– objekt A51: K+P

– objekt B5: 4K+/+2, h = maksimalno 16 m

*Bruto etažne višine posameznih etaž, razen v postajni dvorani, so lahko največ:*

– pritličje: 7 m,

– nadstropna etaža: 5 m,

– kletna etaža: 7 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, svetlobnikov, tehničnih naprav, strojnih inštalacij in telekomunikacijskih naprav, ni pa dovoljena ureditev mansarde.*

Lokacijska preveritev se nanaša na poglavje **Oblikovanje objektov** iz 10. člena, na 2. odstavek, ki določa pogoje za oblikovanje strehe v prostorski enoti P5 oz. ne določa pogojev za oblikovanje strehe v prostorski enoti P4, in se glasi:

*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°.*

Lokacijska preveritev se nanaša na poglavje **Elementi določitve umeščanja načrtovanih ureditev v prostor** iz 10. člena, ki se glasi:

*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 presežajo 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 2 m v notranjost objekta). Nadstreški lahko izjemoma presežajo 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 2 m 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, svetlobnikov, tehničnih naprav, strojnih instalacij in telekomunikacijskih naprav, ni pa dovoljena ureditev mansarde.*

*Gradbena meja in gradbena linija sta lahko preseženi v delu fasad od +2 m do -4 m zaradi arhitekturnega oblikovanja fasade — BEP objektov se zaradi tega ne smejo povečati. Izven gradbenih linij in mej ter nad maksimalno višino objektov je dopustna izvedba arhitekturnih poudarkov glavnih vhodov ter vogalov objektov, pod pogojem, da so izvedeni najmanj 4m nad koto zunanje ureditve in segajo največ 3 m od gradbene linije / meje /višine objekta.*

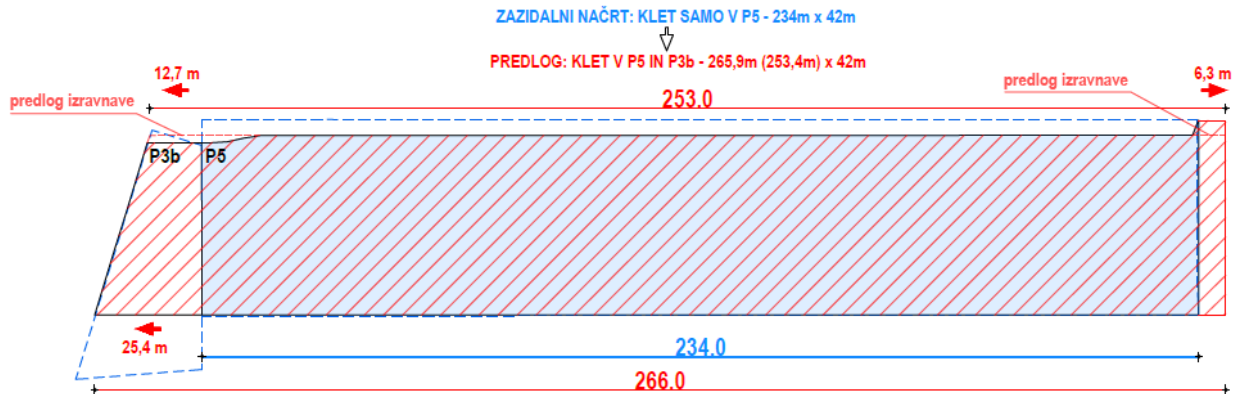
*V pritličju se v območju izven gradbenih mej pritlične etaže lahko izvede podpore (stebre) nadstropnih etaž objektov, a le do gradbenih mej nadstropnih etaž, v območju železnice pa le do regulacijskih linij območja železniških tirov in naprav.*

#### 4.3.8 PREDLAGANA ODSTOPANJA OD PIP V 10. ČLENU

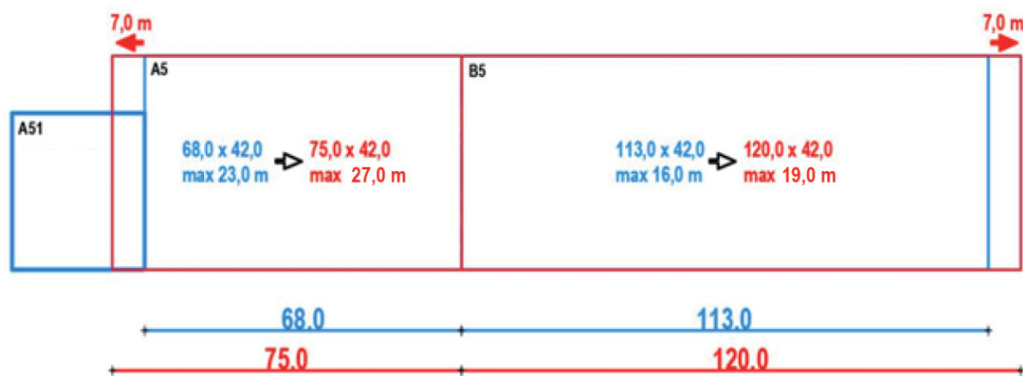
S to lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 10. členu tako, da:

- se omogoči razširitev tlorisnega obsega objektov v P3b, P4 in P5 v kletnih ter nadzemnih etažah, in sicer:
  - o v kletni etaži P5 za pribl. 6,3 m proti vzhodu ter preoblikovanje S roba kletne etaže P3b za pribl. 6,5 m<sup>2</sup> v ravni liniji kot nadaljevanje P5 (glej Slika 23 in Slika 26);
  - o v nadzemnih etažah objekt B5 za 7 m proti vzhodu in objekt A5 za 7 m proti zahodu (glej Slika 24 in Slika 27);
  - o mejo med objektoma A5 in B5 je možno pomakniti ± 5 m v smeri vzhod-zahod;
  - o objekt B4 etažnosti 2K+P+3 do 105 x 32 m, maksimalne višine do slemena obstoječe železniške postaje, ki je dopusten tudi znotraj območja objekta A4<sub>2</sub>;
- se omogoči večje bruto etažne višine v P5, in sicer pritličje do 10 m in nadstropna etaža do 9 m, kadar se združita dve etaži;
- se omogoči sprememba maksimalne višine objektov v P5, in sicer objekt A5 do 27 m ter objekt B5 do 19 m in zamenjava volumna med objektoma A5 ter B5 ob ohranitvi kapacitet;

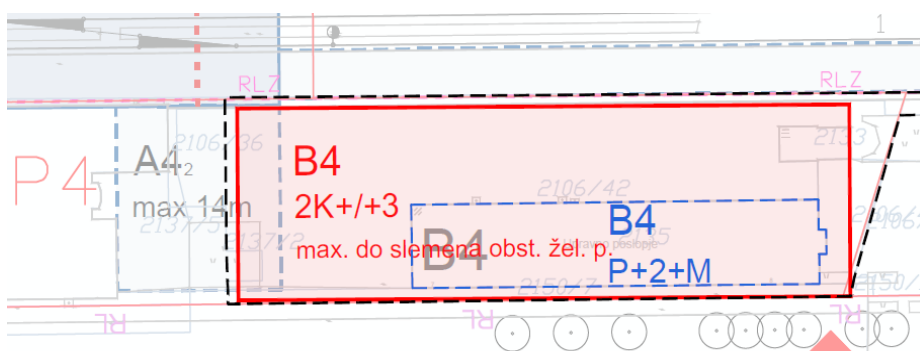
- se oblikovanje strehe določi tudi za prostorsko enoto P4 kot ZN PCL določa za P1, P2, P5, P6, P7, P9, P10, P11 in P12a;
- se omogoči izvedba aktivne zelene strehe in servisnih prostorov na strehi stavbe v P4 in P5;
- se več kot 2 m izven gradbene meje omogoči gradnja komunikacijskih in servisnih objektov, nadstreškov in nadstrešnic za potrebe zagotavljanja dostopov iz kletnih etaž do pritličja, za nadkritje čakalnic, kolesarnic ipd.



Slika 23: shematski prikaz povečanja podzemnih tlorisnih gabaritov objekta avtobusne postaje na severnem terminalu (vir: Bevk Perović arhitekti).



Slika 24: shematski prikaz povečanja nadzemnih tlorisnih gabaritov objekta avtobusne postaje na severnem terminalu (vir: Bevk Perović arhitekti).



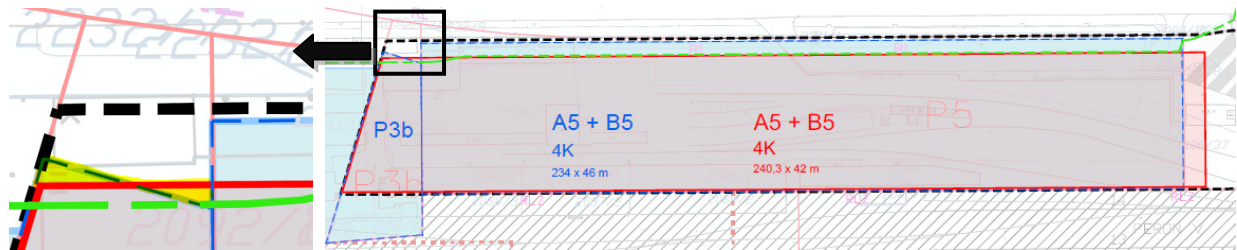
Slika 25: shematski prikaz povečanja tlorisnih gabaritov objekta avtobusne postaje na južnem terminalu (vir: Bevk Perović arhitekti).

#### 4.3.9 OBRAZLOŽITEV INDIVIDUALNEGA ODPSTOPANJA V 10. ČLENU

- TLORISNI OBSEG OBJEKTOV V KLETNI ETAŽI V P5:

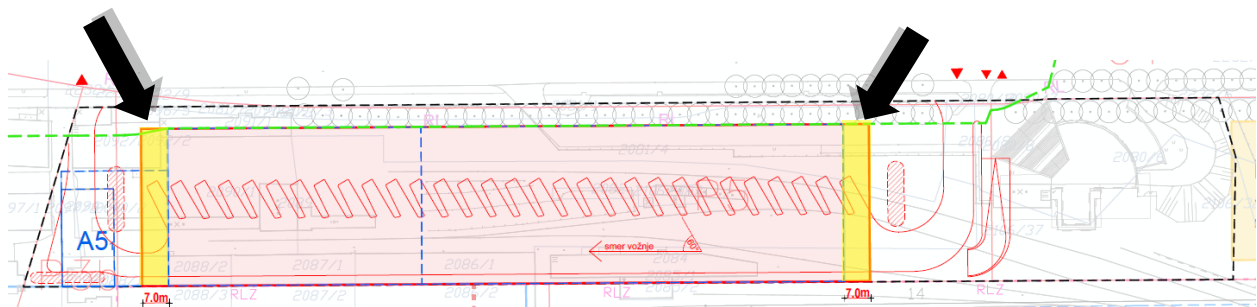
Razširitev kletne etaže proti vzhodu za pribl. 6,3 m je potrebna zaradi načrtovanega uvoza v kletno etažo iz Železne ceste. Uvoz v klet se zamakne zaradi prestavitve uvoza na avtobusno postajo v pritličju tudi proti vzhodu za pribl. 7 m. Pomik uvoza v pritličju je posledica preoblikovanja zavijalnih radijev, razporeditve, števila in uvoznega kota parkirnih mest za avtobuse ter prilagajanju povečanju velikosti avtobusov. Posledično se celoten objekt podaljša v kletnih in nadzemnih etažah. Razširitev kletne etaže je potrebna tudi zaradi racionalnejšega varovanja gradbene jame.

Razširitev oz. izravnava gabarita v kletni etaži na severozahodni strani v stiku med P3b in P5 v trikotni obliki, pov. pribl. 6,5 m<sup>2</sup>, je potrebna zaradi boljše funkcionalnosti, konstrukcije, racionalnejše gradnje pa tudi zaradi projektiranja podzemnih etaž. Lomljene obodne stene kletnih etaž zahtevajo nesorazmerne stroške za investitorja in onemogočajo optimalno izvedbo investicije.



Slika 26: prikaz predlagane izravnave v trikotni obliki (osenčeno rumeno) na S fasadi kletnih etaž na stiku med P3b in P5 (vir: izsek iz grafične priloge LP Idejna zazidalna situacija KLETI, št. A.02).

- TLORISNI OBSEG OBJEKTOV V NADZEMNIH ETAŽAH V P5: vzdolžna razširitev objektov A5 in B5 za največ 7 m proti zahodu in vzhodu je nujna zaradi zagotovitve ustrežnejšega naklona parkirnih mest za avtobuse v pritlični etaži, t. j. pribl. 60°, ob ohranitvi potrebnega števila parkirnih mest. S tem se omogoča gradnja avtobusne postaje v skladu s sodobnimi in prihodnjimi standardi z zagotavljanjem maksimalne varnosti potnikov in opredelitve slovenske družbe do enakopravne ter trajnostne mobilnosti. Ustrežnejši naklon parkirnih mest za avtobuse omogoča večjo pretočnost prometa, lažje manevriranje avtobusov, večjo preglednost in s tem večjo prometno varnost. Posledica spremenjenega naklona parkirnih mest pa je večja površina pritličnega dela AP in s tem tudi povečanje nadzemnih etaž zaradi zagotavljanja nadstreška ter enotnega obsega konstrukcije.



Slika 27: prikaz povečanja nadzemnih etaž za 7 m proti vzhodu in zahodu (vir: izsek iz grafične priloge LP Idejna zazidalna situacija PRITLIČJA, št. A.01).

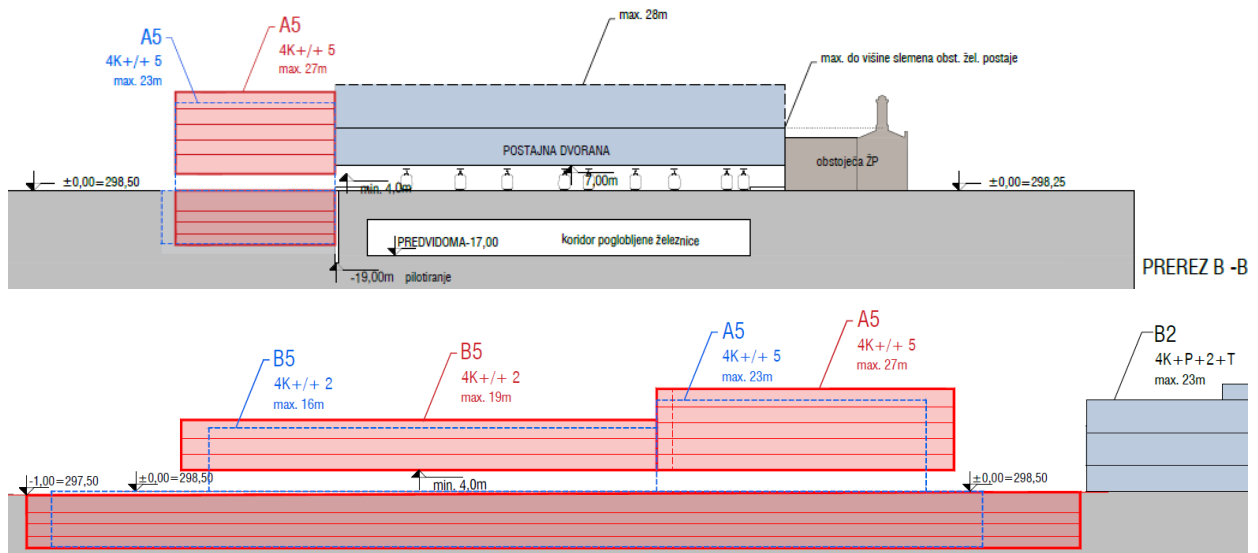
Premik meje med A5 in B5 za  $\pm 5$  m v smeri vzhod - zahod se predlaga zaradi načrtovanja konstrukcije objektov (prečni nosilni elementi si sledijo v enakomernem razmiku in se smiselno razporedijo po celotni dolžini A5 in B5) in povezovanja vsebin med nadstropnimi etažami objektov.

- BRUTO ETAŽNE VIŠINE POSAMEZNIH ETAŽ V P5: povišanje pritlične etaže do 10 m je potrebno zaradi navezave (stika) prvega nadstropja na nov železniški nadhod na jugu v B12a. V nadstropjih, poleg postajne dvorane, so predlagane višje etažne višine do 9 m, kadar se dve etaži združita v eno, zaradi umestitve ostalih reprezentativnih prostorov: avle poslovnega prostora, svetlobnikov in zimskih vrtov.

- VIŠINE OBJEKTOV V P5: povišanje višinskega gabarita objektov A5 za 4 m in B5 za 3 m je potrebno zaradi navezave (stika) na nov železniški nadhod na jugu v B12a na koti  $\pm 9,45$  m. S tem se fiksira tudi višina preostalih nadzemnih etaž v objektih A5 in B5. Prva etaža avtobusne postaje se je morala prilagoditi višini železniškega nadhoda, ta pa je odvisna od svetlega profila vlakov. Po ZN je v nadstropjih A5 in B5 predvideno parkiranje, z novo projektno rešitvijo pa poslovni program, ki po veljavnih standardih terja višje etažne višine, debelejšo sestavo medetažnih plošč in debelejšo sestavo strehe s toplotno izolacijo, zelenjem ipd. Brez povišanja maksimalnih višinskih gabaritov objektov A5 in B5, izvedba etaž nad povezavo z železniških nadhodom ni možna ob upoštevanju zakonsko predvidenih višin in v skladu s sodobnimi standardi načrtovanja (požarna varnost, prezračevanje, energetska varčnost, statika, zaščita pred hrupom itn.). S predlaganim povišanjem objektov se ohranja število etaž, ki jih dopušča ZN. Povišanje je tudi potrebno zaradi določitve absolutne višinske kote terena, ki ne more biti enotna v celotnem pritičju P5 tako kot predvideva ZN ( $\pm 0,00 = 298,50$ ), saj je padec terena po dolžini območja lokacijske preveritve pribl. 1 m in se bo višinska kota določala za vsak objekt A5 in B5 posebej. Višinska regulacija terena se tako še vedno prilagaja obstoječemu terenu oz. obstoječim niveletam cest in zunanjih površin kot to določa zadnje poglavje 13. čl. ZN PCL (idejna višinska regulacija).

Z novo projektno rešitvijo se predlaga tudi možnost zamenjave maksimalnega višinskega gabarita med A5 in B5 ob ohranitvi ostalih kapacitet, t. j. da se za objekt B5 dopusti do 5 nadzemnih etaž (po ZN PCL 2 etaž) in se za A5 hkrati dopustni znižanje oz. največ 2 nadzemni etaži (po ZN PCL 5 etaž). Omogočanje fleksibilnosti pri določanju višin je potrebna zaradi uskladitve stika z novim železniškim nadhodom. Streha nadhoda železniške postaje bo v celoti (na severni in južni strani) prekrita s fotovoltaično kritino. Nad to streho je po ZN predviden višji objekt A5 in z novo projektno rešitvijo poslovni prostori v nadzemnih etažah. Fotovoltaična streha nadhoda bo v poslovne prostore reflektirala sončno svetlobo. Problematično je tudi toplotno sevanje iz strehe nadhoda. Predvidena streha nadhoda železniške postaje bo tako zniževala kakovost klimatskih in bivanjskih razmer v poslovni stavbi A5, zato bi bila primernejša zamenjava volumnov med A5 in B5.

S predlaganim povišanjem in spremembo oz. zamenjavo višinskih gabaritov se ohranja odprte poglede iz severnega parka in Navja na Grajski hrib in silhueto mestnega središča.

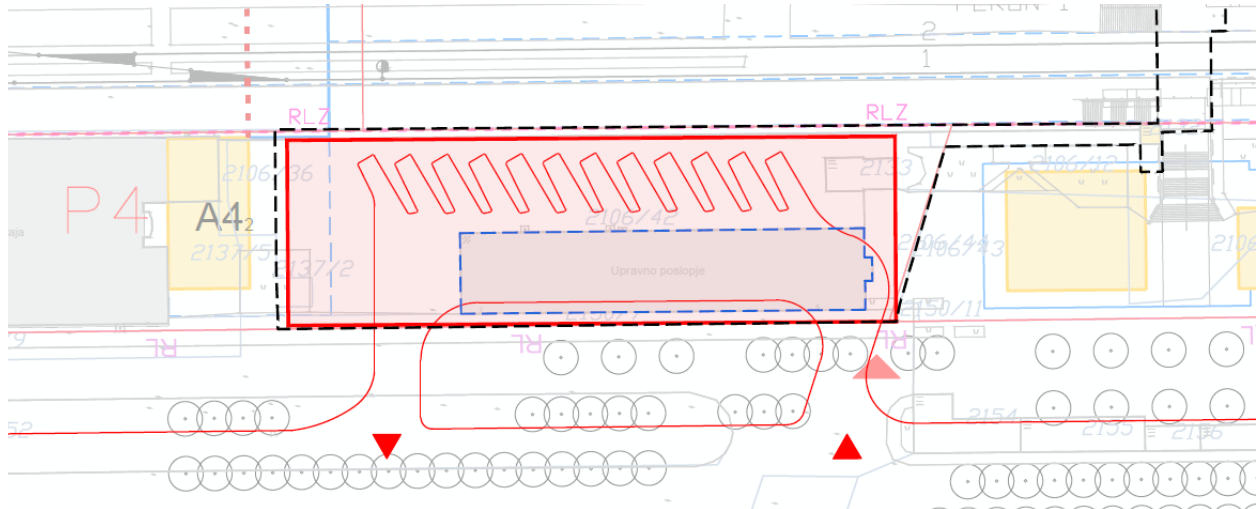


Slika 28 in 29: shematski prikaz povišanja volumnov s prečnimi in vzdolžnimi prerezi ter višinske kote terena (spodnja slika je pogled iz juga proti severu) (vir: izsek iz grafične priloge LP Idejni prečni in vzdolžni prerezi objektov, št. A 04).

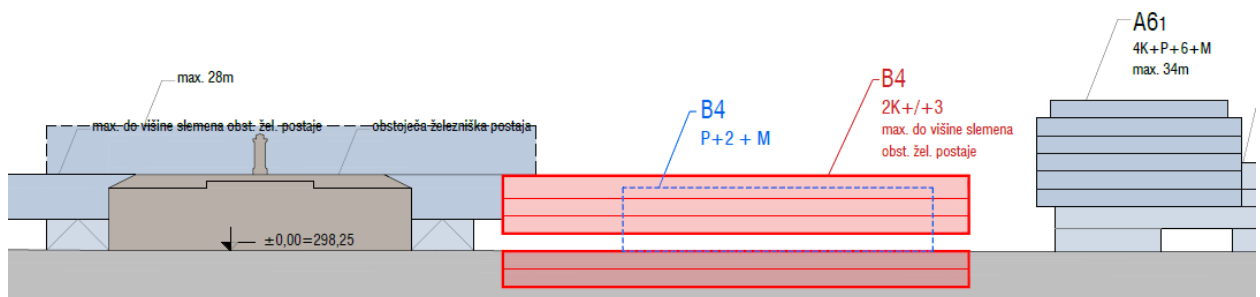
- TLORISNI OBSEG IN VIŠINE OBJEKTOV V P4: znotraj gabaritov obstoječega objekta (danes upravno poslopje SŽ, ki se z gradnjo novega PCL izprazni) ni možno umestiti parkirnih mest za avtobuse, zato je treba obstoječi objekt odstraniti in na njegovem mestu zgraditi novega, večjega. Na mestu objekta B4 se načrtuje južni terminal z 12 peroni: 6 peronov za mednarodni promet in 6 peronov za nadomestne avtobusne prevoze SŽ. Poleg postajne dvorane v pritičju se v nadstropja umesti poslovni, komercialni in spremljevalni program, kar je že dopustno po ZN PCL.



- Namesto dvokapnice se predlaga ravna, aktivna zelena streha, z maksimalno višino do višine slemena obstoječe železniške postaje. Z ravno streho dosežemo boljši izkoristek prostora (v zadnji etaži pod streho kot tudi strešne površine), ustvarjamo harmonično vizualno podobo novih objektov v ZN PCL in zagotavljamo okoljsko trajnost (učinkovita raba vode, nižji stroški ogrevanja in hlajenja prostorov, izboljšanje kakovosti zraka, zaščita pred vremenskimi vplivi, biotska raznovrstnost itn., kar je predstavljeno tudi v nadaljevanju).



Slika 30: shematski prikaz povečanja tlorisnih gabaritov objekta B4 zaradi umestitve avtobusnih peronov (vir: izsek iz grafične priloge LP Idejna zazidalna situacija pritičja, št. A 01).



Slika 31: shematski prikaz povečanja volumnov objekta B4 (spodnja slika je pogled iz juga proti severu) (vir: izsek iz grafične priloge LP Idejni prečni in vzdolžni prerezi objektov, št. A 04).

- **OBLIKOVANJE OBJEKTOV:** v prostorski enoti P4 oblikovanje strehe novih objektov v ZN PCL ni določeno, zato se jih s to lokacijsko preveritvijo določi tako, kot že velja za ostale prostorske enote: dopusti se ravne, eno ali večkapne strehe z naklonom do 6°, pretežno izvedene kot terasne zelene površine. Določitev podrobnejših prostorskih izvedbenih pogojev za izvedbo investicijske namene omogoča Zakon o urejanju prostora<sup>1</sup>.



Slika 32 in Slika 33: primerjava zelene strehe in aktivne zelene strehe, levo: zelena streha BS Petrol Ljubljana, desno: aktivna zelena streha Budimpešta, Madžarska (vir: Ozelenitev streh in vertikalnih površin, priporočila MOP, 2021).

<sup>1</sup> (1) odstavek iz 129. čl. ZUreP-2 oz. (1) odstavek iz 136. čl. ZUreP-3

Nova projektna rešitev predvideva tudi izvedbo strehe kot aktivne zelene površine, dostopne uporabnikom ter obiskovalcem objektov v P5 in v P4, namenjene druženju, počitku, lahko tudi urbanemu vrtnarjenju in čebelarstvu. Poleg tega vpliva na izboljšanje mikroklima zaradi dodatnih zelenih površin pripomore tudi k zadrževanju vode ter s tem razbremeni javno kanalizacijo v času padavin. Zelena streha prinaša tudi energetske prednosti stavbi, na katero je nameščena, saj deluje tudi kot toplotni izolator, poskrbi za učinkovitejše odvajanje meteornih vod, zato se jo vse bolj uvršča v sodobne gradbene projekte<sup>1</sup>.

Streha mora biti primerno vzdrževana in oblikovana ter mora imeti urejene dostope za uporabnike in obiskovalce, urejeno evakuacijo in požarna stopnišča iz strehe, dostop za vzdrževalce ter servisne prostore za inštalacije in opremo za vzdrževanje strehe (odstranjevanje plevela in preraščenih rastlin, obrezovanje, dosajevanje, gnojenje, pregled drenažnih jaškov, pregled namakalnega sistema ipd.). Vertikalni dostopi morajo biti opremljeni z vetrolovi in nadstreški. V ZN PCL pa ti prostori in objekti nad zaključnim vencem niso predvideni.

- GRADNJA IZVEN GRADBENIH MEJ: nova projektna rešitev predvideva postavitev več samostojnih komunikacijskih in servisnih objektov za potrebe zagotavljanja dostopov iz kletnih etaž do pritličja, izven gradbenih mej objektov. Ti pa po ZN PCL niso dopustni več kot 2 m izven gradbenih mej. Zaradi projektnih rešitev in oblikovanja zunanjih površin avtobusne postaje se dopusti odstopanje od določila o umeščanju teh objektov v prostor.

#### 4.3.10 11. ČLEN (USMERITVE GLEDE POSEGOV NA OBSTOJEČIH OBJEKTIH)

Lokacijska preveritev se nanaša na dopustne posege za obstoječe objekte v prostorski enoti P4.

**PREDLAGANA ODSTOPANJA:** s to lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 11. členu tako, da se v prostorski enoti P4 na območju obstoječega objekta B4 dopusti tudi novogradnja izven obstoječih gabaritov.

##### OBRAZLOŽITEV:

Usmeritve glede posegov na obstoječih objekti po 11. čl. ZN PCL v prostorski enoti P4 ne omogočajo rušitve objektov in gradnje izven obstoječih gabaritov. Južnega terminala avtobusne postaje ni možno zgraditi pod pogoji 11. člena ZN PCL. Zaradi programske izpraznjenosti obstoječega upravnega poslopja pa je to edina, lastniško in prostorsko ustrezna lokacija za umestitev južnega terminala v območje ZN PCL.

#### 4.3.11 12. ČLEN (POGOJI ZA GRADNJE ENOSTAVNIH OBJEKTOV)

Lokacijska preveritev se nanaša na dopustnost postavitve vrste enostavnih objektov iz 12. člena ZN PCL. V 12. členu ZN PCL so navedeni enostavni objekti, ki jih je dovoljeno graditi v vseh prostorskih enotah. Od sprejema ZN PCL do danes se je področna zakonodaja, ki ureja razvrščanje objektov, večkrat spremenila. S to lokacijsko preveritvijo se zaradi uskladitve z Uredbo o razvrščanju objektov (ULRS 96/2022) in tehnično smernico Razvrščanje objektov, TSG-V-006:2022, določijo dodatni prostorski izvedbeni pogoji kot to dopušča (1) odstavek 129. čl. ZUreP-2<sup>2</sup>, in sicer gradnja nadstreškov in nadstrešnic, ki so glede na zahtevnost enostavni in nezahtevni.

**PREDLAGANA ODSTOPANJA:** S to lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 12. členu tako, da se v prostorskih enotah P3, P5, P10, P4 in P6 dovoli gradnja nadstreškov in nadstrešnic.

<sup>1</sup> povzeto po Elaboratu LP za PE P10 v območju ZN za območje Potniškega centra Ljubljana (Šabec Kalan Šabec – arhitekti, Mojca Kalan Šabec s.p., št. naloge UP 21-006, maj 2021)

<sup>2</sup> 129. člen (individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev)

(1) Če investicijska namera zaradi objektivnih okoliščin ne zadosti posameznemu prostorskemu izvedbenemu pogoju, lahko občina z izvedbo lokacijske preveritve dopusti individualno odstopanje od takšnega izvedbenega pogoja. Občina lahko z lokacijsko preveritvijo tudi določi dodatne prostorske izvedbene pogoje za izvedbo take investicijske namere.



**OBRAZLOŽITEV:** Zaradi več sprememb področne zakonodaje<sup>1</sup> od sprejema ZN PCL do danes se poleg dopustnih enostavnih objektov po ZN PCL dopusti tudi gradnja nadstreškov in nadstrešnic.

#### 4.3.12 13. ČLEN (POGOJI ZA PROMETNO UREJANJE)

Lokacijska preveritev se nanaša na 5. odstavek iz poglavja Mirujoči promet iz 13. člena, ki se glasi:

***Mirujoči promet***

*Javna parkirna mesta ob Vilharjevi cesti so predvidena v parkirni garaži pod objektom B2 ter v garaži v kletnih in nadstropnih etažah avtobusne postaje. Dovoz do parkirnih mest ob avtobusni postaji je predviden preko uvožno-izvoznih ramp. Kletne etaže so dostopne iz rampe v prostorskih enotah P2, nadstropne etaže pa iz ramp v prostorski enoti P5.*

Lokacijska preveritev se nanaša na prvi odstavek v poglavju Avtobusna postaja iz 13. člena, ki se glasi:

***Avtobusna postaja***

*Avtobusna postaja je locirana na severni strani železniške postaje ob Vilharjevi cesti. Namenjena je primestnemu, medkrajevemu in mednarodnemu avtobusnemu prometu. Preko vertikalnih komunikacij je neposredno povezana z novo postajno dvorano nad tiri. Komunikacije so načrtovane tako, da omogočajo enostavno dostopnost in uporabo invalidom. peroni so predvideni na nivoju terena, pod garažno hišo v nadstropjih objektov A5 in B5.*

#### 4.3.13 PREDLAGANA ODPSTOPANJA OD PIP V 13. ČLENU

S to lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 13. členu tako, da:

- se v nadstropnih etažah namesto javnih parkirnih mest uredi program avtobusne postaje, spremljajočih in poslovnih dejavnosti;
- so poleg vertikalnih komunikacij dopustne tudi horizontalne komunikacije z novo železniško postajno dvorano nad tiri;
- se avtobusne perone uredi pod nadstropji objektov A5 in B5, v katerih je program avtobusne postaje, poslovni in komercialni program;
- se avtobusne perone uredi tudi na južnem terminalu avtobusne postaje v P4.

#### 4.3.14 OBRAZLOŽITEV INDIVIDUALNEGA ODPSTOPANJA V 13. ČLENU:

- **MIRUJOČI PROMET:** v nadzemnih etažah objektov A5 in B5 ni več predvidenega parkiranja za osebna vozila. Površine so v celoti namenjene programu avtobusne postaje, poslovnemu in komercialnemu programu. Parkiranje se zagotavlja samo v kletnih etažah, saj se s tem bistveno izboljša prometno funkcioniranje objekta. Z ureditvijo parkiranja zgolj v kletni etaži se izboljša delovanje avtobusne postaje (izognemo se pojavljanju daljšim zastojem na rampah garaža in konfliktom pri izvozu iz nadzemnih garaž). Omenjene pomanjkljivosti so bile potrjene tudi v študiji Prometna preveritev območja nove avtobusne postaje Ljubljana. Zato se dopusti odstopanje od določila o parkirnih mestih v nadstropnih etažah.
- **AVTOBUSNA POSTAJA:** komunikacije z železniško postajo se lahko zagotavljajo tudi horizontalno. Način povezovanja bo odvisen od projektne rešitve za železniško postajo. V nadzemnih etažah objektov A5 in B5 ni več predvidenega parkiranja za osebna vozila (garažne hiše), zato se dopusti odstopanje, da so avtobusni peroni možni pod nadstropji objektov A5 in B5, v katerih so dopustne tudi druge dejavnosti.
- Mednarodni avtobusni potniški promet se umesti na južni terminal avtobusne postaje v P4 na izpraznjeno lokacijo sedanje upravne stavbe (objekt B4) in na območje objekta A4<sub>2</sub>, kjer gradnja nadstrešnic ni več predvidena, medtem ko se primestni in medkrajevni promet umestita na severni terminal avtobusne postaje v P5.

<sup>1</sup> Uredba o razvrščanju objektov glede na zahtevnost gradnje (ULRS 18/13, 24/13, 26/13, 61/17-GZ in ZUreP-2) in Uredba o razvrščanju objektov (ULRS 37/18, 96/2022).

#### 4.3.15 29. ČLEN (DRUGI POGOJI IN ZAHTEVE ZA IZVAJANJE ZAZIDALNEGA NAČRTA)

Lokacijska preveritev se nanaša na zadnja odstavka iz 29. člena, ki se glasita:

*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.*

#### 4.3.16 PREDLAGANA Odstopanja od PIP v 29. ČLENU

S to lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 29. členu tako, da se tudi za prostorski enoti P3b in P5 arhitekturne rešitve pridobijo z javnim natečajem.

#### 4.3.17 OBRAZLOŽITEV INDIVIDUALNEGA Odstopanja v 29. ČLENU

S to lokacijsko preveritvijo se za območje lokacijske preveritve predlaga pridobitev strokovno ustreznih arhitekturnih rešitev z javnim natečajem, kot ZN PCL to že določa za preostale prostorske enote.

Pridobivanje najprimernejših strokovno ustreznih arhitekturnih rešitev za predvidene objekte in površine, predvideno z urbanistično pogodbo v okviru javno – zasebnega partnerstva, je bilo razveljavljeno s sklepom Vlade RS, št. 37500-2/2020/4, z dne 28. 5. 2020.

#### 4.3.18 11. ČLEN (DOPUSTNI OBJEKTI IN DEJAVNOSTI PO OBMOČJIH NAMENSKE RABE) OPN MOL ID

Lokacijska preveritev se nanaša na določila v Preglednici 4 iz 11. člena, ki veljajo za namensko rabo PC in se glasijo:

Preglednica 4: Dopustni in pogojno dopustni objekti in dejavnosti po območjih namenske rabe

##### 28. PC – POVRŠINE CEST

##### 1. Dopustni objekti in dejavnosti:

- državne ceste: 21111 Avtoceste, hitre ceste in glavne ceste (daljinske ceste), 21112 Regionalne ceste,
- občinske ceste: 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste: samo lokalne ceste in javne poti,
- drugi prometni infrastrukturni objekti: 21410 Mostovi in viadukti,
- 21220 Mestne železniške proge (mestne železniške proge in podobno, tramvajske proge),
- 2142 Predori in podhodi.

##### 2. Dopustni objekti in dejavnosti:

##### a) Pogojno dopustni objekti in dejavnosti:

- 12420 Garažne stavbe: samo kolesarnice.

b) Dejavnosti iz točke a) so dopustne na končnih postajališčih javnega potniškega prometa.

#### 4.3.19 PREDLAGANA Odstopanja od PIP v 11. ČLENU OPN MOL ID

S to lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 28. točki v Preglednici 4 iz 11. člena tako, da se tudi na podrobnejši namenski rabi PC dopusti gradnja objektov za potrebe avtobusne postaje (zaradi povečanja tlorisnih gabaritov kletnih in nadzemnih etaž proti zahodu), in sicer: garažnih stavb (1242), postajnih poslopij, terminalov in stavb za izvajanje komunikacij ter z njimi povezane stavbe (1241), poslovnih in upravnih stavb (1220), trgovskih stavb in stavb za storitvene dejavnosti (1230) ter stavbe za funkcionalno dopolnitev (12745).

#### 4.3.20 OBRAZLOŽITEV INDIVIDUALNEGA Odstopanja v 11. ČLENU OPN MOL ID

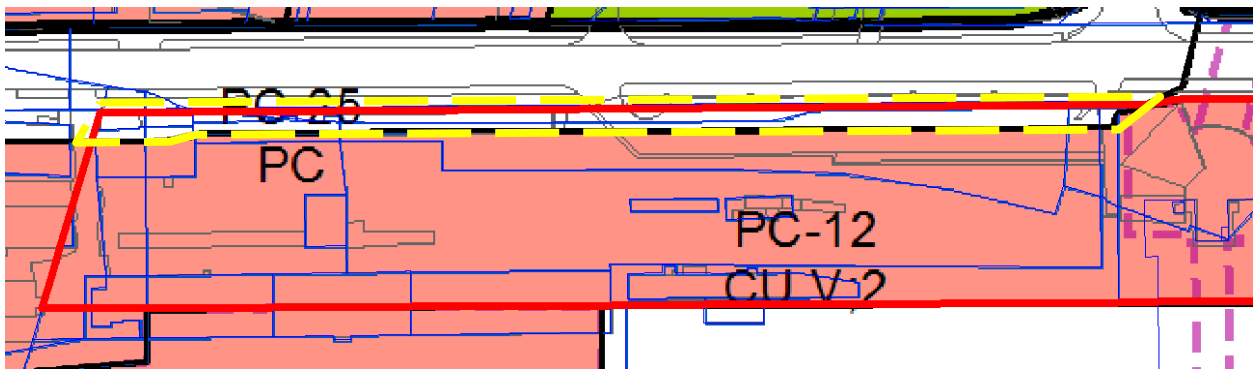
Dopustitev gradnje avtobusne postaje se predlaga na mejnem območju med EUP PC-25 s podrobnejšo namensko rabo PC in EUP PC-12 s podrobnejšo namensko rabo CU (ki je del ZN PCL) na parc. št. 2080/10, 2080/11, 2080/13, 2080/7, 2080/8, 2081/1, 2081/2, 2081/3, 2081/5, 2091/2, 2091/3, 2091/5, 2092/1, 2092/2, 2096/4, 2096/5, vse k.o. Tabor.

Pred uveljavitvijo Odloka o spremembah in dopolnitvah Odloka o OPN MOL ID (ULRS, št. 42/18) je na tem delu veljala namenska raba CU. Po uveljavitvi spremembe pa meja med podrobnejšima namenskima rabama poteka preko načrtovanih objektov in ureditev nove avtobusne postaje. Sprememba severne meje ZN PCL je posledica poteka Vilharjeve ceste južneje kot je to predvideval ZN PCL.

Spodnji sliki prikazujeta razliko med prikazom namenske rabe v OPN pred spremembo l. 2018 in po njej, kjer je z rdečo linijo prikazano območje LP, z rumeno pa območje spremembe namenske rabe:



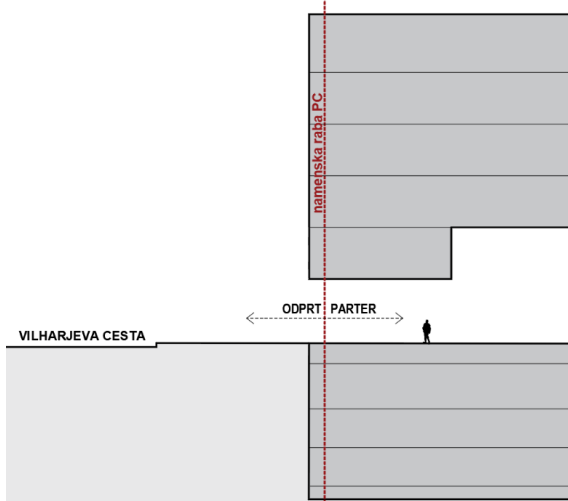
Slika 34: izsek iz lista E2444, 3.1 Prikaz območij enot urejanja prostora, podrobnejše namenske rabe in prostorskih izvedbenih pogojev, iz OPN MOL ID, Spremembe in dopolnitve ULRS 95/15.



Slika 35: izsek iz lista E2444, 3.1 Prikaz območij enot urejanja prostora, podrobnejše namenske rabe in prostorskih izvedbenih pogojev, iz OPN MOL ID, Spremembe in dopolnitve ULRS 42/18.

Nova avtobusna postaja je objekt v javnem interesu - servisira velik del mesta. **Nova AP ne obremenjuje javne površine in prostora Vilharjeve ceste v območju podrobnejše namenske rabe PC, temveč ga osmisi in sinergijsko podpira.** Vzpostavi se soodvisnost med javnim prostorom ceste in sproščenim parterjem avtobusne postaje. Poseg v javno površino se bo tudi pogodbeno uredil med mestom in lastnikom nove AP.

Spodnja slika prikazuje detajlni prečni prerez avtobusne postaje s severno mejo ZN PCL ob Vilharjevi cesti, iz katere je razvidno, da parter ostaja sproščen in v javni rabi avtobusne postaje ter vsebinsko ne omejuje motornega, tovornega, kolesarskega, potniškega prometa na Vilharjevi cesti in peščevih površin:



Slika 36: detajlni prečni prerez avtobusne postaje s prikazom meje med ZN PCL in PC (vir: Bevk Perović arhitekti).

Nadzemni del avtobusne postaje, ki sega izven območja ZN PCL, obsega površino 3,8 m<sup>2</sup> na etažo.  
Podzemni del avtobusne postaje, ki sega izven območja ZN PCL, obsega površino 36,5 m<sup>2</sup> na etažo.  
Pritlični del avtobusne postaje je svetle višine 4 m in je povsem odprt ter ne posega izven območja ZN PCL. Pritlična etaža je namenjena javnemu programu objekta, ki se vsebinsko in funkcijsko povezuje s sosednjim območjem - površino cest (PC) po OPN MOL ID.

#### 4.3.21 PRILOGA 4 OPN MOL ID (PODROBNI PROSTORSKI IZVEDBENI POGOJI ZA ENOSTAVNE IN NEZAHTEVNE OBJEKTE)

Lokacijska preveritev se nanaša na nedopustnost postavitve nadstrešnice, nadstreška na namenski rabi PC v Prilogi 4.

##### PREDLAGANA Odstopanja

S to lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od Priloge 4 za pomožne stavbe, tako da se na namenski rabi PC v območju lokacijske preveritve dovoli gradnja nadstreškov in nadstrešnic. To se določi kot urbanistični pogoj za EUP PC-25 v Prilogi 1 OPN MOL ID.

##### OBRAZLOŽITEV

Nadstreški in nadstrešnice kot enostavni ter nezahtevni objekti so tudi nujni za funkcioniranje sodobne avtobusne postaje in so predvideni z novo projektno rešitvijo ob Vilharjevi cesti vzdolž multifunkcionalnega pasu, ki bo namenjen čakalnim mestom za taksije in "drop-off" točkam ter postajališčem mestnega avtobusnega prometa.

#### 4.3.22 DODATNI PROSTORSKI IZVEDBENI POGOJI ZA PROMETNO UREDITEV ZA P4 IN P6

Po ZN PCL je za prostorski enoti P4 in P6 predviden skupni dovoz, predvsem v funkciji dostopa do parkirišča, ki je predviden med tiri in upravnim poslopjem SZ. Na mestu upravnega poslopja in parkirišča se s to investicijsko namero načrtuje južni terminal avtobusne postaje, v P6 pa prenova izteka Vilharjevega podhoda. Dostop do P6 je zagotovljen tudi iz vzhoda v križišču Masarykova – Metelkova.

Načrtovanje prometnih ureditev za prostorsko enoto P4 za južni terminal avtobusne postaje upošteva določila iz 13. in 25. čl. ZN PCL za zagotavljanje dovoza do vseh predvidenih objektov v okviru območja urejanja, tudi za prostorsko enoto P6.

Odstopanje od prometne ureditve, določene v ZN PCL, pa je možno v skladu s 28.a čl. ZN PCL, ki dopušča odstopanja od tehničnih rešitev, če so nove rešitve primernejše (med drugim tudi) iz prometno-tehničnega vidika, pri čemer se ne smejo poslabšati prostorski in okoljski pogoji.

28.a čl. ZN PCL dopušča tudi spremembe prometnih ureditev zaradi ustrežnejše oskrbe in racionalnejše izrabe prostora ob soglasju pristojnih upravljavcev in ki jih v fazi priprave odloka ZN PCL ni bilo mogoče predvideti.

##### OBRAZLOŽITEV:

Pobuda za gradnjo južnega terminala v času priprave in sprejema odloka ZN PCL ni obstajala in je zato tudi predmet te lokacijske preveritve. V predhodnih poglavjih tega elaborata je že obrazloženo, zakaj je takšna rešitev programsko ustrežnejša in bolj racionalna z vidika rabe prostora.

V skladu s (5) odstavkom 131. čl. ZUreP-2 bodo pozvani tudi pristojni nosilci urejanja prostora s področja prometa, ki bodo predložili mnenje o ustreznosti elaborata, s čimer bodo izpolnjeni pogoji iz 28.a čl. ZN PCL.

Za preprečitev poslabšanja prostorskih in okoljskih pogojev iz 28.a čl. ZN PCL se s to lokacijsko preveritvijo določa tudi dodatne prostorske izvedbene pogoje za zagotavljanje dovoza za interventna vozila za P6 v skladu s (1) odstavkom 129. čl. ZUreP-2.

## 5. UTEMELJITEV INDIVIDUALNIH ODPSTOPANJ OD PROSTORSKIH IZVEDBENIH POGOJEV

**Investicijska namera** (gradnja nove glavne avtobusne postaje Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo) v tej lokacijski preveritvi **ne zadosti posameznim prostorskim izvedbenim pogojem iz 8., 9., 10., 11., 12., 13., 29. člena v ZN PCL in 11. člena ter Priloge 4 v OPN MOL ID.**

Skladno s 129. členom ZUreP-2 Mestna občina Ljubljana zato z izvedbo te lokacijske preveritve dopušča individualno odstopanje od navedenih izvedbenih pogojev.

Skladno s 1. tč. 129. člena ZUreP-2 se s to lokacijsko preveritvijo določa tudi dodatne prostorske izvedbene pogoje za izvedbo investicijske namere. Predlagano odstopanje od PIP z LP ne vpliva na celotno rešitev, predvideno z ZN PCL.

### 5.1 INDIVIDUALNA ODPSTOPANJA OD PIP NE ZAHTEVAJO DRUGAČNE RABE PROSTORA

Individualna odstopanja od PIP iz 8., 9., 10., 11., 12., 13., 29. člena v ZN PCL in 11. člena ter Priloge 4 OPN MOL ID ter dodatni prostorski izvedbeni pogoji, navedeni v poglavju 4.3, **ne zahtevajo drugačne namenske rabe prostora** od območja stavbnih zemljišč.

### 5.2 KRITERIJI OBJEKTIVNIH OKOLIŠČIN

Skladno z 2. odstavkom 129. člena ZUreP-2 so za to lokacijsko preveritev, pri kateri ne gre za obstoječe zakonito zgrajene objekte na stavbnih zemljiščih, ugotovljene naslednje objektivne okoliščine:

- fizične lastnosti zemljišča, neprimerno parcelno strukturo, pozidanost ali rabo sosednjih zemljišč druge omejujoče okoliščine v zvezi z lokacijo, na katere investitor ne more vplivati in onemogočajo izvedbo investicije, ali pa terjajo nesorazmerne stroške na strani investitorja;
- nameravana uporaba gradbenih materialov ter tehničnih in tehnoloških rešitev, ki med pripravo in sprejetjem prostorskega izvedbenega akta niso bile poznane ali uporabljene, pa so ustrezne ali primernejše od predpisanih z vidika doseganja ciljev urejanja prostora, varstva okolja, učinkovite rabe energije ipd.;
- medsebojno neskladnost prostorskih izvedbenih pogojev, določenih v prostorskem izvedbenem aktu, ki je občina še ni uredila s spremembami in dopolnitvami tega akta.

#### 5.2.1 FIZIČNE LASTNOSTI ZEMLJIŠČA, RABA SOSEDNJIH ZEMLJIŠČ IN DRUGE OMEJUJOČE OKOLIŠČINE V ZVEZI Z LOKACIJO, NA KATERE INVESTITOR NE MORE VPLIVATI IN ONEMOGOČAJO IZVEDBO INVESTICIJE, ALI PA TERJAJO NESORAZMERNE STROŠKE NA STRANI INVESTITORJA

Lokacija nove avtobusne postaje in z njo povezana prometna ureditev predstavlja ozko grlo ob upoštevanju predpisanega programa v veljavnem ZN PCL, ki določa 43.100 m<sup>2</sup> BEP površin v štirih kletnih etažah in še dodatnih pribl. 22.800 m<sup>2</sup> BEP v treh etažah nad avtobusno postajo za parkirna mesta osebnih avtomobilov. Nobena prometno preverjena varianta možnega priključevanja in funkcioniranja nove avtobusne postaje Ljubljana po ZN PCL ne dosega min. števila avtobusnih peronov, ki bi jih bilo treba zagotoviti v okviru gradnje sodobne in funkcionalne avtobusne postaje, kar je izpostavljeno v študiji Prometna preveritev območja nove avtobusne postaje Ljubljana in v Prometni študiji variant poteka prog javnega potniškega prometa na širšem območju nove avtobusne postaje Ljubljana (glej poglavje 9).

Lokacija nove avtobusne postaje je objektivna okoliščina - fizična lastnost zemljišča. Zaradi te okoliščine ni možno zagotoviti večjega števila avtobusnih peronov na lokaciji kot je predvideva ZN PCL, temveč na dveh potniških terminalih, kar se odraža v sklepu o LP v 2. členu kot odstopanje od PIP iz:

- o 1) 8. člena ZN PCL v četrtem odstavku tako, da se vzhodno od obstoječega objekta železniške postaje dopusti tudi lociranje južnega terminala avtobusne postaje;
- o 4) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v devetem in desetem odstavku tako, da se v P4 dopustijo tudi posegi novogradnje na območju objekta B4 in A42 ter program južnega terminala avtobusne postaje;
- o 10) 10. člena ZN PCL v poglavju »Florisni obseg objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 dopusti objekt B4 južnega terminala avtobusne postaje dimenzij do 105 x 32 m;

- 12) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 za objekt B4 dopusti  $2K+P+3$ ,  $h$  = maksimalno do višine slemena obstoječega objekta železniške postaje – A4;
- 17) 11. člena ZN PCL v poglavju »Obstoječi objekti« tako, da se za obstoječe objekte v P4 dopusti tudi novogradnja izven obstoječih gabaritov objekta B4;

Lokacija, ki je po ZN PCL predvidena za novo avtobusno postajo, je na severni strani omejena z Vilharjevo cesto, na južni pa z železniškimi tiri. Tudi zaradi skokovitega povečanja prometa v zadnjih letih prometna ureditev avtobusne postaje po ZN PCL ni izvedljiva. Če bi temu dodali še nujno povečanje števila avtobusni peronov na eni lokaciji, bi s tem onemogočili nemoten potek avtobusnega prometa in prometni kolaps Vilharjeve ceste ter vseh povezanih cest. Prometni sistem, ki je neustrezno organiziran, se neustrezno izvaja in vzdržuje, ne bo uspešen ne glede na količino finančnih sredstev, namenjenih njegovemu razvoju. V prid povečanja števila avtobusnih peronov za avtobuse in površin za potnike ter posledično zmanjšanja površin za parkiranje osebnih avtomobil govori tudi Celostna prometna strategija MOL (2017), ki opredeljuje cilje za še boljšo kakovost življenja v Ljubljani in strmi k doseganju 21-ih strateških ciljev v štirih stebrih trajnostne mobilnosti (I. Steber: Več ljudi pešači, II. Steber: Več ljudi kolesari, III. Steber: Več ljudi uporablja javni potniški promet in IV. Steber: Optimiziran motorni promet). Slovenske železnice si prizadevajo zgraditi sodobno in funkcionalno avtobusno postajo, ki bo skupaj z železniško postajo tvorila osrednjo multimodalno potniško prometno vozlišče Slovenije, širše regije in mesta Ljubljane. Novo javno logistično središče bi moralo s svojo programsko pestrostjo prispevati k vzpostavitvi sodobne multimodalne prestopne točke in omogočiti bistveno izboljšanje predvsem integriranega javnega potniškega prometa. Vse to bo spodbudilo uporabo javnega prevoza kot trajnostnega nizkoogljivega prometa ter s tem vplivalo na zmanjšanje okoljskih obremenitev in prispevalo k doseganju ciljev Celostne prometne strategije MOL.

Torej raba sosednjih zemljišč (železniške in cestne površine) in omejujoče okoliščine (povečanje prometa na splošno) sta objektivni okoliščini, ki onemogočata izvedbo investicije. Zaradi teh okoliščin se načrtuje večje število avtobusnih peronov in posledično 2 terminala avtobusne postaje, drugačna razporeditev programa po posameznih etažah avtobusne postaje, sprememba tlorisnega obsega kletnih in nadzemnih etaž, etažnosti, bruto etažne višine in višinskih gabaritov objektov, kar se odraža v sklepu o LP v 2. členu kot odstopanje od PIP iz:

- 1) 8. člena ZN PCL v četrtem odstavku tako, da se vzhodno od obstoječega objekta železniške postaje dopusti tudi lociranje južnega terminala avtobusne postaje;
- 2) 8. člena ZN PCL v petem in šestem odstavku tako, da se v nadstropnih etažah severnega terminala avtobusne postaje namesto garažne hiše dopusti tudi program avtobusne postaje in spremljajočih dejavnosti;
- 4) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v devetem in desetem odstavku tako, da se v P4 dopustijo tudi posegi novogradnje na območju objekta B4 in A42 ter program južnega terminala avtobusne postaje;
- 6) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v dvanajstem odstavku tako, da se v kletnih etažah v P5 dopusti tudi tehnične in servisne prostore ter arhiv SŽ;
- 9) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v tretjem odstavku tako, da se v P3b dopustijo stranice kletne etaže v isti (ravni) liniji s kletno etažo A5;
- 10) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 dopusti objekt B4 južnega terminala avtobusne postaje dimenzij do 105 x 32 m;
- 11) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 dopusti kletna etaža dimenzij do 240,3 m x 42 m in da sega tudi v P10, da je objekt A5 dimenzij do 75 x 42 m, da je objekt B5 dimenzij do 120 x 42 m in da je mejo med objektoma A5 in B5 možno pomakniti  $\pm 5$  m v smeri vzhod-zahod;
- 12) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 za objekt B4 dopusti  $2K+P+3$ ,  $h$  = maksimalno do višine slemena obstoječega objekta železniške postaje – A4;
- 13) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 za objekt A5 dopusti maksimalna višina 27 m, za objekt B5 pa maksimalna višina 19 m. Dopusti se tudi, da se volumna objektov A5 in B5 lahko zamenjata;
- 14) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v dvanajstem in trinajstem odstavku tako, da se v P5 dopusti bruto etažna višine posameznih etaž največ 10 m v pritličju in največ 9 m v nadstropni etaži, kadar se dve etaži združita v eno;
- 17) 11. člena ZN PCL v poglavju »Obstoječi objekti« tako, da se za obstoječe objekte v P4 dopusti tudi novogradnja izven obstoječih gabaritov objekta B4;



- 19) 13. člena ZN PCL v poglavju »Mirujoči promet« v petem odstavku tako, da se v nadstropnih etažah avtobusne postaje (severni terminal) namesto javnih parkirnih mest dopusti program avtobusne postaje in spremljajočih dejavnosti;

Prostorski izvedbeni pogoji za površine cest (PC) po spremembi OPN MOL ID I. 2018 onemogočajo izvedbo investicije celovitega objekta avtobusne postaje oz. terjajo nesorazmerne stroške na strani investitorja (gradnja zalomljenega in manjšega podzemnega gabarita), saj po OPN gradnja podzemnih garaž in objektov avtobusne postaje vključno z nadstreški ter nadstrešnicami po OPN MOL ID ni možna na teh površinah. Avtobusna postaja in Vilharjeva cesta sta dve prostorski entiteti, ki v prostoru delujeta soodvisno in povezano. Predlagana odstopanja od OPN MOL ID v ničemer ne omejujejo dopustnosti izvedbe ureditev za motorni, tovorni, potniški, kolesarski promet ter za pešceve površine na površinah cest, temveč delujejo v sinergiji z njimi.

ZUreP-2 v 129. čl. dopušča odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev, v tem primeru od PIP za PC, lahko pa določi tudi dodatne PIP za njeno izvedbo. S predlaganim odstopanjem pa se namenska raba stavbnih zemljišč ne spreminja.

Prostorski izvedbeni pogoji za površine cest (PC) so objektivna okoliščina – raba sosednjih zemljišč. Ta okoliščina upravičuje odstopanje, kar se odraža v sklepu o LP v 3. členu kot:

- Na območju lokacijske preveritve iz prvega člena tega sklepa se dopusti individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev za podrobnejšo namensko rabo PC, določenih v 11. členu OPN MOL ID tako, da se za enoto urejanja prostora PC-25 dopusti tudi ureditev avtobusne postaje s spremljajočimi ureditvami na zemljiščih s parc. št. 2080/10, 2080/11, 2080/13, 2080/7, 2080/8, 2081/1, 2081/2, 2081/3, 2081/5, 2091/2, 2091/3, 2091/5, 2092/1, 2092/2, 2096/4, 2096/5, vse k.o. Tabor. Na teh zemljiščih se dopusti tudi gradnja naslednjih objektov in dejavnosti: garažne stavbe (1242), postajna poslopja, terminali in stavbe za izvajanje komunikacij ter z njimi povezane stavbe (1241), poslovne in upravne stavbe (1220), trgovske stavbe in stavbe za storitvene dejavnosti (1230) ter stavbe za funkcionalno dopolnitev (12745). Dopusti se tudi postavitev nadstrešnic in nadstreškov kot enostavnih ter nezahtevnih objektov brez upoštevanja predpisanih stopenj izkoriščenosti gradbene parcele.

Višinska kota terena, ki na območju lokacijske preveritve ob Vilharjevi cesti pada iz zahoda proti vzhodu, je fizična lastnost zemljišča, ki onemogoča izvedbo investicije po ZN PCL. Ta objektivna okoliščina upravičuje odstopanje glede višinskih gabaritov, s čimer se zagotavlja večja prožnost pri načrtovanju objektov. To se odraža v sklepu o LP v 2. členu kot odstopanje od PIP iz:

- 12) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 za objekt B4 dopusti  $2K+P+3$ ,  $h$  = maksimalno do višine slemena obstoječega objekta železniške postaje – A4;
- 13) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 za objekt A5 dopusti maksimalna višina 27 m, za objekt B5 pa maksimalna višina 19 m. Dopusti se tudi, da se volumna objektov A5 in B5 lahko zamenjata;
- 14) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v dvanajstem in trinajstem odstavku tako, da se v P5 dopusti bruto etažna višine posameznih etaž največ 10 m v pritličju in največ 9 m v nadstropni etaži, kadar se dve etaži združita v eno.

Severni del izteka obstoječega podhoda med Vilharjevo in Trgom Osvobodilne fronte po ZN PCL leži v P10 in je potreben prenove, prav tako pa je smiselno novo avtobusno postajo funkcionalno povezati z njim preko severnega in južnega terminala. Lokacija, oblika in potek obstoječega Vilharjevega podhoda so objektivne okoliščine - raba sosednjega zemljišča. Ta objektivna okoliščina upravičuje arhitekturno in krajinsko rešitev povezave avtobusne postaje v kletnih in pritlični etaži z Vilharjevim podhodom. To se odraža v sklepu o LP v 2. členu kot odstopanje od PIP iz:

- 3) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v šestem in sedmem odstavku tako, da se gradnja servisnih prostorov in vertikalnih komunikacij, zaprtih ali pokritih z nadstrešnicami, za potrebe dostopov iz kletnih etaž do zunanjih površin avtobusne postaje dopusti kjerkoli v P3b in P5 (ne pa samo v okviru objekta A51) ter v P10 (za potrebe ureditve povezave z obstoječim podhodom med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte na nivoju kleti in pritličja);
- 8) 9. člena ZN PCL v tretjem odstavku tako, da se poleg drevoreda dopusti ureditev železniškega trga v P10 za potrebe prenove pritličnih površin nad obstoječim podhodom med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte;
- 11) 10. člena ZN PCL v poglavju »Florisni obseg objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 dopusti kletna etaža dimenzij do 240,3 m x 42 m in da sega tudi v P10, da je objekt A5 dimenzij do 75 x 42 m, da je objekt B5 dimenzij do 120 x 42 m in da je meja med objektoma A5 in B5 možno pomakniti  $\pm 5$  m v smeri vzhod-zahod;

- 16) 10. člena ZN PCL v poglavju »Elementi določitve umeščanja načrtovanih ureditev v prostor« v drugem in tretjem odstavku tako, da se dopusti gradnja servisnih in komunikacijskih objektov ter nadstrešnic in nadstreškov nad čakalnicami, kolesarnicami, uvoznimi klančinami, stopnišči, dvigali ipd. izven gradbene meje objektov v P3b, P5 in P10 (tudi več kot 2 m).

Zaradi ugotovljenih objektivnih okoliščin iz 1. alineje 2. odstavka iz 129. čl. ZUreP-2 investicijska namera ne zadosti prostorskim izvedbenim pogojem iz:

- 8. člena ZN PCL glede predvidenih dejavnosti in zmogljivosti v P3b, P4 ter P5 in gradnje javnih trgov v P10;
- 9. člena ZN PCL glede krajinskih ureditev v P10;
- 10. člena ZN PCL glede tlorisnega obsega kletnih in nadzemnih etaž, etažnosti, bruto etažne višine in višinskih gabaritov objektov v P3b, P4 ter P5;
- 11. člena ZN PCL glede novogradnje južnega terminala avtobusne postaje izven tlorisnih gabaritov objekta B4 in A4<sub>2</sub>;
- 13. člena ZN PCL glede površin mirujočega prometa in avtobusne postaje;
- 11. člena in Priloge 4 OPN MOL ID glede dopustnih objektov in dejavnosti na podrobnejši namenski rabi PC.

## 5.2.2 TEHNIČNE IN TEHNOLOŠKE REŠITVE, KI MED PRIPRAVO IN SPREJETJEM PROSTORSKEGA IZVEDBENEGA AKTA NISO BILE POZNANE ALI UPORABLJENE, PA SO USTREZNE ALI PRIMERNEJŠE OD PREDPISANIH Z VIDIKA DOSEGANJA CILJEV UREJANJA PROSTORA, VARSTVA OKOLJA, UČINKOVITE RABE ENERGIJE IPD.

Slovenske železnice, d.o.o., so pobudnik te lokacijske preveritve in hkrati tudi investitor predvidenih objektov v prostorskih enotah P3b, P4, P5, P10. Na javnem enostopenjskem arhitekturnem mednarodnem natečaju je bila izbrana idejna arhitekturna rešitev na obravnavanem območju.

Slovenske železnice se pri izvajanju tega investicijskega projekta ravna po načelih kakovosti, strokovnosti, transparentnosti in optimalne izbire, zato je uporaba postopka natečaja smotrna odločitev.

Ustreznejše tehnične in tehnološke rešitve, pridobljene na javnem natečaju in kasneje v novi dopolnjeni projektni rešitvi, ki so primernejše od predpisanih v ZN PCL, so (pa ne zadostijo posameznim PIP iz ZN PCL):

- umestitev avtobusne postaje na dva potniška terminala zaradi funkcionalnega (boljša organizacija, fleksibilnost in upravljanje avtobusne postaje, lažje usmerjanje potnikov, razbremenitev prometa in učinkovitejši prometni tok na območju PCL, višja raven varnosti), nacionalnega (upoštevanje Strategije razvoja prometa v RS do l. 2030 in Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030) in mednarodnega vidika (doseganje ciljev Evropskega zelenega dogovora, Slovenija kot križišče mednarodnih prometnih smeri): severni za medkrajevni in primestni promet ter južni za mednarodnega; to so objektivne okoliščine, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičujejo odstopanje od PIP iz:
  - 1) 8. člena ZN PCL v četrtem odstavku tako, da se vzhodno od obstoječega objekta železniške postaje dopusti tudi lociranje južnega terminala avtobusne postaje;
  - 4) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v devetem in desetem odstavku tako, da se v P4 dopustijo tudi posegi novogradnje na območju objekta B4 in A4<sub>2</sub> ter program južnega terminala avtobusne postaje;
  - 10) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 dopusti objekt B4 južnega terminala avtobusne postaje dimenzij do 105 x 32 m;
  - 12) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 za objekt B4 dopusti  $2K+P+3$ ,  $h =$  maksimalno do višine slemena obstoječega objekta železniške postaje – A4;
  - 17) 11. člena ZN PCL v poglavju »Obstoječi objekti« tako, da se za obstoječe objekte v P4 dopusti tudi novogradnja izven obstoječih gabaritov objekta B4;
- ureditev poslovnega in komercialnega programa v nadzemnih etažah obeh terminalov avtobusne postaje v P5 in P4, parkiranje pa zgolj v kletnih etažah v P5; to so objektivne okoliščine, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičujejo odstopanje od PIP iz:
  - 2) 8. člena ZN PCL v petem in šestem odstavku tako, da se v nadstropnih etažah severnega terminala avtobusne postaje namesto garažne hiše dopusti tudi program avtobusne postaje in spremljajočih dejavnosti;

- 4) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v devetem in desetem odstavku tako, da se v P4 dopustijo tudi posegi novogradnje na območju objekta B4 in A42 ter program južnega terminala avtobusne postaje;
- vzdolžna izravnava gabarita kletne etaže v P5 zaradi konstrukcije in načina gradnje je objektivna okoliščina, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičuje odstopanje od PIP iz:
  - 9) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v tretjem odstavku tako, da se v P3b dopustijo stranice kletne etaže v isti (ravni) liniji s kletno etažo A5;
  - 11) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 dopusti kletna etaža dimenzij do 240,3 m x 42 m in da sega tudi v P10, da je objekt A5 dimenzij do 75 x 42 m, da je objekt B5 dimenzij do 120 x 42 m in da je mejo med objektoma A5 in B5 možno pomakniti ± 5 m v smeri vzhod-zahod;
- zmanjšanje kletne etaže po celotni dolžini v P5 in P3b na širino 42 m je objektivna okoliščina, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičuje odstopanje od PIP iz:
  - 11) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 dopusti kletna etaža dimenzij do 240,3 m x 42 m in da sega tudi v P10, da je objekt A5 dimenzij do 75 x 42 m, da je objekt B5 dimenzij do 120 x 42 m in da je mejo med objektoma A5 in B5 možno pomakniti ± 5 m v smeri vzhod-zahod;
- ureditev tehničnih in servisnih prostorov ter arhiv SŽ v delu podzemnih garaž, ki so po ZN PCL v celoti namenjeni garaži, je objektivna okoliščina, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičuje odstopanje od PIP iz:
  - 6) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v dvanajstem odstavku tako, da se v kletnih etažah v P5 dopusti tudi tehnične in servisne prostore ter arhiv SŽ;
- ureditev tehničnih in servisnih prostorov v kletnih etažah južnega terminala avtobusne postaje v P4 je objektivna okoliščina, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičuje odstopanje od PIP iz:
  - 4) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v devetem in desetem odstavku tako, da se v P4 dopustijo tudi posegi novogradnje na območju objekta B4 in A42 ter program južnega terminala avtobusne postaje;
  - 12) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 za objekt B4 dopusti  $2K+P+3$ ,  $h$  = maksimalno do višine slemena obstoječega objekta železniške postaje – A4;
- drugačna razporeditev in število parkirnih mest za avtobuse (sodobni avtobusi so vse večji) in prometnega režima (uvozi v kletne etaže, uvozi v perone), ki vpliva na povečanje tlorisnih gabaritov kletnih in nadzemnih etaž obeh terminalov, so objektivne okoliščine, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičujejo odstopanje od PIP iz:
  - 1) 8. člena ZN PCL v četrtem odstavku tako, da se vzhodno od obstoječega objekta železniške postaje dopusti tudi lociranje južnega terminala avtobusne postaje;
  - 4) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v devetem in desetem odstavku tako, da se v P4 dopustijo tudi posegi novogradnje na območju objekta B4 in A42 ter program južnega terminala avtobusne postaje;
  - 10) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 dopusti objekt B4 južnega terminala avtobusne postaje dimenzij do 105 x 32 m;
  - 11) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 dopusti kletna etaža dimenzij do 240,3 m x 42 m in da sega tudi v P10, da je objekt A5 dimenzij do 75 x 42 m, da je objekt B5 dimenzij do 120 x 42 m in da je mejo med objektoma A5 in B5 možno pomakniti ± 5 m v smeri vzhod-zahod;
  - 12) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 za objekt B4 dopusti  $2K+P+3$ ,  $h$  = maksimalno do višine slemena obstoječega objekta železniške postaje – A4;
  - 13) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 za objekt A5 dopusti maksimalna višina 27 m, za objekt B5 pa maksimalna višina 19 m. Dopusti se tudi, da se volumna objektov A5 in B5 lahko zamenjata;
  - 14) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v dvanajstem in trinajstem odstavku tako, da se v P5 dopusti bruto etažna višine posameznih etaž največ 10 m v pritličju in največ 9 m v nadstropni etaži, kadar se dve etaži združita v eno;
  - 17) 11. člena ZN PCL v poglavju »Obstoječi objekti« tako, da se za obstoječe objekte v P4 dopusti tudi novogradnja izven obstoječih gabaritov objekta B4;
- izvedba aktivne zelene strehe in servisnih dejavnosti na strehi v P5 in P4, ki je z ekološkega vidika bolj primerna od pretežno zelene strehe, kot jo dopušča ZN PCL, saj vpliva na izboljšanje mikroklima in pripomore k zadrževanju vode ter s tem razbremeni javno kanalizacijo v času padavin, padavinska voda pa se lahko namenja ponovni uporabi, hkrati pa zagotavlja zelene urbane površine za druženje in počitek obiskovalcem; tehnološka rešitev aktivne zelene strehe je objektivna okoliščina, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičuje odstopanje od PIP iz:

- 15) 10. člena ZN PCL v poglavju »Oblikovanje objektov« v drugem odstavku tako, da se strehe novih objektov in nadzidav, ki lahko ravne, eno ali večkapna z naklonom do 6°, izvedene pretežno kot terasne zelene površine, dopustijo tudi v P4. Dopusti se tudi izvedba aktivne zelene strehe s servisnimi prostori nad koto najvišje točke venca objektov v P5 in P4;
- ureditev prehoda za pešce in kolesarje nad tiri iz železniške postajne dvorane, ki je predvidena južno od objekta avtobusne postaje, skozi katerikoli objekt: A5, B5 in/ali A51, je objektivna okoliščina, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičuje odstopanje od PIP iz:
  - 5) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v enajstem odstavku tako, da se nov mestni prehod dopusti kjerkoli v P5;
- optimalna izkoriščenost prostora, funkcionalna razporeditev načrtovanih objektov, površin in dejavnosti znotraj P3b in P5, kar vpliva na premik meje med objektoma A5 in B5 ter možnost zamenjave višinskih gabaritov med njima; vpliva pa tudi na umestitev vertikalnih komunikacij izven gradbenih mej objektov, so objektivne okoliščine, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičujejo odstopanje od PIP iz:
  - 2) 8. člena ZN PCL v petem in šestem odstavku tako, da se v nadstropnih etažah severnega terminala avtobusne postaje namesto garažne hiše dopusti tudi program avtobusne postaje in spremljajočih dejavnosti;
  - 3) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v šestem in sedmem odstavku tako, da se gradnja servisnih prostorov in vertikalnih komunikacij, zaprtih ali pokritih z nadstrešnicami, za potrebe dostopov iz kletnih etaž do zunanjih površin avtobusne postaje dopusti kjerkoli v P3b in P5 (ne pa samo v okviru objekta A51) ter v P10 (za potrebe ureditve povezave z obstoječim podhodom med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte na nivoju kleti in pritličja);
  - 11) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 dopusti kletna etaža dimenzij do 240,3 m x 42 m in da sega tudi v P10, da je objekt A5 dimenzij do 75 x 42 m, da je objekt B5 dimenzij do 120 x 42 m in da je mejo med objektoma A5 in B5 možno pomakniti ± 5 m v smeri vzhod-zahod;
  - 13) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 za objekt A5 dopusti maksimalna višina 27 m, za objekt B5 pa maksimalna višina 19 m. Dopusti se tudi, da se volumna objektov A5 in B5 lahko zamenjata;
  - 14) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v dvanajstem in trinajstem odstavku tako, da se v P5 dopusti bruto etažna višine posameznih etaž največ 10 m v pritličju in največ 9 m v nadstropni etaži, kadar se dve etaži združita v eno;
  - 16) 10. člena ZN PCL v poglavju »Elementi določitve umeščanja načrtovanih ureditev v prostor« v drugem in tretjem odstavku tako, da se dopusti gradnja servisnih in komunikacijskih objektov ter nadstrešnic in nadstreškov nad čakalnicami, kolesarnicami, uvoznimi klančinami, stopnišči, dvigali ipd. izven gradbene meje objektov v P3b, P5 in P10 (tudi več kot 2 m);
  - 18) 12. člena ZN PCL tako, da se dopusti gradnja nadstreškov in nadstrešnic v P3b, P5, P10, P4 in P6, ki se po zahtevnosti razvrščajo med enostavne in nezahtevne objekte;
  - 20) 13. člena ZN PCL v poglavju »Avtobusna postaja« v petem odstavku tako, da se poleg vertikalnih komunikacij dopusti tudi horizontalne komunikacije z novo železniško postajno dvorano nad tiri in da se avtobusne perone na severnem terminalu dopusti pod nadstropji objektov A5 in B5, v katerih je program avtobusne postaje, poslovni in komercialni program; avtobusne perone na južnem terminalu pa v P4;
- možnost povezave kletne etaže z obstoječim podhodom med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte ter ureditve novega železniškega trga v P10, je objektivna okoliščina, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičuje odstopanje od PIP iz:
  - 7) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v dvaindvajsetem odstavku tako, da se v P10 dopusti tudi gradnja javnih trgov za potrebe prenove obstoječega podhoda med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte ter povezave podhoda z avtobusno postajo;
  - 8) 9. člena ZN PCL v tretjem odstavku tako, da se poleg drevoreda dopusti ureditev železniškega trga v P10 za potrebe prenove pritličnih površin nad obstoječim podhodom med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte;
- možnost navezave objektov in površin v P4 do južnega izteka Vilharjevega podhoda v P6, je objektivna okoliščina, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičuje odstopanje od PIP iz:
  - 20) 13. člena ZN PCL v poglavju »Avtobusna postaja« v petem odstavku tako, da se poleg vertikalnih komunikacij dopusti tudi horizontalne komunikacije z novo železniško postajno dvorano nad tiri in da se avtobusne perone na severnem terminalu dopusti pod nadstropji objektov A5 in B5, v katerih je program avtobusne postaje, poslovni in komercialni program; avtobusne perone na južnem terminalu pa v P4;

ter v sklepu o LP v 4. členu kot dodatni PIP:

- *Prometne ureditve za prostorsko enoto P4 se na podlagi dopustnih odstopanj iz 2. člena tega sklepa za južni terminal avtobusne postaje načrtujejo tako, da se zagotavlja tudi dovoz za intervencijska vozila za prostorsko enoto P6.*

Nova projektna rešitev upošteva tudi arhitekturno rešitev novega železniškega nadhoda v P12a, kar je prav tako objektivna okoliščina - tehnična rešitev, ki med pripravo in sprejetjem ZN PCL ni bila poznana, je pa ustrežnejša in primernejša od predpisanih rešitev v ZN PCL. Zaradi novega železniškega nadhoda v P12a se s to LP predlaga povišanje višinskih gabaritov objektov A5 in B5, ter arhitekturno rešitev prizidave Vilharjevega podhoda in ureditve njegovega izteka na južni strani. Arhitekturna rešitev novega železniškega nadhoda v P12a je objektivna okoliščina, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičuje odstopanje od PIP iz:

- *11) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 dopusti kletna etaža dimenzij do 240,3 m x 42 m in da sega tudi v P10, da je objekt A5 dimenzij do 75 x 42 m, da je objekt B5 dimenzij do 120 x 42 m in da je meja med objektoma A5 in B5 možno pomakniti ± 5 m v smeri vzhod-zahod;*
- *13) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 za objekt A5 dopusti maksimalna višina 27 m, za objekt B5 pa maksimalna višina 19 m. Dopusti se tudi, da se volumna objektov A5 in B5 lahko zamenjata;*
- *14) člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v dvanajstem in trinajstem odstavku tako, da se v P5 dopusti bruto etažna višine posameznih etaž največ 10 m v pritličju in največ 9 m v nadstropni etaži, kadar se dve etaži združita v eno;*
- *19) 13. člena ZN PCL v poglavju »Mirujoči promet« v petem odstavku tako, da se v nadstropnih etažah avtobusne postaje (severni terminal) namesto javnih parkirnih mest dopusti program avtobusne postaje in spremljajočih dejavnosti.*

Predhodno navedene predlagane rešitve zadoščajo tudi nedavno sprejetim standardom ter drugim predpisom in narekujejo drugačno razporeditev prostorov, uporabo materialov ..., ki v času sprejetja ZN PCL niso bili poznani:

- Pravilnik o mehanski odpornosti in stabilnosti objektov (ULRS, št. 101/05, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1);
- Pravilnik o požarni varnosti v stavbah (ULRS, št. 31/04, 10/05, 83/05, 14/07, 12/13, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1);
- Pravilnik o zahtevah za vgradnjo kurilnih naprav (ULRS, št. 100/13, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1);
- Pravilnik o zaščiti stavb pred vlago (ULRS, št. 29/04, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1);
- Pravilnik o prezračevanju in klimatizaciji stavb (ULRS, št. 42/02, 105/02, 110/02 – ZGO-1, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1);
- Pravilnik o zahtevah za nizkonapetostne električne inštalacije v stavbah (ULRS, št. 140/21 in 199/21 – GZ-1);
- Pravilnik o zaščiti pred hrupom v stavbah (ULRS, št. 10/12, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1);
- Pravilnik o učinkoviti rabi energije v stavbah (ULRS, št. 52/10, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1);
- Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov (ULRS, št. 41/18 in 199/21 – GZ-1);
- Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev na delovnih mestih (ULRS, št. 89/99, 39/05, 43/11 - ZVZD-1);
- Priporočila za ozelenitev streh in vertikalnih površin (MOP, 2021);
- Priložnik o dostopnosti objektov v javni rabi (UIRS, 2015);
- Evropski zeleni dogovor;
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030;
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030.

Predlagano odstopanje v tej lokacijski preveritvi je v primerjavi z zasnovo po veljavnem ZN PCL, ki v nekaterih delih odstopa od veljavnih predpisov in dobre inženirske prakse, primernejše tudi z vidika doseganja ciljev urejanja prostora:

- priprava in izvajanje prostorskih aktov;
- ustrezen in univerzalen dostop do gospodarske javne infrastrukture;
- urbani razvoj mest in širših mestnih območij;
- ustvarjanje in razvoj kakovostnih mest;
- prostorska usklajenost in medsebojno dopolnjujoče več-funkcijske razmestitve različnih dejavnosti v prostoru;
- prilagajanje na podnebne spremembe;



- omogočanje prehoda v nizko-ogljico družbo z zmanjšanjem izpustov toplogrednih plinov, učinkovito rabo energije in rabo obnovljivih virov energije;
- zagotavljanje zelenih urbanih površin in s tem večjo biotsko raznovrstnost ter zmanjšanje učinka mestnih toplotnih otokov;
- ohranjanje prostorske zmogljivosti za sedanje in prihodnje generacije.

Doseganje zgoraj navedenih ciljev je v javnem interesu.

Pri odstopanju od PIP iz 11. člena in Priloge 4 OPN MOL ID, ki veljajo za podrobnejšo namensko rabo PC na območju lokacijske preveritve, je treba upoštevati še, kaj bi opustitev tega predlaganega odstopanja pomenila za načrtovanje severnega terminala avtobusne postaje. Objekt bi imel v nadzemnem delu odrezan severozahodni vogal, kar bi povsem skazilo njegovo podobo brez vsakega vidnega in funkcionalnega smisla. V kletnih etažah pa bi to pomenilo tolikšno zmanjšanje, da ne bi bile primerne za parkiranje avtomobilov, saj bi bilo možno število parkirnih mest premajhno, hkrati pa bi nastalo veliko neuporabljenega prostora v teh etažah. Kot izhaja iz pravnega mnenja, je mogoče trditi, da koristi tega odstopanja bistveno presega pomen posega v dopustne objekte na majhnem delu območja EUP PC-25 z namensko rabo PC – površine cest.

Zaradi objektivne okoliščine – tehnične rešitve povečanja števila avtobusnih peronov, posledično pa tudi umestitve avtobusne postaje na dva potniška terminala in povečanja gabaritov tudi izven območja ZN PCL preko njegove severne meje, investicijska namera ne zadosti PIP iz 11. člena in Priloge 4 OPN MOL ID. Ta okoliščina upravičuje odstopanje, kar se odraža v sklepu o LP v 3. členu kot:

- o *Na območju lokacijske preveritve iz prvega člena tega sklepa se dopusti individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev za podrobnejšo namensko rabo PC, določenih v 11. členu OPN MOL ID tako, da se za enoto urejanja prostora PC-25 dopusti tudi ureditev avtobusne postaje s spremljajočimi ureditvami na zemljiščih s parc. št. 2080/10, 2080/11, 2080/13, 2080/7, 2080/8, 2081/1, 2081/2, 2081/3, 2081/5, 2091/2, 2091/3, 2091/5, 2092/1, 2092/2, 2096/4, 2096/5, vse k.o. Tabor. Na teh zemljiščih se dopusti tudi gradnja naslednjih objektov in dejavnosti: garažne stavbe (1242), postajna poslopja, terminali in stavbe za izvajanje komunikacij ter z njimi povezane stavbe (1241), poslovne in upravne stavbe (1220), trgovske stavbe in stavbe za storitvene dejavnosti (1230) ter stavbe za funkcionalno dopolnitev (12745). Dopusti se tudi postavitve nadstrešnic in nadstreškov kot enostavnih ter nezahtevnih objektov brez upoštevanja predpisanih stopenj izkoriščenosti gradbene parcele.*

Zaradi ugotovljenih objektivnih okoliščin iz 2. alineje 2. odstavka iz 129. čl. ZUreP-2 investicijska namera ne zadosti prostorskim izvedbenim pogojem iz:

- 8. člena ZN PCL glede predvidenih dejavnosti in zmogljivosti v P3b, P4 ter P5 in gradnje javnih trgov v P10;
- 9. člena ZN PCL glede krajinskih ureditev v P10;
- 10. člena ZN PCL glede tlorisnega obsega kletnih in nadzemnih etaž, etažnosti, bruto etažne višine in višinskih gabaritov objektov v P3b, P4 ter P5; glede oblikovanja streh;
- 11. člena ZN PCL glede novogradnje južnega terminala avtobusne postaje izven tlorisnih gabaritov objekta B4 in A4<sub>2</sub>;
- 12. člena ZN PCL glede dopustnih enostavnih objektov;
- 13. člena ZN PCL glede površin mirujočega prometa in avtobusne postaje;
- 11. člena in Priloge 4 OPN MOL ID glede dopustnih objektov in dejavnosti na namenski rabi PC.

### 5.2.3 MEDSEBOJNA NESKLADNOST PROSTORSKIH IZVEDBENIH POGOJEV, DOLOČENIH V PROSTORSKEM IZVEDBENEM AKTU, KI JE OBČINA ŠE NI UREDILA S SPREMEMBAMI IN DOPOLNITVAMI TEGA AKTA

V 29. členu ZN PCL je pridobivanje najprimernejših strokovno ustreznih arhitekturnih rešitev za predvidene objekte in površine v prostorskih enotah P1, P2, P3a, P3b, P5 in P12a predvideno z urbanistično pogodbo v okviru javno – zasebnega partnerstva. To pa je bilo s sklepom Vlade RS razveljavljeno l. 2020.

S to lokacijsko preveritvijo se predlaga v prostorskih enotah P3b in P5 pridobitev strokovno ustreznih arhitekturnih rešitev z javnim natečajem, prav tako kot ZN PCL to že določa za preostale prostorske enote.

Zaradi ugotovljenih objektivnih okoliščin iz 3. alineje 2. odstavka iz 129. čl. ZUreP-2 investicijska namera ne zadosti prostorskim izvedbenim pogojem iz:

- 29. člena v ZN PCL glede pridobivanja najustrežnejših arhitekturnih rešitev v P3b in P5 z urbanistično pogodbo. Medsebojna neskladnost PIP je objektivna okoliščina, ki v sklepu o LP v 2. členu upravičuje odstopanje od PIP iz:
  - o 21) 29. člena ZN PCL v šestem in sedmem odstavku tako, da se dopusti pridobitev najprimernejših strokovno ustreznih arhitekturnih rešitev z javnim natečajem tudi za prostorski enoti P3b in P5.

### 5.3 KRITERIJI DOPUSTNOSTI INDIVIDUALNIH Odstopanj od PIP

Skladno s 4. odstavkom 129. člena ZUreP-2 predlagano odstopanje od PIP v ZN PCL izpolnjuje naslednje pogoje:

- ni v nasprotju z javnim interesom in cilji prostorskega razvoja občine;
- s predlaganim odstopanjem se lahko doseže gradbeni namen prostorskega izvedbenega akta ob hkratnem upoštevanju drugih prostorskih izvedbenih pogojev, nameravana gradnja pa ne bo spremenila načrtovanega videza območja, ne bo poslabšala bivalnih in delovnih razmer na njem in povzročila motečega vpliva na podobo naselja ali krajine;
- s predlaganim odstopanjem se ne zmanjšuje možnosti pozidave sosednjih zemljišč;
- ni v nasprotju s pravnimi režimi ali sprejetimi državnimi prostorskimi izvedbenimi akti.

#### 5.3.1 SKLADNOST Z JAVNIM INTERESOM IN CILJI PROSTORSKEGA RAZVOJA OBČINE

Individualno odstopanje v tej lokacijski preveritvi je skladno **z javnim interesom**:

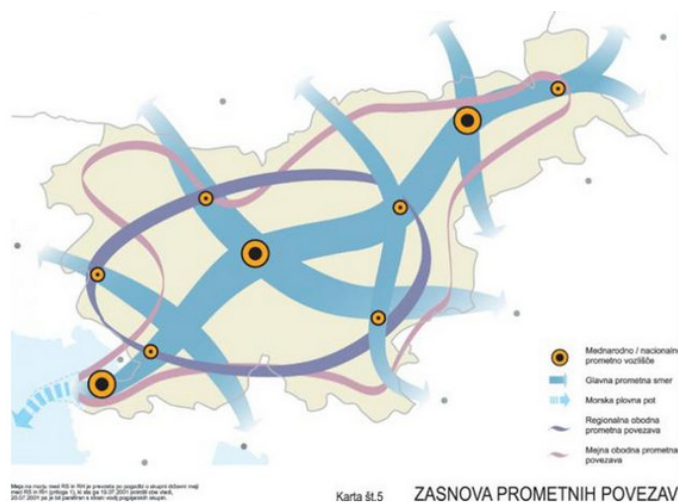
- z njim soglaša Mestna občina Ljubljana v celostni prometni strategiji, saj je prenovljena avtobusna in železniška postaja en izmed strateških ciljev trajnostne mobilnosti občine;
- območje lokacijske preveritve in območje ZN PCL je v območju državnega prostorskega načrta za Ljubljansko železniško vozlišče, s katerim se med drugim načrtujejo tudi potrebne preureditve državnih in občinskih cest, ob upoštevanju potniškega in tovornega prometa s posebno pozornostjo na zagotavljanju ustrezne navezave na javni potniški promet ter kolesarski in peš promet, in da se zagotovijo možnosti za kvaliteten urbani razvoj Ljubljane kot glavnega mesta Republike Slovenije;
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije določa:

5.3 Za ustrezen razvoj poselitve in gospodarskih dejavnosti ter njihovo vključevanje v mednarodna infrastrukturna omrežja se sočasno spodbuja izgradnja gospodarske javne infrastrukture.

(3) Zasnovo cestnega in železniškega omrežja, letališč in pristanišč tvorijo prometni sistemi, ki prednostno povezujejo urbana naselja v uravnoteženo in učinkovito strukturo. Prometno omrežje podpira oziroma vzpostavlja pogoje za razvoj policentrične strukture urbanega sistema, gospodarski razvoj in večjo konkurenčnost države. Prometno omrežje in funkcijsko uravnoteženo omrežje urbanih naselij povezuje urbana

območja s podeželskimi, oddaljenimi, obrobni in strateško ali drugače pomembnimi območji pri čemer se daje prednost javnim prevoznim sredstvom.

(8) Da bi v največji možni meri zmanjšali negativne vplive cestnega motornega prometa na prostorski razvoj in okolje, se prednostno razvija železniški promet in javni potniški promet ter poudarja razvoj vseh oblik nemotoriziranega prometa (kolesarski, peš promet). Zagotavlja se celovitost prometnega sistema s funkcionalnim povezovanjem vseh načinov prevoza potnikov in transporta blaga.



Slika 37: izsek iz Odloka o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (ULRS, št. 76/04, 33/07 – ZPNačrt in 61/17 – ZUreP-2).

Individualno odstopanje v tej lokacijski preveritvi je skladno z načelom trajnostnega prostorskega razvoja (6. čl. ZUreP-3). Z načrtovanjem in gradnjo nove avtobusne postaje Ljubljana se zagotavlja racionalna in učinkovita raba prostorskih potencialov, zemljišč in objektov (boljša in večja izraba obstoječih površin in zemljišč), dostopnost storitev družbenega in gospodarskega pomena ter usklajena in dopolnjujoča razmestitev dejavnosti v prostoru.

Javni interes za gradnjo nove avtobusne postaje Ljubljana je izražen tudi v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 in v Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, kjer so med drugimi navedeni ukrepi:

*Javni potniški promet bo treba posodobiti in urediti tako, da se čim boljše izkoristijo prednosti železnice, ki je lahko temeljna nosilka, in da se z avtobusnimi prevozi zagotovi ustrezna ponudba na drugih območjih. Zato je treba uresničiti te ukrepe:*

– ...  
– izvajati ukrepe trajnostne mobilnosti na državni in lokalni ravni s spodbujanjem pešaškega, kolesarskega

*in javnega potniškega prometa ter zagotavljati možnosti za P + R:*

– vse prestopne točke postaje in postajališča opremiti z nadstreški, urediti perone tako, da je mogoče udobno vstopanje in izstopanje, urediti udobne in varne dostope, uvesti sodobne informacijske sisteme idr., zgraditi ljubljansko železniško in avtobusno postajo;

– ...

Individualno odstopanje v tej lokacijski preveritvi upošteva tudi posebne cilje iz Strategije razvoja prometa v RS do l. 2030, in sicer:

– izboljšanje dostopnosti mednarodnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom);

– izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije;

– izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih;

– Ljubljana: Treba je omogočiti neoviran pretok železniškega in cestnega tranzitnega prometa, tako da bo čim manj neugodnih vplivov na okolje. Izboljšana mora biti multimodalna dostopnost do mesta za mednarodni, medkrajevni in primestni potniški ter tovorni promet s poudarkom na trajnostnem razvoju. Razvit mora biti trajnostni mestni prometni sistem. Treba je vzpostaviti sistem prestopnih točk, na katerih bo mogoč udoben in hiter prestop med različnimi prometnimi sredstvi. Osrednja prestopna točka bo potniška postaja, ki bo stična točka mednarodnega, medkrajevnega, primestnega in

mestnega prometa ter na kateri bo mogoč prestop med vsemi prometnimi sredstvi. Treba je vzpostaviti tudi logistično središče, v katerem bo mogoč pretovor med železniškim in cestnim prometom ter v katerem bo omogočen razvoj dopolnilnih dejavnosti.

– izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti;

– prilagoditev zakonodaje, pravil in standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa (uporaba sistemov pametne mobilnosti);

– izboljšanje varnosti prometnega sistema (izboljšati varnost prometnega sistema/omrežja z ukrepi v celotnem omrežju, kot so umirjanje prometa, ukrepi za spodbujanje uporabe javnega prevoza itd.);

– zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje, izboljšanje energetske učinkovitost, finančna vzdržnost prometnega sistem.

Individualno odstopanje v tej lokacijski preveritvi je skladno s **cilji prostorskega razvoja občine:**

– z nadaljevanjem projekta mednarodnega Potniškega centra Ljubljana (2. Izhodišča in cilji prostorskega razvoja MOL, poglavje (B), tč. 10, 10. alineja, OPN – strateški del);

– Ljubljana ni samo glavno mesto, ampak je tudi središče države, skozi katerega potekajo vse najpomembnejše prometne poti. Tem potem je treba zagotoviti neoviran pretok (3.2. Temeljne usmeritve prometnega povezovanja naselij v MOL in LUR, poglavje (1), 2. odstavek, OPN– strateški del);

– poleg ustrezne posodobitve glavne železniške potniške postaje v Ljubljani je treba, predvsem na stičnih točkah železniških prog in linij JPP, urediti dodatna postajališča za regijske potniške vlake posvečanje posebne pozornosti skrbi za okolje (3.2. Temeljne usmeritve prometnega povezovanja naselij v MOL in LUR, poglavje (2), 4. odstavek, OPN– strateški del);

– v prid povečanja števila peronov za avtobuse in površin za potnike ter posledično zmanjšanja površin za parkiranje osebnih avtomobilov govori tudi Celostna prometna strategija MOL (2017), ki opredeljuje cilje za še boljšo kakovost življenja v Ljubljani in strmi k doseganju 21-ih strateških ciljev v IV stebrih trajnostne mobilnosti (I. steber: več ljudi pešači; II. steber: več ljudi kolesari, III. steber: več ljudi

uporablja javni potniški promet in IV. steber: optimiziran motorni promet). Slovenske železnice si prizadevajo zgraditi sodobno in funkcionalno avtobusno postajo, ki bo skupaj z železniško postajo tvorila osrednjo multimodalno potniško prometno vozlišče Slovenije, širše regije in mesta Ljubljane. Novo javno logistično središče bi moralo s svojo programsko pestrostjo prispevati k vzpostavitvi sodobne multimodalne prestopne točke in omogočiti bistveno izboljšanje predvsem integriranega javnega potniškega prometa. Vse to bo spodbudilo uporabo javnega prevoza kot trajnostnega nizkoogljičnega prometa ter s tem vplivalo na zmanjšanje okoljskih obremenitev in prispevalo k doseganju ciljev Celostne prometne strategije MOL.

Predmetna lokacijska preveritev omogoča izvajanje ZN PCL in urejanje ter funkcionalno revitalizacijo danes že degradiranih in propadajočih zemljišč ob glavni železniški in avtobusni postaji. Alternativa je postopek sprememb in dopolnitev ZN, kar pa zaradi zahtevnosti območja, kjer gre za preplet državnega načrtovanja in ureditev občinskega pomena, česar pa v pribl. petih letih ni možno izvesti. S tem bi bile zaustavljene zasebne in javne investicije, območje pa prepuščeno nadaljnji degradaciji. Kar pa je nesprejemljivo z vidika načrtovanja sodobne javne infrastrukture.

Celostna prometna strategija MOL (2017) opredeljuje cilje za boljšo kakovost življenja v Ljubljani in stremi k doseganju 21-ih strateških ciljev v štirih stebrih trajnostne mobilnosti<sup>1</sup>. Prenovljena avtobusna in železniška postaja Ljubljana je en od strateških ciljev v III. stebru trajnostne mobilnosti.

Namen SŽ je zgraditi sodobno in funkcionalno avtobusno postajo, ki bo skupaj z železniško postajo tvorila osrednjo multimodalno potniško prometno vozlišče Slovenije, širše regije in mesta Ljubljane. Nov Potniški center Ljubljana bo s svojo programsko pestrostjo sodobna multimodalna potniška prestopna točka. Izgradnja avtobusne postaje bo spodbudila uporabo javnega prevoza kot trajnostnega nizkoogljičnega prometa in s tem vplivala na zmanjšanje okoljskih obremenitev. Z izgradnjo avtobusne postaje Ljubljana se bodo uresničevali tudi cilji Celostne prometne strategije MOL.

### 5.3.2 DOSEGANJE GRADBENEGA NAMENA PROSTORSKEGA IZVEDBENEGA AKTA OB HKRATNEM UPOŠTEVANJU DRUGIH PROSTORSKIH IZVEDBENIH POGOJEV, NAMERAVANA GRADNJA NE SPREMINJA NAČRTOVANEGA VIDEZA OBMOČJA, NE POSLABŠUJE BIVALNIH IN DELOVNIH RAZMER NA NJEM TER NE POVZROČA MOTEČEGA VPLIVA NA PODOBO NASELJA ALI KRAJINE

Predlagano odstopanje od PIP v tej lokacijski preveritvi je skladno z namembnostjo območja ZN PCL - vsebinska in fizična prenova ureditvenega območja Potniškega centra Ljubljana (2. člen ZN). 15 let po sprejetju ZN bo omogočena ureditev degradiranega zemljišča v samem mestnem središču prestolnice.

Z individualnim odstopanjem od določil prostorsko izvedbenih pogojev ne bo povzročena moteča vpliva na podobo naselja, kjer je prevladujoča podoba gradnje za poslovne, upravne, trgovske, kulturne, izobraževalne, kongresne in sejemske, gostinske, rekreacijske in prostočasne dejavnosti, hotel ter stanovanja, za potrebe prometne in logistične dejavnosti, predvsem za železniško potniško postajo in avtobusno postajo in za garaže. Nameravana gradnja tudi ne bo poslabšala delovnih razmer – te se bodo izboljšale, saj bodo v novih stavbah sodobni delovni prostori, ki izpolnjujejo vse zahteve. Predlagano odstopanje od PIP pa bo prispevalo tudi h kakovosti bivanja v mestu.

Individualno odstopanje ne vpliva na širšo prometno in komunalno ureditev, niti na zagotavljanje odprtih in zelenih površin ali na zagotavljanje družbenih dejavnosti, torej so vplivi na okolico nespremenjeni.

### 5.3.3 NEZMANJŠANE MOŽNOSTI POZIDAVE SOSEDNIH ZEMLJIŠČ

Možnosti pozidave sosednjih zemljišč so nezmanjšane. Sosednja zemljišča so že pozidana (cesta) ali pa ležijo v območju ZN PCL.

Za zagotavljanje uvoza za interventna vozila tudi v P6, ki se lahko zagotovi preko uvoza v južni terminal avtobusne postaje ali tik ob njem (odvisno od rešitve v projektni dokumentaciji), se s to lokacijsko preveritvijo določa še dodatne prostorske izvedbene pogoje kot je obrazloženo v poglavju 4.3.22.

Zato se s to LP izvedbeni pogoji in možnosti za gradnjo ne spremenijo niti za lastnike sosednjih zemljišč niti za lastnike drugih zemljišč v ZN PCL. Predlagano odstopanje ne posega v možnosti drugih investitorjev, niti ne spreminja pogojev, pod katerimi lahko drugi investitorji realizirajo svojo investicijo.

<sup>1</sup> I. steber: več ljudi pešachi, II. steber: več ljudi kolesari, III. steber: več ljudi uporablja javni potniški promet in IV. steber: optimiziran motorni promet.

### 5.3.4 SKLADNOST S PRAVNIMI REŽIMI ALI SPREJETIMI DRŽAVNIMI PROSTORSKIMI IZVEDBENIMI AKTI

Na območju lokacijske preveritve oz. območja ZN ni območij DPA, je pa območje državnega prostorskega načrta v pripravi (Sklep o pripravi državnega prostorskega načrta za Ljubljansko železniško vozlišče, Sklep Vlade RS, št. 35000-11/2013/5).

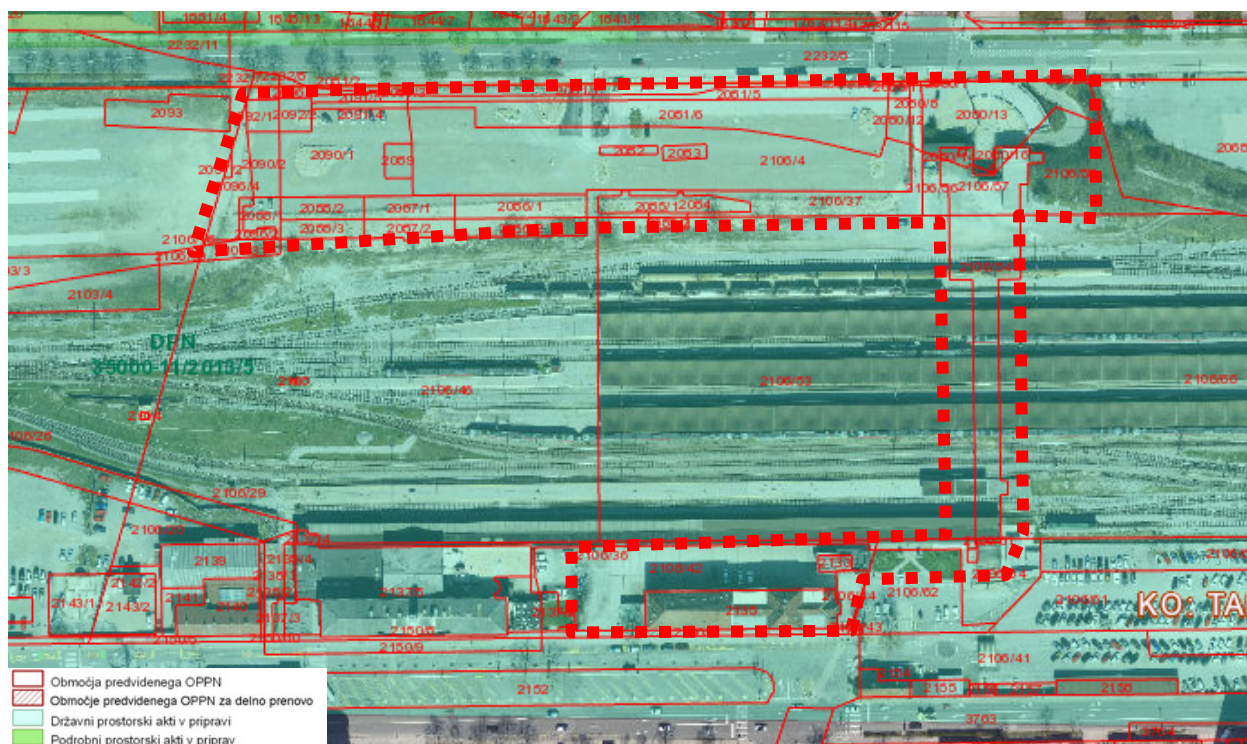
Predlagana odstopanja v tej LP se nanašajo na ureditve lokalnega pomena, v pristojnosti MOL in ne posegajo v načrtovane ureditve državnega pomena – ureditev železniških prog in tirov. Odstopanja v tej LP se nanašajo izključno na izvedbo nove avtobusne postaje na dveh terminalih v povezavi s podhodom med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte kot javno dostopno površino, kar je v pristojnosti MOL. Z DPN se načrtuje in umešča v prostor predvsem železniške proge, s predlaganimi individualnimi odstopanji v tej LP pa se ne posega v območje tirov.

ZN PCL v 7. čl. (opis vplivov in povezav s sosednjimi območji) določa, da ureditve za potniško postajo načrtujejo tako, da ni ogrožena morebitna kasnejša poglobitev vseh železniških tirov.

Cilj investitorja oz. pobudnika te LP, SŽ, so skladni s cilji načrtovane prostorske ureditve, navedene v Sklepu vlade RS:

- trajnostni razvoj v mestnem območju s ciljem zmanjšanja obremenitev okolja zaradi prometa,
- povečana dostopnost za vse skupine prebivalstva ter zagotovijo možnosti za kvaliteten urbani razvoj Ljubljane kot glavnega mesta Republike Slovenije,
- načrtovanje prestopnih točk med različnimi načini prevoza,
- taka realizacija nove ureditve, da bo čim manj motenj pri operativnem odvijanju železniškega prometa,
- zagotavljanje prepustnosti in varnosti ter vodenja prometa, kratkoročno, srednjeročno in dolgoročno, glede na pričakovan promet potnikov in tovora,
- izvedba ukrepov za čim večjo razbremenitev mestnega središča,
- povečanje varnosti in pretočnosti prometa.

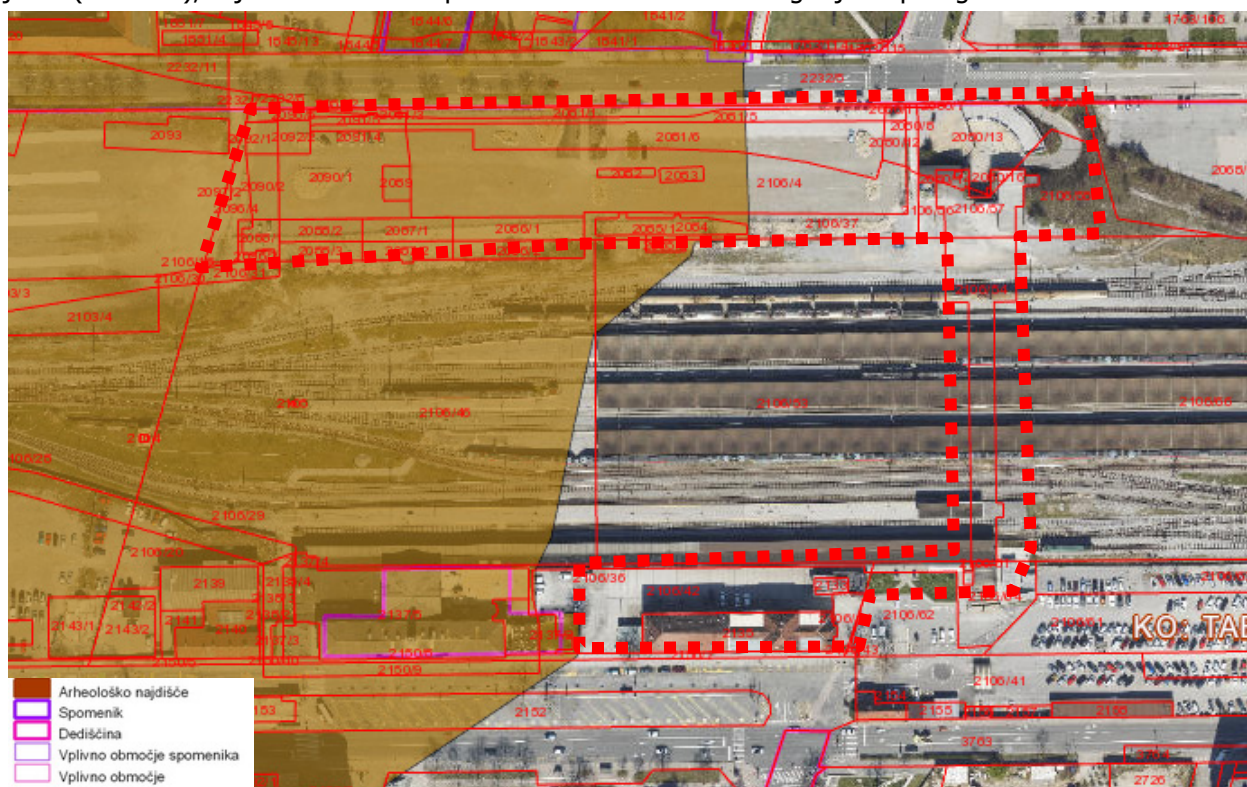
Pobudnik priprave DPN je Ministrstvo za infrastrukturo, ki poda tudi mnenje k predlaganim individualnim odstopanjem v tej LP.



Slika 38: območje LP in predvideni prostorski akti (vir: Urbinfo).

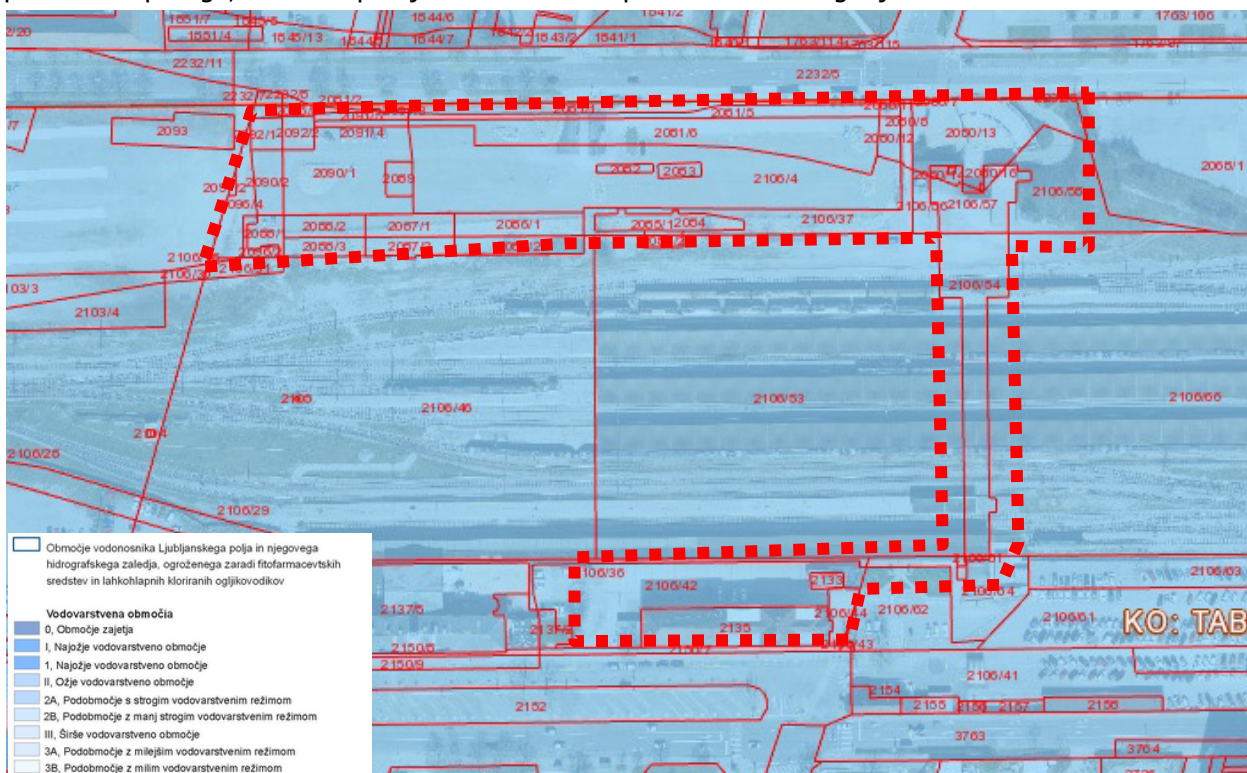


Predlagano odstopanje od PIP ni v nasprotju s kulturno-varstvenim režimom za arheološko najdišče Ljubljana (EŠD 329), saj se skladno z ZN zagotavlja arheološko dokumentiranje ob gradnji, niti za Mestno jedro (EŠD 328), saj se skladno z ZN pridobi kulturno-varstveno soglasje za posege.



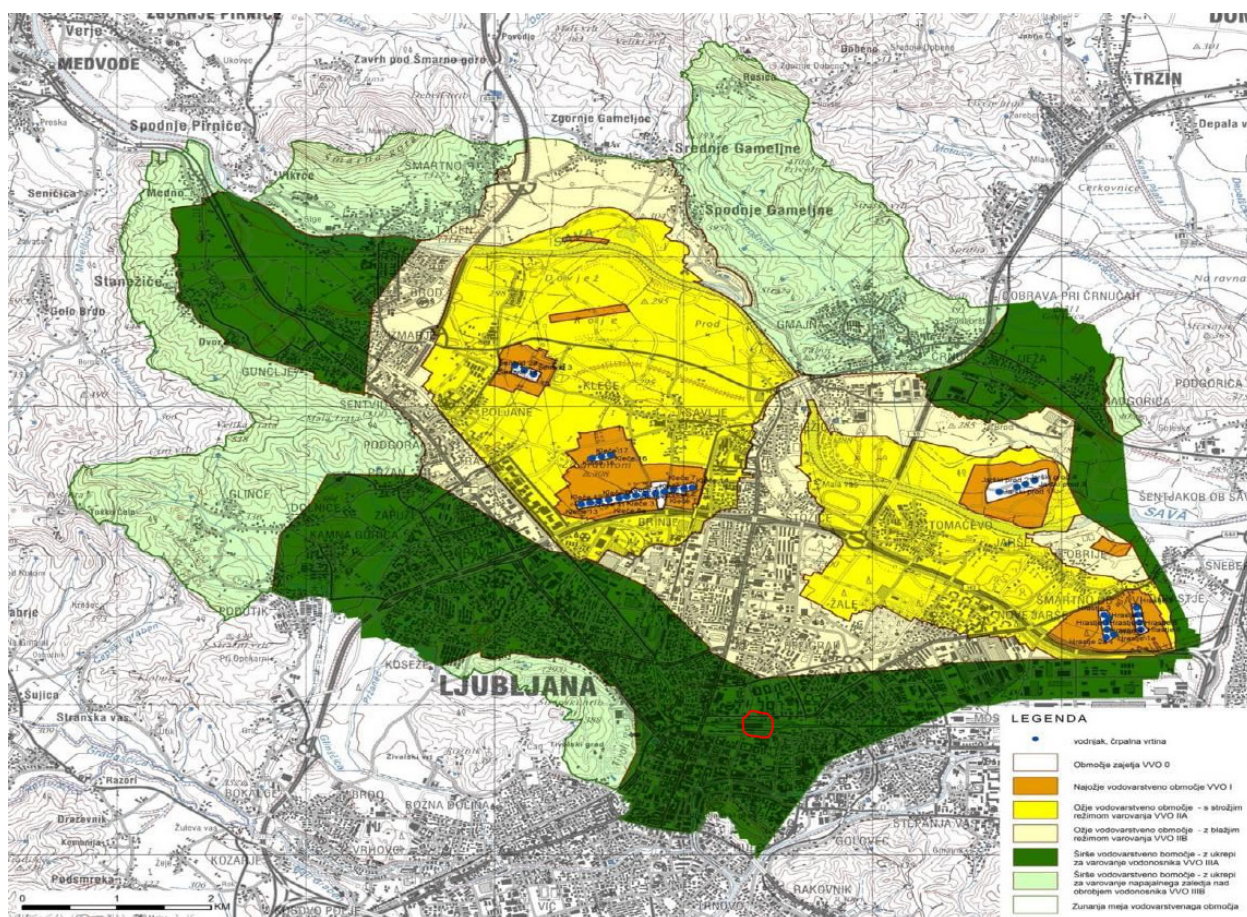
Slika 39: območje LP in kulturna dediščina (vir: Urbinfo).

Območje lokacijske preveritve leži v vodovarstvenem območju Ljubljansko polje z oznako režima III A (podobmočje z milejšim vodovarstvenim režimom), za katerega velja Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja ([Uradni list RS, št. 43/15, 181/21, 60/22 in 35/23 – odl. US](#)). Obravnavano območje leži v širšem vodovarstvenem območju z oznako VVO III, zato je treba za posamezne posege, ki lahko vplivajo na vodni režim pridobiti vodno soglasje.



Slika 40: območje LP in vodni viri (vir: Urbinfo).



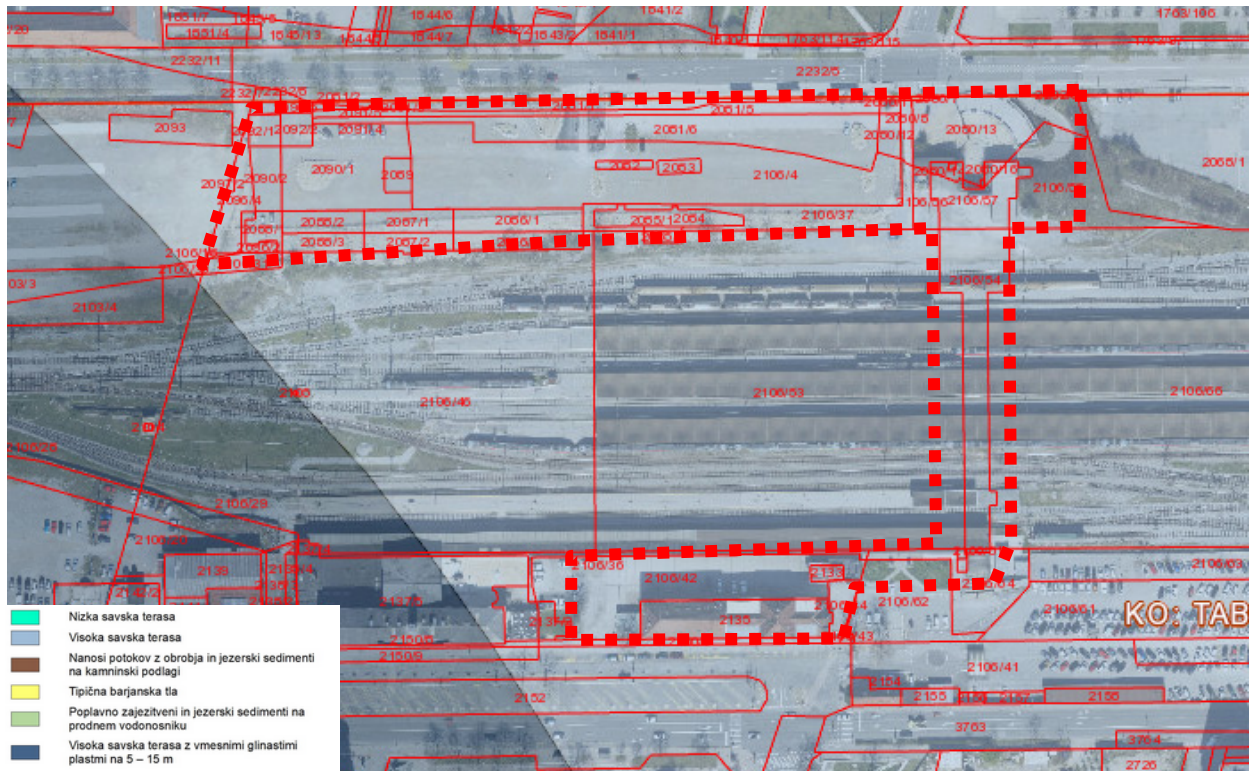


Slika 41: izsek iz Priloge 1: Prikaz VVO iz Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja in območje LP (obkroženo rdeče).

Iz Priloge 3: Prepovedi, omejitve in podrobnejši pogoji iz te uredbe izhajajo, da so v območju VVO III A dopustni posegi in gradnja objektov, ki so dopustni po ZN PCL in v skladu z odstopanji iz te LP, če je zanje izdano vodno soglasje. Pristojni organ DRSV je bil v postopku lokacijske preveritve zaprosen za mnenje.

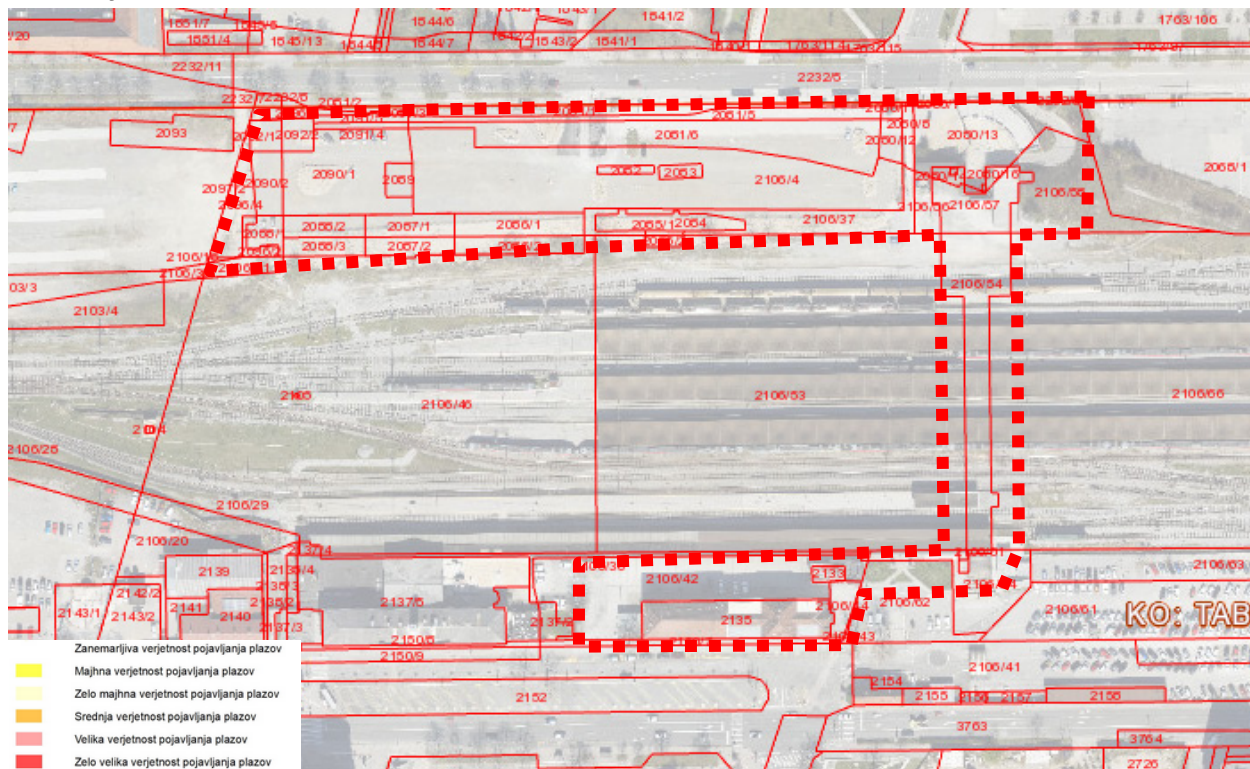


Območje lokacijske preveritve leži na Visoki savski terasi krovni plasti vodonosnika, kjer veljajo določila 78a. člena OPN MOL ID (podzemne vode). Na Visoki savski terasi je gradnja pod nivojem terena dopustna le, če se z geološko geomehanskim elaboratom dokaže, da taka gradnja ne bo imela negativnih vplivov na okolje in na sosednja območja in objekte.



Slika 42: območje LP in podzemne vode (vir: Urbinfo).

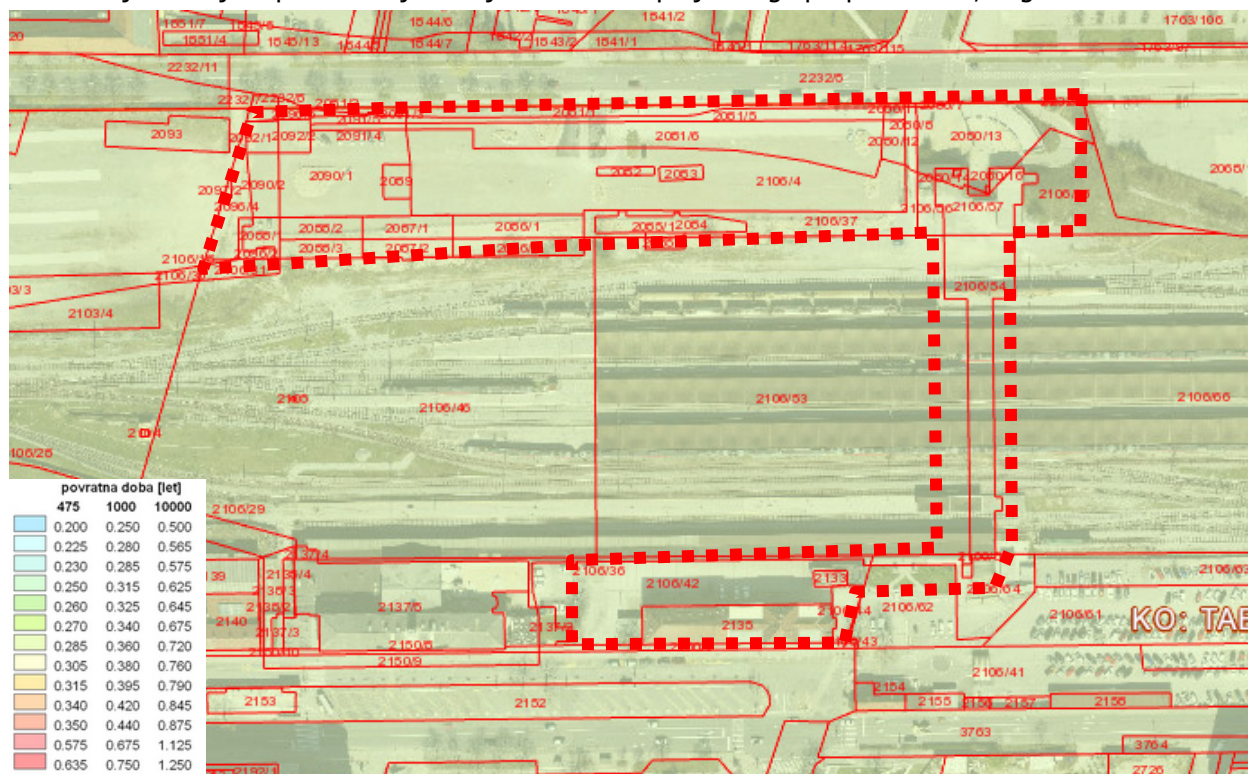
Območje lokacijske preveritve leži v plazljivem območju, kjer je verjetnost pojavljanja plazov zanemarljiva.



Slika 43: območje LP in plazljiva območja (vir: Urbinfo).

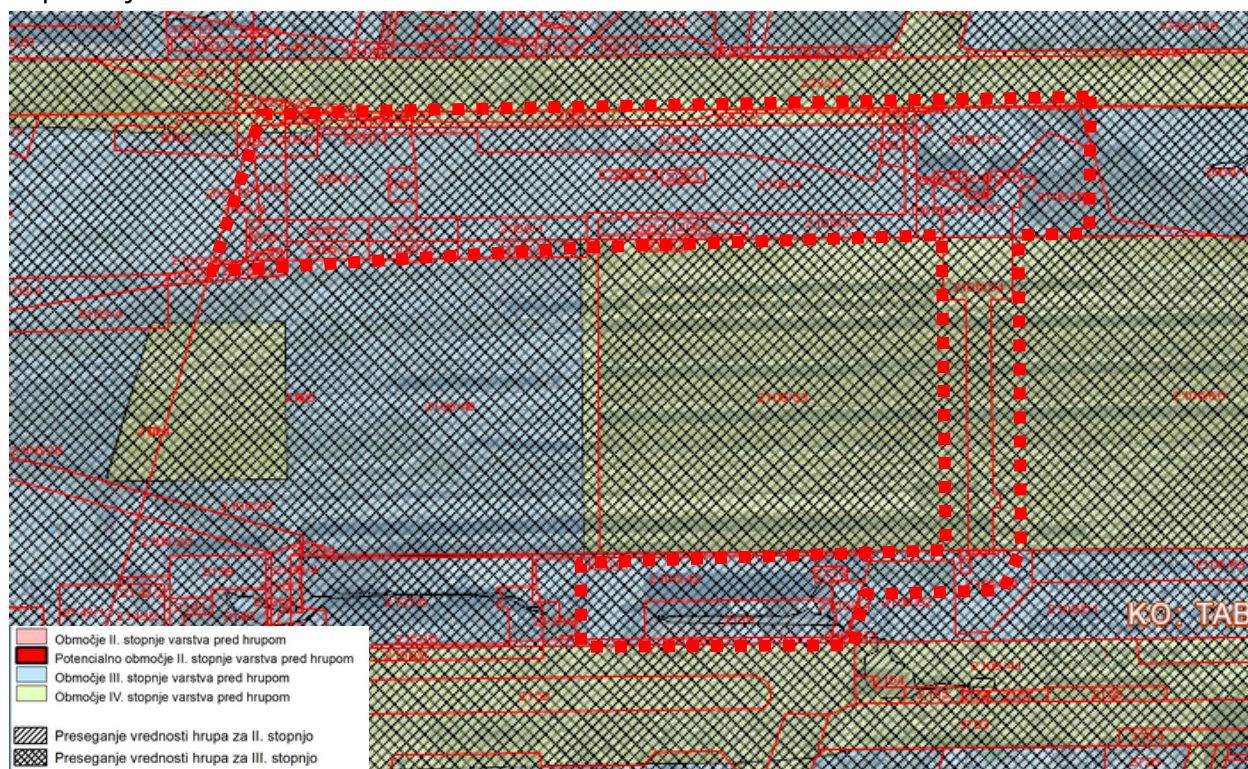


Na območju lokacijske preveritve je ocenjena vrednost projektnega pospeška tal 0,25 g.



Slika 44: območje LP in potresno nevarna območja (vir: Urbinfo).

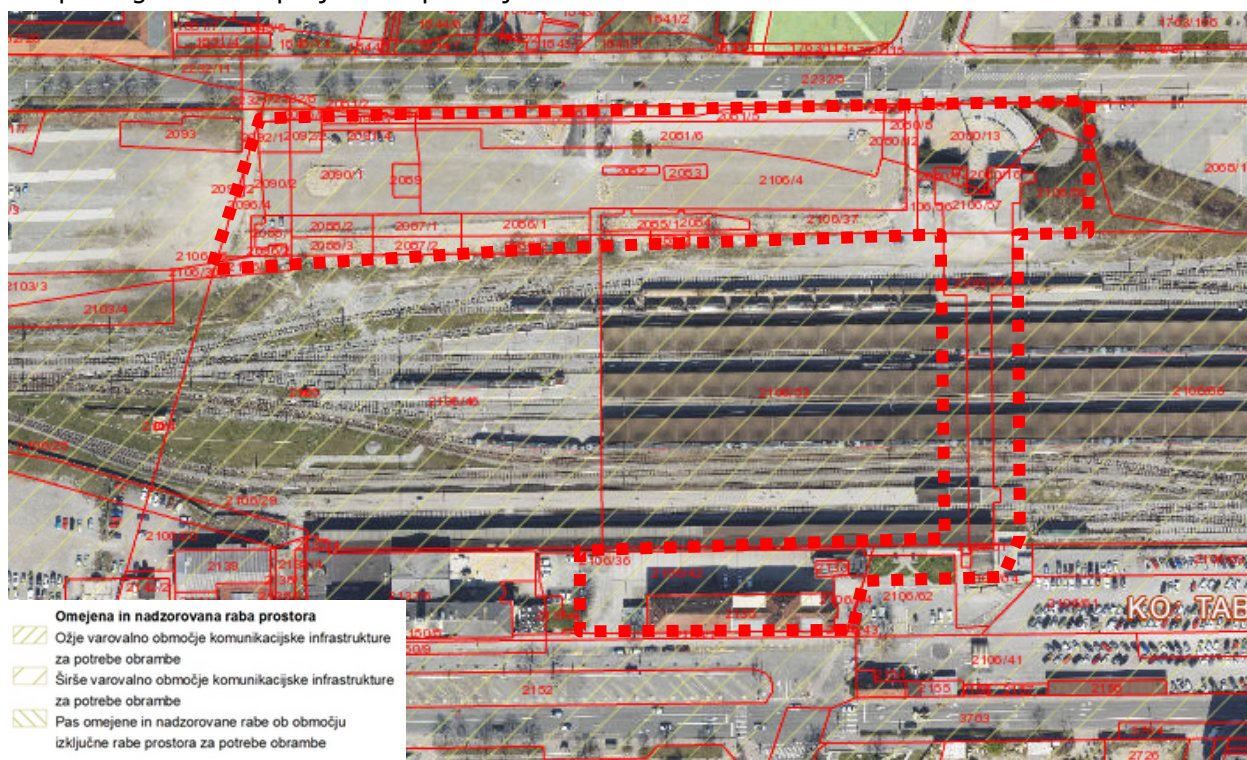
Območje lokacijske preveritve sodi v območje presejanja III. stopnje varstva pred hrupom. Predlagano odstopanje ni v nasprotju z uredbo, ki določa mejne vrednosti kazalcev hrupa v okolju, saj se z njimi hrup ne povečuje.



Slika 45: območje LP in hrup (vir: Urbinfo).

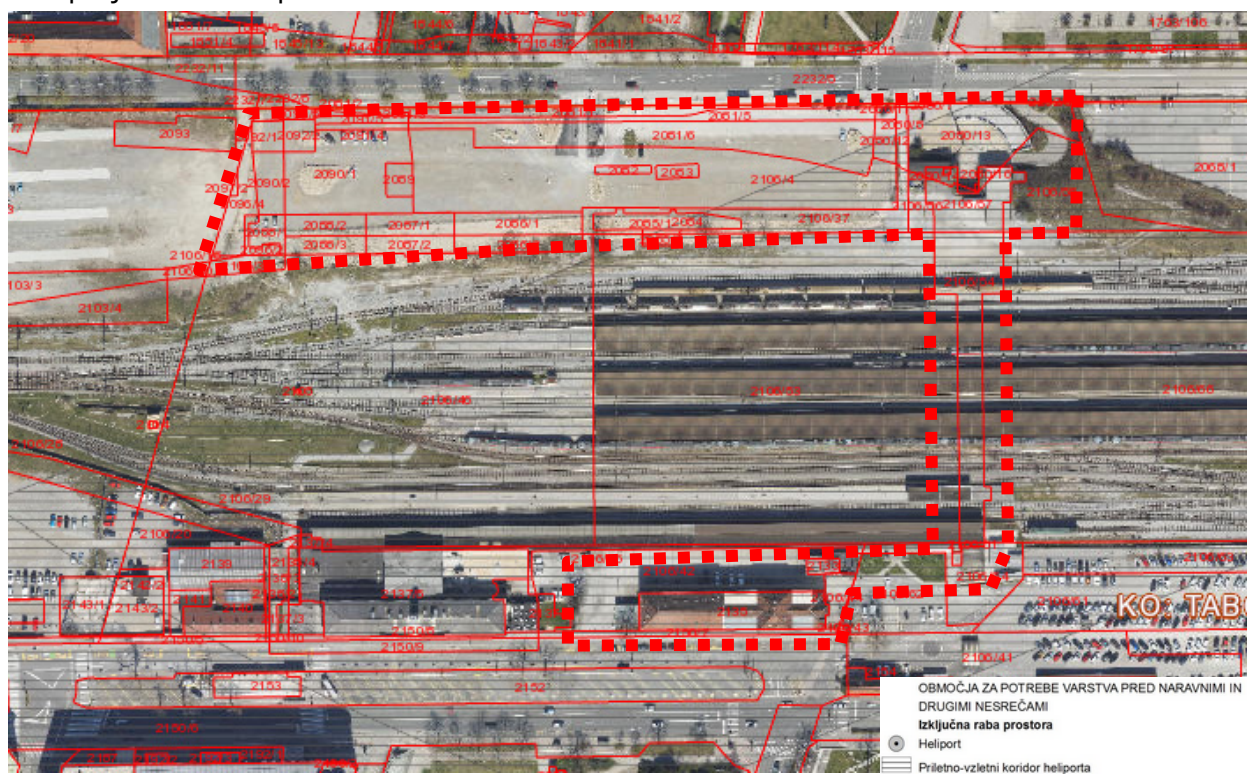


Območje lokacijske preveritve je v območju za potrebe obrambe, kjer velja režim omejene in nadzorovane rabe prostora. Dostopni čas intervencijskega pokrivanja javne gasilske službe je 10 minut, ki se s predlaganim odstopanjem ne spreminja.



Slika 46: območje LP in območja za potrebe obrambe ter območja za potrebe varstva pred naravnimi idr. nesrečami (vir: Urbinfo).

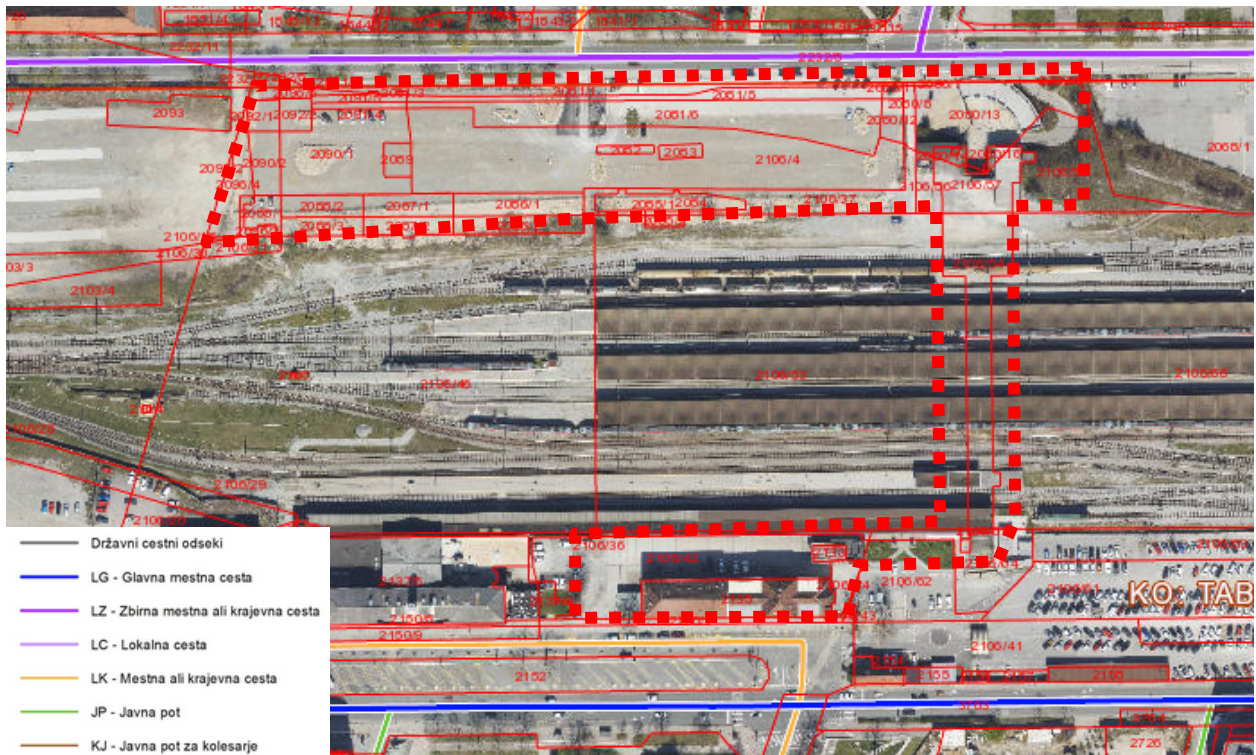
Območje lokacijske preveritve je v območju priletno-vzletnega koridorja heliporta BTC, kar na predlagano odstopanje od PIP ne vpliva.



Slika 47: območje LP in priletno-vzletni koridor helikopterja (vir: Urbinfo).



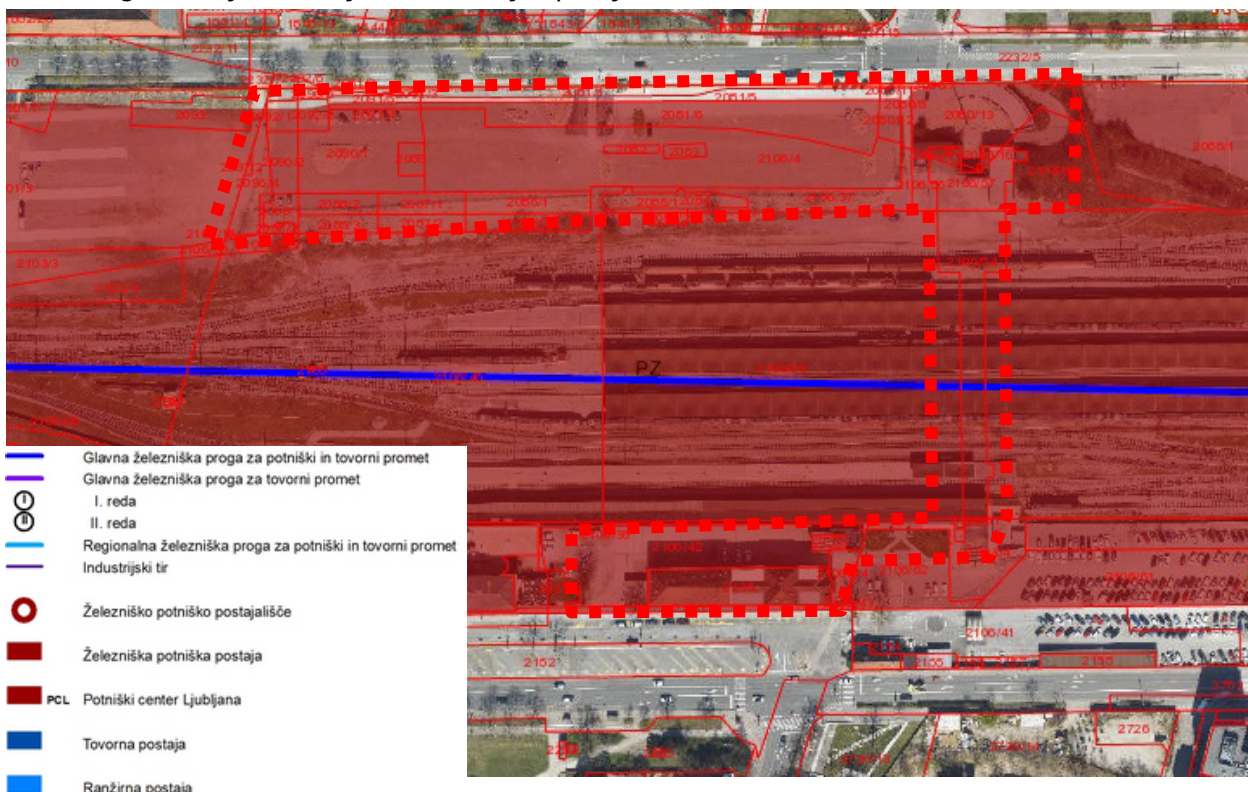
Na severu in jugu območja lokacijske preveritve potekajo kategorizirane ceste: na S zbirna mesta oz. krajevna cesta (LZ 212111 V) in na J mestna oz. krajevna cesta (LK 216201 V).



Slika 48: območje LP in potek kategoriziranih cest (vir: Urbinfo).

Preko območja lokacijske preveritve poteka glavna (in regionalna) železniška proga za potniški in tovorni promet. Za vsak nameravan poseg v varovalnem progovnem pasu železniške proge, 106 m levo in desno v naselju, merjeno od osi skrajnega tira, je treba pridobiti projektne pogoje in mnenje k projektni dokumentaciji s strani upravljavca javne železniške infrastrukture. V fazi DGD bodo ta pridobljena.

Vsa načrtovana odstopanja v tej lokacijski preveritvi ne ovirajo gradnje, obratovanja ali vzdrževanja železniškega omrežja. Pridobljeno bo mnenje upravljavca SŽ Infrastruktura d.o.o.



Slika 49: območje LP in potek železniške proge (vir: Urbinfo).

Drugih varstvenih oz. pravnih režimov na območju te lokacijske preveritve ni. Prav tako ni prostorskih ukrepov.

#### **5.4 SKLEPNA UTEMELJITEV**

S to lokacijsko preveritvijo se dopustijo odstopanja, ki so skladna z osnovno namero ZN PCL - to je vsebinska in fizična prenova ureditvenega območja Potniškega centra Ljubljana, v katerem so površine namenjene gradnji objektov avtobusne postaje z dvema terminaloma, ureditvi utrjenih in zelenih površin ter prometnim in komunalnim ureditvam, in s katero se vzpostavijo pogoji za ustrežnejšo povezanost severnega in južnega dela mestnega središčnega območja.

Namenska raba se ne spreminja, še vedno se ohranja stavbno zemljišče.

Odstopanje od PIP v tej lokacijski preveritvi ne povzroča konfliktov v prostoru, temveč jih razrešuje oz. predstavlja korektiv prostorske regulacije: prenova območja PCL v skladu s sodobnimi smernicami za načrtovanje takšnih območij in v skladu veljavnimi predpisi ter dobro (prometno) inženirsko prakso.

Z odstopanjem se dosega bistveno boljša funkcionalnost površin in načrtovanih objektov v območju lokacijske preveritve, večja fleksibilnost pri velikosti, zasnovi in razporeditvi objektov ter dejavnosti v njih.

Odstopanje od PIP prav tako ne vpliva na celotno rešitev, predvideno z ZN PCL.

## 6. PREDLOG SKLEPA ZA LOKACIJSKO PREVERITEV

Na podlagi druge alineje 127. člena ter 129. in 131. člena Zakona o urejanju prostora – ZUreP-2 (Uradni list RS, št. 61/17, 199/21 – ZUreP-3 in 20/22 – odl. US) in 27. člena Statuta Mestne občine Ljubljana (Uradni list RS, št. 24/16 – uradno prečiščeno besedilo in 173/20) je Mestni svet Mestne občine Ljubljana na [redacted] seji, dne [redacted] 2023, sprejel

### SKLEP

**o lokacijski preveritvi za del območja zazidalnega načrta za območje Potniškega centra Ljubljana - za prostorske enote, P3b, P4, P5, P6, P10 in P12b ter za EUP PC-25 po OPN MOL ID**

#### 1. člen

S tem sklepom se potrdi lokacijska preveritev, ki se nanaša na parcele ali dele parcel št. 2080/10, 2080/11, 2080/12, 2080/13, 2080/14, 2080/15, 2080/16, 2080/17, 2080/7, 2080/8, 2081/1, 2081/2, 2081/3, 2081/5, 2081/6, 2082, 2083, 2084, 2085/1, 2086/1, 2087/1, 2088/1, 2088/2, 2089, 2090/1, 2090/2, 2091/2, 2091/3, 2091/4, 2091/5, 2092/1, 2092/2, 2096/2, 2096/4, 2096/5, 2097/2, 2106/36, 2106/37, 2106/4, 2106/42, 2106/43, 2106/44, 2106/51, 2106/54, 2106/56, 2106/57, 2106/58, 2106/59, 2106/60, 2106/64, 2132, 2133, 2135, 2137/2, 2150/11, 2150/7, vse k.o. 1737 – Tabor in 2232/6, k.o. 2636 – Bežigrad (v nadaljevanju kot območje lokacijske preveritve). Območje lokacijske preveritve v prostorskih enotah P3b, P4, P5, P6, P10 in P12b se ureja z Odlokom o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana (Uradni list RS, št. 107/06, 83/08, 43/09, 78/10, 109/11 in 42/18; v nadaljevanju kot ZN PCL) ter z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10 s spremembami; v nadaljevanju kot OPN MOL ID) v delu enote urejanja prostora PC-12 s podrobnejšo namensko rabo CU (osrednja območja centralnih dejavnosti) in delu PC-25 s podrobnejšo namensko rabo PC (površine cest).

#### 2. člen

Na območju lokacijske preveritve iz prvega člena tega sklepa se dopusti individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev iz:

- 1) 8. člena ZN PCL v četrtem odstavku tako, da se vzhodno od obstoječega objekta železniške postaje dopusti tudi lociranje južnega terminala avtobusne postaje;
- 2) 8. člena ZN PCL v petem in šestem odstavku tako, da se v nadstropnih etažah severnega terminala avtobusne postaje namesto garažne hiše dopusti tudi program avtobusne postaje in spremljajočih dejavnosti;
- 3) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v šestem in sedmem odstavku tako, da se gradnja servisnih prostorov in vertikalnih komunikacij, zaprtih ali pokritih z nadstrešnicami, za potrebe dostopov iz kletnih etaž do zunanjih površin avtobusne postaje dopusti kjerkoli v P3b in P5 (ne pa samo v okviru objekta A51) ter v P10 (za potrebe ureditve povezave z obstoječim podhodom med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte na nivoju kleti in pritličja);
- 4) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v devetem in desetem odstavku tako, da se v P4 dopustijo tudi posegi novogradnje na območju objekta B4 in A42 ter program južnega terminala avtobusne postaje;
- 5) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v enajstem odstavku tako, da se nov mestni prehod dopusti kjerkoli v P5;
- 6) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v dvanajstem odstavku tako, da se v kletnih etažah v P5 dopusti tudi tehnične in servisne prostore ter arhiv SŽ;
- 7) 8. člena ZN PCL v poglavju »Načrtovani posegi, predvidene dejavnosti in zmogljivosti« v dvaindvajsetem odstavku tako, da se v P10 dopusti tudi gradnja javnih trgov za potrebe prenove obstoječega podhoda med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte ter povezave podhoda z avtobusno postajo;
- 8) 9. člena ZN PCL v tretjem odstavku tako, da se poleg drevoreda dopusti ureditev železniškega trga v P10 za potrebe prenove pritličnih površin nad obstoječim podhodom med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte;
- 9) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v tretjem odstavku tako, da se v P3b dopustijo stranice kletne etaže v isti (ravni) liniji s kletno etažo A5;
- 10) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 dopusti objekt B4 južnega terminala avtobusne postaje dimenzij do 105 x 32 m;
- 11) 10. člena ZN PCL v poglavju »Tlorisni obseg objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 dopusti kletna etaža dimenzij do 240,3 m x 42 m in da sega tudi v P10, da je objekt A5 dimenzij do 75 x 42 m, da je objekt B5 dimenzij do 120 x 42 m in da je mejo med objektoma A5 in B5 možno pomakniti ± 5 m v smeri vzhod-zahod;
- 12) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v četrtem odstavku tako, da se v P4 za objekt B4 dopusti  $2K+P+3$ ,  $h$  = maksimalno do višine slemena obstoječega objekta železniške postaje – A4;



- 13) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v petem odstavku tako, da se v P5 za objekt A5 dopusti maksimalna višina 27 m, za objekt B5 pa maksimalna višina 19 m. Dopusti se tudi, da se volumna objektov A5 in B5 lahko zamenjata;
- 14) 10. člena ZN PCL v poglavju »Etažnost in višine objektov« v dvanajstem in trinajstem odstavku tako, da se v P5 dopusti bruto etažna višine posameznih etaž največ 10 m v pritličju in največ 9 m v nadstropni etaži, kadar se dve etaži združita v eno;
- 15) 10. člena ZN PCL v poglavju »Oblikovanje objektov« v drugem odstavku tako, da se strehe novih objektov in nadzidav, ki lahko ravne, eno ali večkapna z naklonom do 6°, izvedene pretežno kot terasne zelene površine, dopustijo tudi v P4. Dopusti se tudi izvedba aktivne zelene strehe s servisnimi prostori nad koto najvišje točke venca objektov v P5 in P4;
- 16) 10. člena ZN PCL v poglavju »Elementi določitve umeščanja načrtovanih ureditev v prostor« v drugem in tretjem odstavku tako, da se dopusti gradnja servisnih in komunikacijskih objektov ter nadstrešnic in nadstreškov nad čakalnicami, kolesarnicami, uvoznimi klančinami, stopnišči, dvigali ipd. izven gradbene meje objektov v P3b, P5 in P10 (tudi več kot 2 m);
- 17) 11. člena ZN PCL v poglavju »Obstoječi objekti« tako, da se za obstoječe objekte v P4 dopusti tudi novogradnja izven obstoječih gabaritov objekta B4;
- 18) 12. člena ZN PCL tako, da se dopusti gradnja nadstreškov in nadstrešnic v P3b, P5, P10, P4 in P6, ki se po zahtevnosti razvrščajo med enostavne in nezahtevne objekte;
- 19) 13. člena ZN PCL v poglavju »Mirujoči promet« v petem odstavku tako, da se v nadstropnih etažah avtobusne postaje (severni terminal) namesto javnih parkirnih mest dopusti program avtobusne postaje in spremljajočih dejavnosti;
- 20) 13. člena ZN PCL v poglavju »Avtobusna postaja« v petem odstavku tako, da se poleg vertikalnih komunikacij dopusti tudi horizontalne komunikacije z novo železniško postajno dvorano nad tiri in da se avtobusne perone na severnem terminalu dopusti pod nadstropji objektov A5 in B5, v katerih je program avtobusne postaje, poslovni in komercialni program; avtobusne perone na južnem terminalu pa v P4;
- 21) 29. člena ZN PCL v šestem in sedmem odstavku tako, da se dopusti pridobitev najprimernejših strokovno ustreznih arhitekturnih rešitev z javnim natečajem tudi za prostorski enoti P3b in P5.

### 3. člen

Na območju lokacijske preveritve iz prvega člena tega sklepa se dopusti individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev za podrobnejšo namensko rabo PC, določenih v 11. členu OPN MOL ID tako, da se za enoto urejanja prostora PC-25 dopusti tudi ureditev avtobusne postaje s spremljajočimi ureditvami na zemljiščih s parc. št. 2080/10, 2080/11, 2080/13, 2080/7, 2080/8, 2081/1, 2081/2, 2081/3, 2081/5, 2091/2, 2091/3, 2091/5, 2092/1, 2092/2, 2096/4, 2096/5, vse k.o. Tabor. Na teh zemljiščih se dopusti tudi gradnja naslednjih objektov in dejavnosti: garažne stavbe (1242), postajna poslopja, terminali in stavbe za izvajanje komunikacij ter z njimi povezane stavbe (1241), poslovne in upravne stavbe (1220), trgovske stavbe in stavbe za storitvene dejavnosti (1230) ter stavbe za funkcionalno dopolnitev (12745). Dopusti se tudi postavitve nadstrešnic in nadstreškov kot enostavnih ter nezahtevnih objektov brez upoštevanja predpisanih stopenj izkoriščenosti gradbene parcele.

### 4. člen

Prometne ureditve za prostorsko enoto P4 se na podlagi dopustnih odstopanj iz 2. člena tega sklepa za južni terminal avtobusne postaje načrtujejo tako, da se zagotavlja tudi dovoz za intervencijska vozila za prostorsko enoto P6.

### 5. člen

Ta sklep začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.  
Identifikacijska številka v zbirki prostorskih aktov: 3583.

Številka:   
Ljubljana, datum

Župan  
Mestne občine Ljubljana  
Zoran Janković

## 7. GRAFIČNI PRIKAZI

Grafični del območja lokacijske preveritve vsebuje:

V FORMATU \*SHP

obm\_lp.shp ..... območje sklepa o LP  
nam\_lp\_tip ..... nameni LP  
obm\_lp\_izv.shp ..... izvorno območje LP  
parcele.shp ..... izsek parcel iz katastra nepremičnin na območju LP

V FORMATU \*PDF

Št. risbe A.01 Idejna zazidalna situacija pritličja M 1:1000  
Št. risbe A.02 Idejna zazidalna situacija kleti M 1:1000  
Št. risbe A.03 Idejna zazidalna situacija nadstropja M 1:1000  
Št. risbe A.04 Idejni prečni in vzdolžni prerezi objektov M 1:1000

## 8. PRILOGE

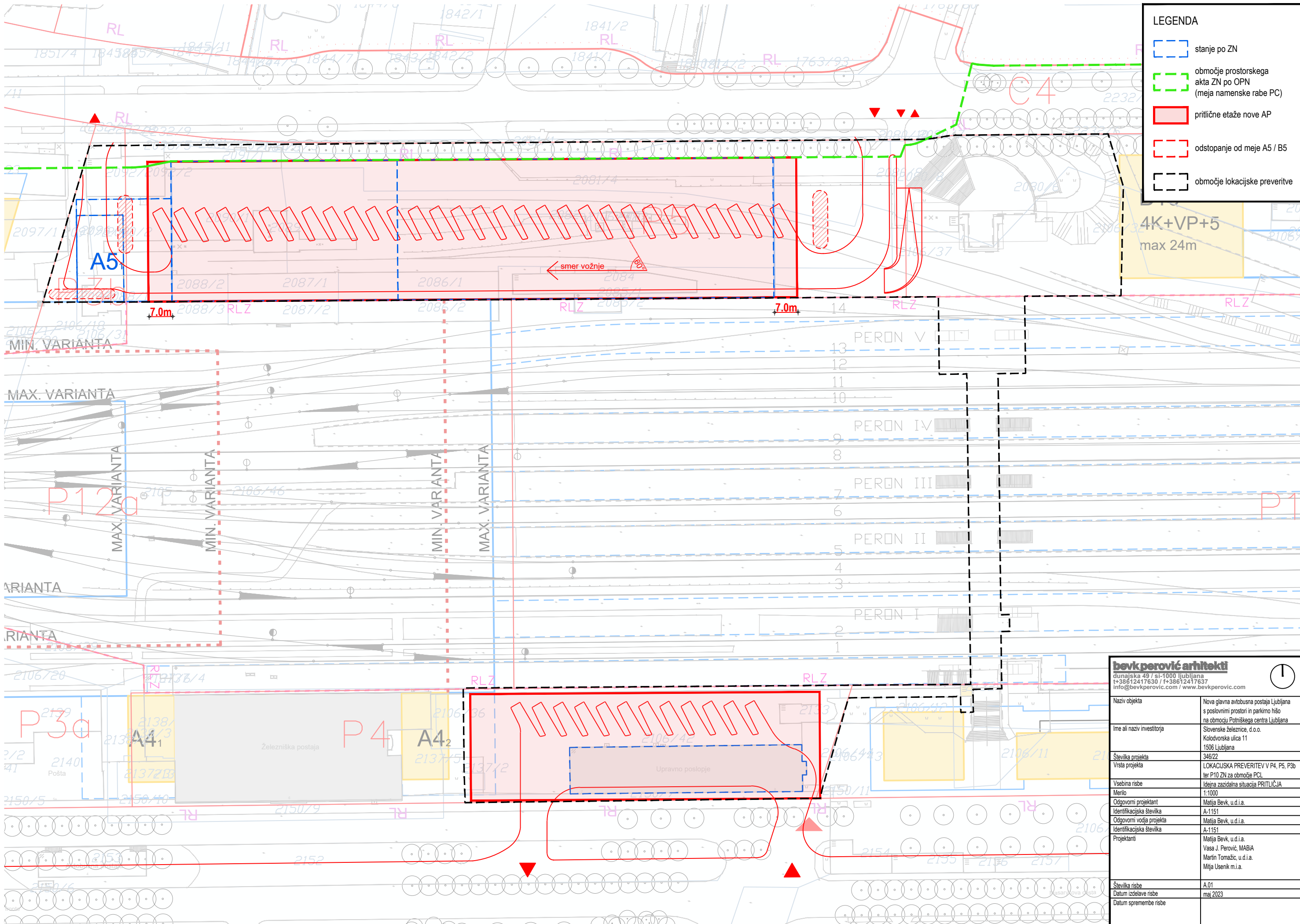
- List E2444, 3.1 Prikaz območij enot urejanja prostora, podrobnejše namenske rabe in prostorskih izvedbenih pogojev, iz OPN MOL ID, Spremembe in dopolnitve ULRS 95/15;
- List E2444, 3.1 Prikaz območij enot urejanja prostora, podrobnejše namenske rabe in prostorskih izvedbenih pogojev, iz OPN MOL ID, Spremembe in dopolnitve ULRS 42/18;
- List 5 Načini urejanja iz OPN MOL ID, Spremembe in dopolnitve ULRS 42/18;
- Akt o javno zasebnem partnerstvu pri dogradnji Ljubljanske potniške postaje, št. 37500-7/2007/10, z dne 4. 10. 2007;
- Sklep Vlade RS o njegovi razveljavitvi, št. 37500-2/2020/4, z dne 28. 5. 2020;
- Prometna preveritev območja nove avtobusne postaje Ljubljana, City Studio d.o.o., april 2021;
- Prometna študija variant poteka prog javnega potniškega prometa na širšem območju nove avtobusne postaje Ljubljana, Prometno tehniški inštitut, april 2023

## 9. SEZNAM PODATKOVNIH VIROV

- Celostna prometna strategija Mestne občine Ljubljana / [urednik Klemen Milovanovič; fotografije Volker Hoffmann ... et al.]. - Ljubljana : Mestna občina, 2017 (dostopno, jan. 2022, na: <https://www.ljubljana.si/assets/Uploads/Prometna-strategija-WEB.PDF>);
- Dopolnitev idejne zasnove za novo glavno avtobusno postajo Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo, SŽ d.o.o. in Bevk Perović arhitekti, nov. 2022;
- e-geodetski podatki, GURS (<http://egp.gu.gov.si/egp/>);
- Evropski zeleni dogovor, povezava: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_sl](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sl);
- Fabianijeva Ljubljana / [avtorji Breda Mihelič, Jelka Pirkovič in Gojko Zupan ; fotografije, načrti, risbe L. Brank ... [et al.] ; prevajanje Dekš]. - Ljubljana : Mestna občina, 2016. - (Zbirka Portret mesta = Series Portrait of a city);
- Javni informacijski sistem prostorskih podatkov Mestne občine Ljubljana Urbinfo (<https://urbinfo.ljubljana.si/web/profile.aspx?id=Urbinfo@Ljubljana>);
- Mnenje o pravnih vidikih lokacijske preveritve za individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev Zazidalnega načrta za območje Potniški center Ljubljana (prostorska enota P7), Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, Ljubljana, maj 2022 (priloženo oddanemu elaboratu);
- Nadgradnja železniške infrastrukture na območju železniške postaje Ljubljana; faza dopolnjen DGD; Elea iC, d.o.o. in Sadar + Vuga, nov. 2022;



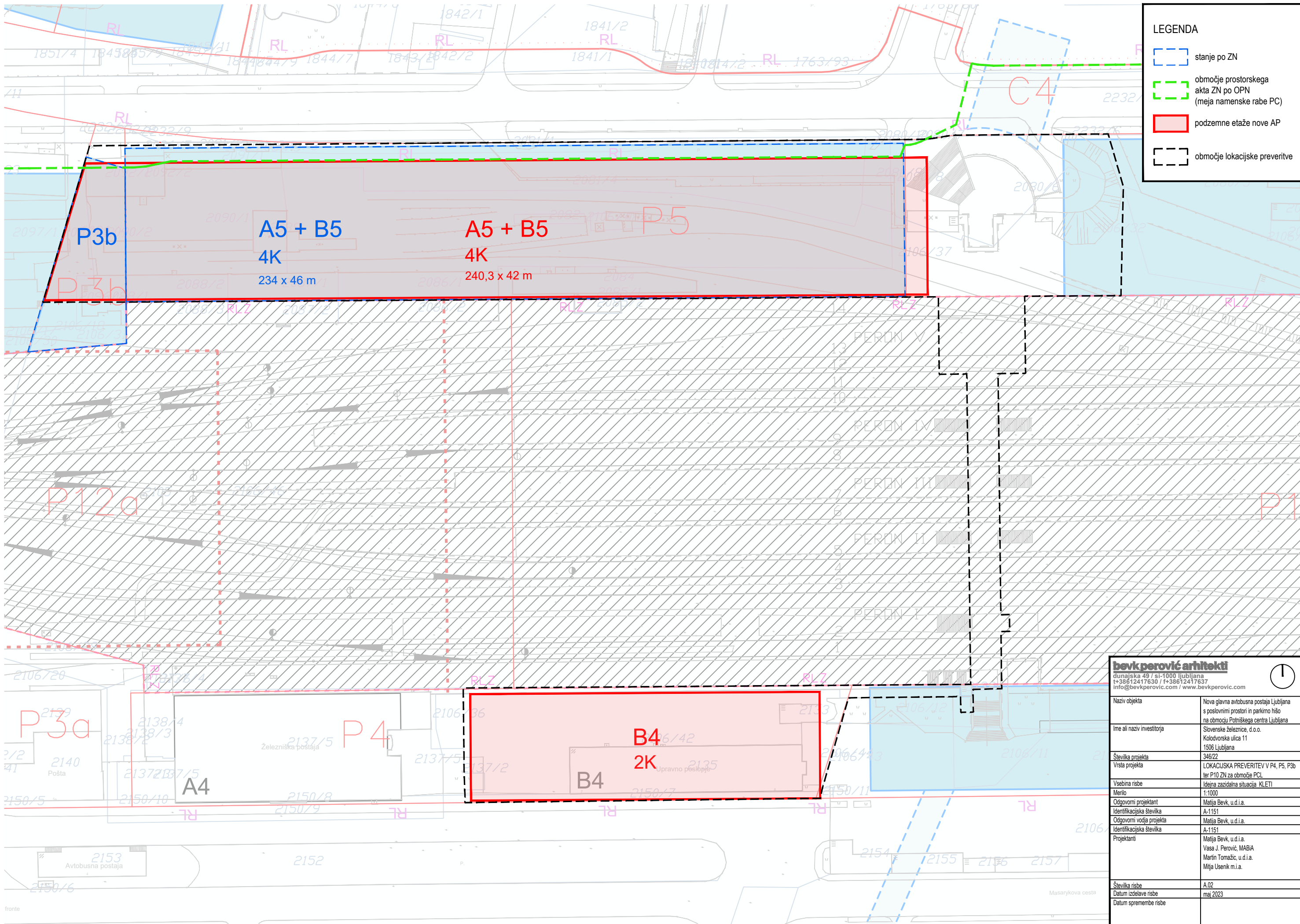
- natečajna naloga za javni, projektni, enostopenjski natečaj za izbiro strokovno najprimernejše rešitve za AVTOBUSNO POSTAJO LJUBLJANA ([https://www.zaps.si/index.php?m\\_id=natecaji\\_aktualni](https://www.zaps.si/index.php?m_id=natecaji_aktualni));
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del (Uradni list RS, št. 78/10 in spremembe), ki določa izhodišča, cilje in zasnovo prostorskega razvoja v MOL, usmeritve za razvoj poselitve in razvoj v krajini ter usmeritve za prostorske ureditve lokalnega pomena in za umeščanje objektov v prostor;
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10 in spremembe), ki določa enote urejanja prostora, namensko rabo prostora, splošne prostorske izvedbene pogoje, podrobne prostorske izvedbene pogoje in usmeritve za pripravo občinskih podrobnih prostorskih načrtov;
- Odlok o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana (Uradni list RS, št. 107/06, 83/08, 43/09, 78/10, 109/11 in 42/18);
- Ozelenitev streh in vertikalnih površin : priporočila / [avtorji Tomaž Čufer, Peter Ribič ; avtorji poglavja 2 Jernej Červek, Zala Jerman, Matej Nikšič; avtorji fotografij in shem Tomaž Čufer ... et al.]. - Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, 2021. - (Državni prostorski red), povezava: [https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Prostorski-red/Zelene\\_strehe.pdf](https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Prostorski-red/Zelene_strehe.pdf);
- Pomen prometa za ljubljansko mestno aglomeracijo, Andrej Černe, Oddelek za geografijo, Filozofska fakulteta, Univerza v Ljubljani, 2004 (dostopno, maj 2023, na: <https://journals.uni-lj.si/Dela/article/view/dela.22.7.77-87>);
- Predinvesticijska zasnova (PIZ) »Gradnja nove glavne avtobusne postaje Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo«, Slovenske železnice, d. o. o., maj 2022;
- Priročnik o dostopnosti objektov v javni rabi / Richard Sendi ... [et al.]. - 1. natis. - Ljubljana : Urbanistični inštitut Republike Slovenije, 2015. - (Zbirka Urbani izziv : publikacije);
- Prometna preveritev območja nove avtobusne postaje Ljubljana, City Studio d.o.o., april 2021;
- Prometna študija variant poteka prog javnega potniškega prometa na širšem območju nove avtobusne postaje Ljubljana, Prometno tehniški inštitut, april 2023 (priloženo oddanemu elaboratu);
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. št. 75/16, 90/21 in 130/22 – ZCPN), dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=RESO115#>;
- Spletna stran Evropske unije, TEN-T Revision, (dostopno, maj 2023, na: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/ten-t-revision\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/ten-t-revision_en) );
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, Ministrstvo za infrastrukturo, junij 2017, dostopno na: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MZI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf>;
- Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU;
- Usmeritve Ministrstva za okolje in prostor glede obravnave lokacijskih preveritev za individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev, št. 010-3/2019/350 -10922-01, z dne 26. 11. 2019;
- Zakon o urejanju prostora - ZUreP-2 (Uradni list RS, št. 61/17, 199/21 – ZUreP-3 in 20/22 – odl. US) in ZUreP-3 (Uradni list RS, št. 199/21);
- zmagovalna rešitev na javnem, projektnem, enostopenjskem natečaju ZA AVTOBUSNO POSTAJO LJUBLJANA (<https://zaps.si/natecaji/avtobusna-postaja-ljubljana-2/>)



LEGENDA	
	stanje po ZN
	območje prostorskega akta ZN po OPN (meja namenske rabe PC)
	priljučne etaže nove AP
	odstopanje od meje A5 / B5
	območje lokacijske preveritve

4K+VP+5  
max 24m

bevk perović arhitekti	
<small>dunajska 49 / si-1000 ljubljana t+38612417630 / f+38612417637 info@bevperovic.com / www.bevperovic.com</small>	
Naziv objekta	Nova glavna avtobusna postaja Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo na območju Potniškega centra Ljubljana
Ime ali naziv investitorja	Slovenske železnice, d.o.o. Kolodvorska ulica 11 1506 Ljubljana
Številka projekta	346/22
Vrsta projekta	LOKACIJSKA PREVERITEV V P4, P5, P3b ter P10 ZN za območje PCL
Vsebinska risba	Idejna zazidalna situacija PRILUČJA
Merilo	1:1000
Odgovorni projektant	Matija Bevk, u.d.i.a.
Identifikacijska številka	A-1151
Odgovorni vodja projekta	Matija Bevk, u.d.i.a.
Identifikacijska številka	A-1151
Projektanti	Matija Bevk, u.d.i.a. Vasa J. Perović, MABIA Martin Tomažič, u.d.i.a. Mija Usenik m.i.a.
Številka risbe	A.01
Datum izdelave risbe	mai 2023
Datum spremembe risbe	



**LEGENDA**

- stanje po ZN
- območje prostorskega akta ZN po OPN (meja namenske rabe PC)
- podzemne etaže nove AP
- območje lokacijske preveritve

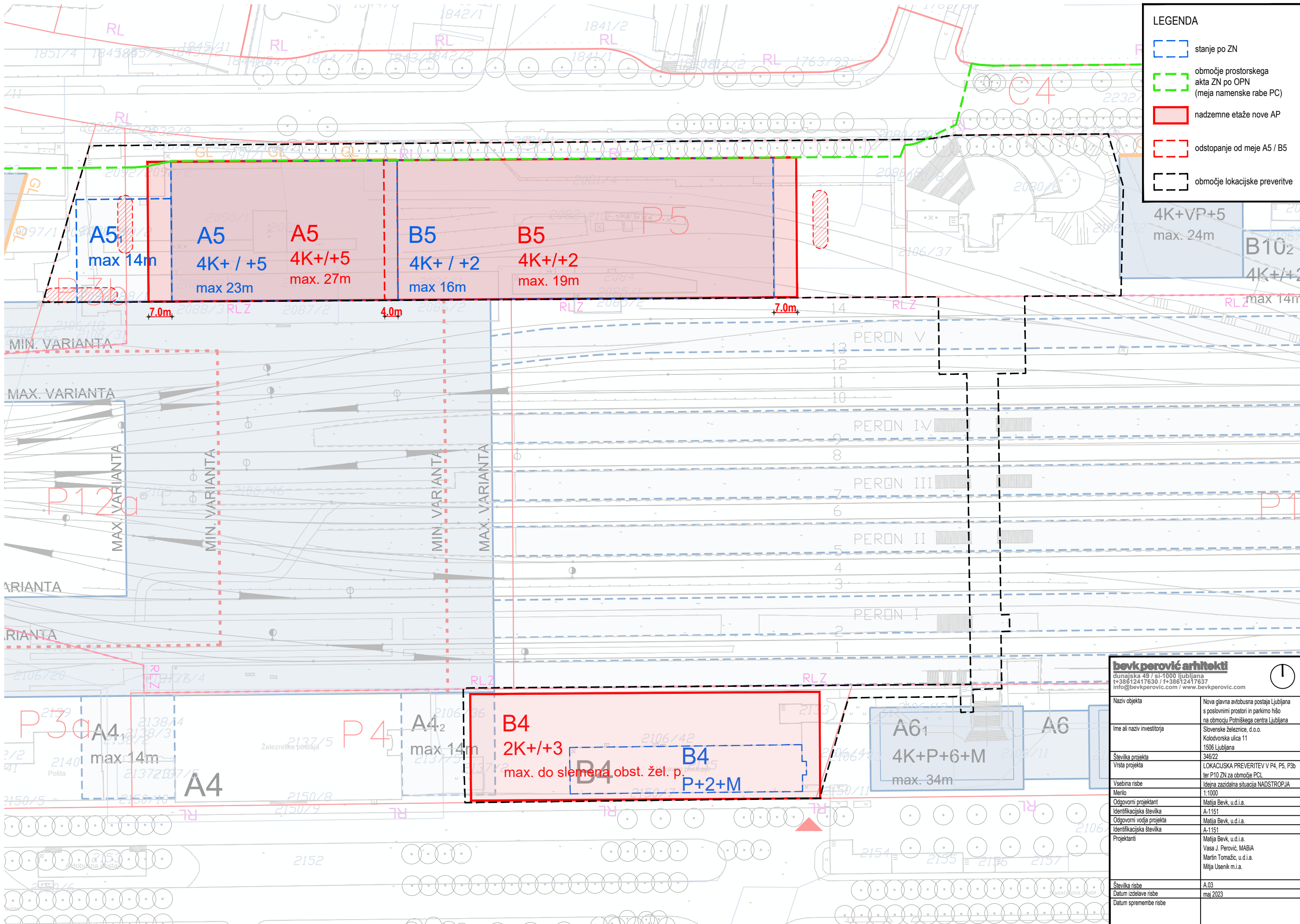
**A5 + B5**  
4K  
234 x 46 m

**A5 + B5**  
4K  
240,3 x 42 m

**B4**  
2K

<b>bevk perović arhitekti</b> dunajska 49 / si-1000 ljubljana t+38612417630 / f+38612417637 info@bevkerovic.com / www.bevkerovic.com	
Naziv objekta	Nova glavna avtobusna postaja Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo na območju Potniškega centra Ljubljana
Ime ali naziv investitorja	Slovenske železnice, d.o.o. Kolodvorska ulica 11 1506 Ljubljana
Številka projekta	346/22
Vrsta projekta	LOKACIJSKA PREVERITEV V P4, P5, P3b ter P10 ZN za območje PCL
Vsebina risbe	Idejna zazidalna situacija KLETI
Merilo	1:1000
Odgovorni projektant	Matija Bevk, u.d.i.a.
Identifikacijska številka	A-1151
Odgovorni vodja projekta	Matija Bevk, u.d.i.a.
Identifikacijska številka	A-1151
Projektanti	Matija Bevk, u.d.i.a. Vasa J. Perović, MABIA Martin Tomažič, u.d.i.a. Mija Usenik m.i.a.
Številka risbe	A.02
Datum izdelave risbe	mai 2023
Datum spremembe risbe	

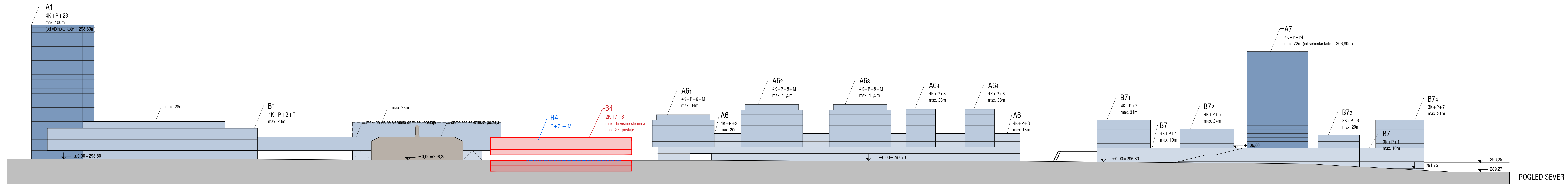
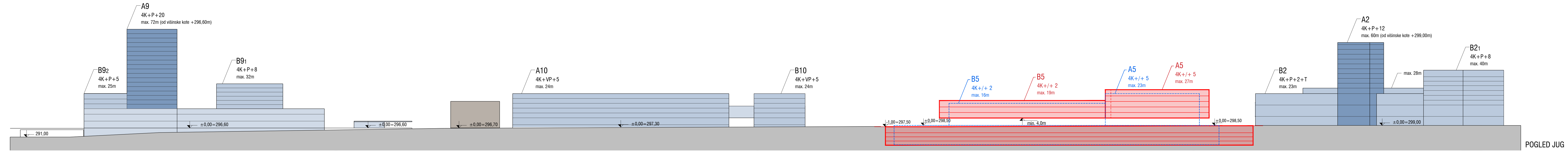
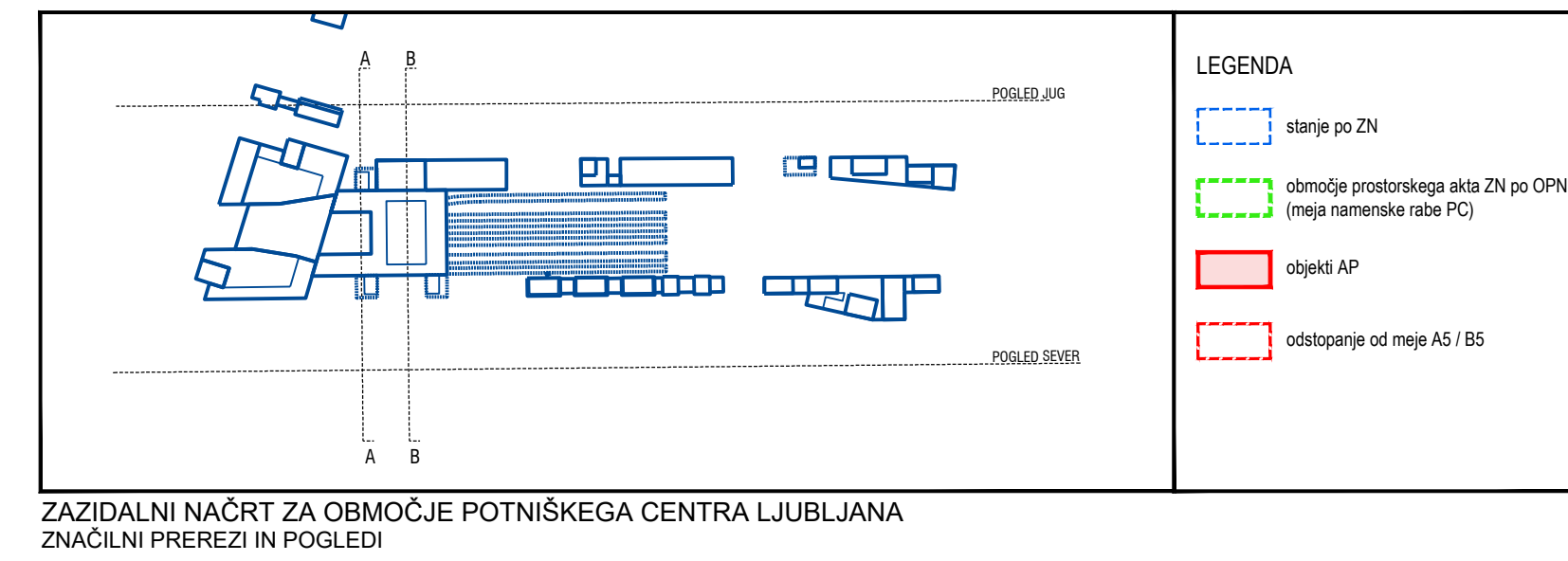
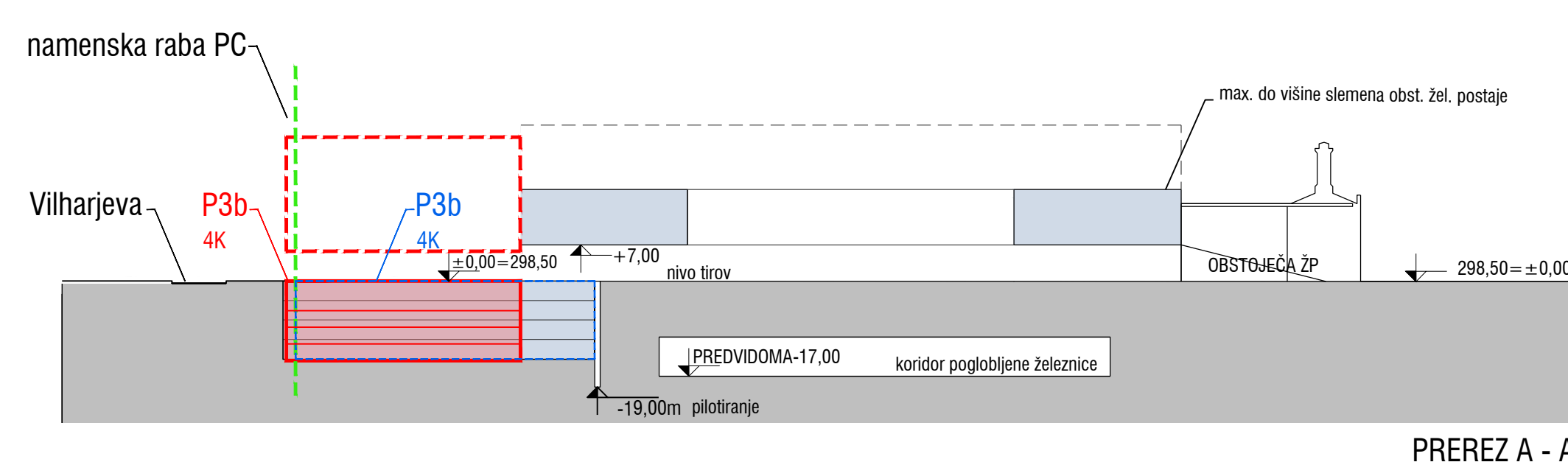
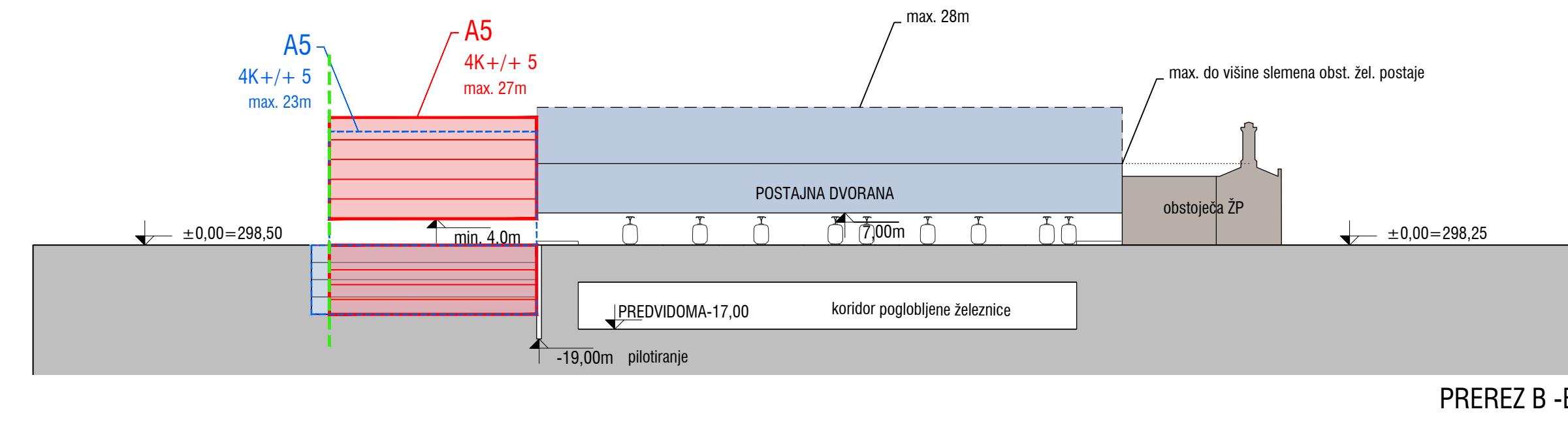




**LEGENDA**

- stanje po ZN
- območje prostorskega akta ZN po OPN (meja namenske rabe PC)
- nadzemne etaže nove AP
- odstopanje od meje A5 / B5
- območje lokacijske preveritve

<b>bevko perović arhitekti</b>	
dunajska 49 / si-1000 ljubljana t+38612417630 / f+38612417637 info@bevkoarhitekti.com / www.bevkoarhitekti.com	
Naziv objekta	Nova glavna avtobusna postaja Ljubljana s poslovnimi prostori in parkirno hišo na območju Potniškega centra Ljubljana
Ime ali naziv investitorja	Slovenske železnice, d.o.o. Kolodvorska ulica 11 1506 Ljubljana
Številka projekta	346/22
Vrsta projekta	LOKACIJSKA PREVERITEV V P4, P5, P3b ter P10 ZN za območje PCL
Vsebina risbe	Idejna zazidalna situacija NADSTROPIJA
Merilo	1:1000
Odgovorni projektant	Matija Bevk, u.d.i.a.
Identifikacijska številka	A-1151
Odgovorni vodja projekta	Matija Bevk, u.d.i.a.
Identifikacijska številka	A-1151
Projektanti	Matija Bevk, u.d.i.a. Vasa J. Perović, MABIA Martin Tomažič, u.d.i.a. Mija Usenik m.i.a.
Številka risbe	A.03
Datum izdelave risbe	mai 2023
Datum spremembe risbe	



<b>bevk perović arhitekti</b>	
arhitekturni biro s.o.o.   Dunajska cesta 40, SI-1000 Ljubljana	
t: +386 (0)1 254 7163   f: +386 (0)1 254 7167   info@bevkperovic.si   www.bevkperovic.si	
Naziv objekta	Novo glavno staniščno postaja Ljubljana s poslovnim prostorom in parkirno hišo
Ime ali naziv investitorja	SI: podjetje Družba za razvoj in izvedbo projekta Ljubljana
Številka projekta	385/22
Vrsta projekta	Ljubljana, PREDVIDENA V PRA, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15, P16, P17, P18, P19, P20, P21, P22, P23, P24, P25, P26, P27, P28, P29, P30, P31, P32, P33, P34, P35, P36, P37, P38, P39, P40, P41, P42, P43, P44, P45, P46, P47, P48, P49, P50, P51, P52, P53, P54, P55, P56, P57, P58, P59, P60, P61, P62, P63, P64, P65, P66, P67, P68, P69, P70, P71, P72, P73, P74, P75, P76, P77, P78, P79, P80, P81, P82, P83, P84, P85, P86, P87, P88, P89, P90, P91, P92, P93, P94, P95, P96, P97, P98, P99, P100
Vrednotna raba	Stanovalni in poslovni prostori
Naziv	1:100
Odgovorni projektant	Mateja Bevk, u.d.a.
Identifikacijski št. projekta	A.1.151
Identifikacijski št. objekta	A.1.151
Projektant	Vesta J. Pirc, u.d.a. / MABA
Številka objekta	A.1.151
Številka rabe	Stanovalni in poslovni prostori
Datum sprejemanja rabe	18. 02. 2022