



## **MNENJE**

### **O PRAVNIH VIDIKIH LOKACIJSKE PREVERITVE ZA INDIVIDUALNO ODSTOPANJE OD PROSTORSKIH IZVEDBENIH POGOJEV ZA ENOTI UREJANJA PROSTORA PC-6, PC-12, PC-21 IN PC-25 (SEVERNI IN JUŽNI TERMINAL AVTOBUSNE POSTAJE V OKVIRU POTNIŠKEGA CENTRA LJUBLJANA)**

**Izvajalec:** Inštitut za javno upravo  
pri Pravni fakulteti v Ljubljani  
Poljanski nasip 2  
1000 Ljubljana

**Avtor mnenja:** dr. Rajko Pirnat, redni profesor na  
Pravni fakulteti v Ljubljani in direktor IJU

**Ljubljana, 13.6.2023**

## KAZALO

<b>1</b>	<b>Uvod</b>	<b>3</b>
1.1	Razlogi za odstopanja, predlagana v lokacijski preveritvi	3
1.2	Pregled odstopanj in dodatnih prostorskih izvedbenih pogojev glede na določbe ZN in OPN MOL ID	8
<b>2</b>	<b>Pogoji, pod katerimi je v postopku lokacijske preveritve dopustno ugoditi pobudi</b>	<b>21</b>
2.1	Zakonski pogoji dopustnosti lokacijske preveritve	21
2.2	Tehtanje pomena PIP in posledic odstopa od njega, s pomenom investicijske namere investitorja	24
<b>3</b>	<b>Pravna ocena utemeljenosti predlagane lokacijske preveritve glede navedenih odstopanj od PIP</b>	<b>26</b>
3.1	Splošno o utemeljenosti odstopanja od PIP, določenih z ZN	26
3.2	Posebej o dopustnosti odstopanja od podrobnejše namenske rabe PC – površine cest	27
3.3	Pravna presoja dopustnosti posameznega predlaganega odstopanja	29
3.3.1	Odstopanje od PIP iz 8. člena ZN (opis rešitev načrtovanih objektov)	30
3.3.2	Odstopanje od PIP iz 9. člena ZN (opis načrtovane ureditve zunanjih površin)	32
3.3.3	Odstopanje od PIP iz 10. člena ZN (opis načrtovane ureditve zunanjih površin)	34
3.3.4	Odstopanje od PIP iz 11. člena ZN (usmeritve glede posegov na obstoječih objektih)	35
3.3.5	Odstopanje od PIP iz 12. člena ZN (pogoji za gradnje enostavnih objektov)	37
3.3.6	Odstopanje od PIP iz 13. člena ZN (pogoji za prometno urejanje)	38
3.3.7	Odstopanje od PIP iz 29. člena ZN (drugi pogoji in zahteve za izvajanje zazidalnega načrta)	39
3.3.8	Odstopanje od PIP, določenih v 11. členu OPN MOL ID in v Prilogi 4 OPN MOL ID – dopustni objekti in naprave na območju z namensko rabo PC	40
3.3.9	Dodatni prostorski izvedbeni pogoji za prometno ureditev v P4 in P6	43
3.4	Ali ne obstoji katera od ovir iz četrtega odstavka 129. člena ZUreP-2 za dopustitev navedenega odstopa od PIP?	44
<b>4</b>	<b>Sklepne ugotovitve</b>	<b>46</b>

# 1 Uvod

## ***1.1 Razlogi za odstopanja, predlagana v lokacijski preveritvi***

Družba SLOVENSKE ŽELEZNICE, d.o.o., Kolodvorska ul. 11, 1000 Ljubljana (v nadaljnjem besedilu: investitor) je vložila pobudo za izvedbo postopka lokacijske preveritve za odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev (v nadaljnjem besedilu: PIP), določenih 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 nadaljnjem besedilu: ZN) in PIP, določenih v Odloku 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, 78/19 – DPN in 59/22; v nadaljnjem besedilu: OPN MOL ID).

Območje lokacijske preveritve obsega večje število zemljišč, ki ležijo v okviru naslednjih enot urejanja prostora (v nadaljnjem besedilu: EUP), kot so določene v OPN MOL ID:

- PC-12 in PC-6, za kateri je določena namenska raba CU – osrednja območja centralnih dejavnosti,
- PC-21, za katero je določena namenska raba PŽ - površine železnic in,
- v majhnem delu pa sega območje lokacijske preveritve tudi v EUP PC-25, za katero je določena namenska raba prostora PC – površine pomembnejših cest.

Območje lokacijske preveritve obsegajo večinoma parcele, ki ležijo v okviru katastrske občine 1737 – Tabor, ena od parcel pa leži v območju katastrske občine 2636 – Bežigrad. Te parcele obsegajo nameravano gradnjo severnega terminala avtobusne postaje ob Vilharjevi cesti, nameravano gradnjo južnega terminala ob Masarykovi cesti in njuno povezavo preko podhoda železniške postaje (Vilharjev podhod).

Glede na poimenovanje prostorskih enot v ZN se območje lokacijske preveritve nahaja v prostorskih enotah P5 in del P3b (severni terminal avtobusne postaje), prostorski enoti P4 (južni terminal avtobusne postaje) in prostorskih enotah P10, P12 ter P6 (Vilharjev podhod). Lokacijska preveritev se nanaša na objekte, ki imajo po ZN oznako A5<sub>1</sub>, A5, B5, B4 in A4<sub>1</sub>.

Na območju predmetne lokacijske preveritve je bila sprejeta ena lokacijska preveritev, in sicer za dele prostorskih enot P3a, P3b, P4, P6, P10, P12a in P12b sklep št. 35023-6/2022-43 z dne 7. 10. 2022 (Uradni list RS, št. 128/2022.). Za sosednje prostorske enote, kot jih določa ZN pa sta bili sprejeti dve lokacijski preveritvi, in sicer za enoto P10 sklep št. 35023-7/2021-32 z dne 26. 11. 2021 (Uradni list RS, št. 184/21) in za enote P1, del P2 in del P3 sklep št. 35023-20/2021-79 z dne 15. 7. 2022 (Uradni list RS, št. 96/22).

Zemljišča na območju lokacijske preveritve so večinoma v lasti investitorja in povezanih oseb, deloma pa v lasti Mestne občine Ljubljana in Republike Slovenije. Lastninsko pravico na teh zemljiščih, potrebnih za gradnjo, namerava investitor pridobiti pred vložitvijo zahteve za izdajo gradbenega dovoljenja. Investitor namerava na območju lokacijske preveritve zgraditi novo glavno avtobusno postajo Ljubljana. Pri tem ima zaradi relativno zelo starega ZN, v katerega je pomembno posegel OPN MOL ID, zelo veliko omejitev. Najpomembnejši poseg OPN MOL ID na območje urejanja ZN je bil izveden s tem, da je opuščena premestitev Vilharjeve ceste poševno proti severu, posledica tega pa je, da je za lokacijo avtobusne postaje v prostorski enoti P5 ostalo bistveno manj prostora, saj mora ta biti umeščena med javno železniško infrastrukturo (tiri in železniško postajo) na južni strani ter Vilharjevo cesto na severni strani. PIP, ki jih je določil ZN v času priprave in sprejetja, onemogočajo gradnjo glavne avtobusne postaje Ljubljana z navezavo na novo železniško postajo ter s poslovnimi prostori v nadstropjih.

Kot navaja elaborat lokacijske preveritve, se je že med pripravo natečajne naloge za idejno arhitekturno rešitev avtobusne postaje Ljubljana izkazalo, da nobena proučevana varianta možnega priključevanja in funkcioniranja nove avtobusne postaje Ljubljana ne dosega predvidenega števila avtobusnih peronov po ZN oziroma z nobeno varianto ni možno doseči niti današnjega števila avtobusnih peronov v okviru

gradnje sodobne in funkcionalne avtobusne postaje. Izkazale so se še dodatne pomanjkljivosti načrtovanih ureditev v ZN:

- ni spremljajočih funkcionalnih prostorov za potnike in šoferje avtobusov (prodaja kart, čakalnica, toaletni prostori, prostor za prtljago ...),
- prometno-tehnično neustrezno načrtovana razporeditev avtobusnih peronov in dovoznih ramp glede na načrtovano prometno ureditev Vilharjeve in Masarykove ceste
- dodatne možnosti povezovanja avtobusne in železniške postaje ter okoliških površin.

Nov potniški center z dvema terminaloma avtobusne postaje prinaša ustrežnejše in primernejše rešitve od predpisanih v ZN. S funkcionalnega vidika to pomeni, da se z delitvijo na dva avtobusna terminala razbremeni promet in omogoči bolj tekoče premikanje avtobusov na širšem območju PCL. Dva ločena terminala, od katerih je severni namenjen zlasti primestnemu in regionalnemu prometu, pa tudi ljubljanskemu potniškemu prometu, južni pa mednarodnemu prometu in nadomestim avtobusnim prevozom, omogočata boljšo organizacijo in upravljanje postaje: potniki in vozila se razporedijo na dva ločena prostora, kar zmanjša zastoje in skrajša čakalne vrste, hkrati pa se zmanjša koncentracija prometa na enem mestu. 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. Severni in južni avtobusni terminal bosta z nadhodom na zahodni in podhodom na vzhodni strani oklepala železniško postajo.

Južni terminal z mednarodnimi prevozi bo potnike odložil na mestotvornem Masarykovem bulvarju oziroma tako imenovanem Fabianijevem obroču, ki bo predstavljal vrata v staro mestno jedro in omogočal dobro povezljivost z ostalimi oblikami javnega prevoza. V primeru zapor železniških prog zaradi investicij ali remontov ter ob izrednih razmerah na progih, ko vlaki ne morejo voziti na določenih relacijah, SŽ potnike prepeljejo z nadomestnimi avtobusi. Za določene vlake je potrebno glede na železniški postaji Ljubljana je tako na platoju vzhodno od železniške postaje določen prostor za nadomestne avtobuse, ki jih je v konicah tudi do osem na enkrat. Tudi v prihodnjih letih se obetajo na slovenskih železniških progah večja investicijska dela in remont-obnove, zaradi katerih bo potrebno potnike na določenih

relacijah prepeljati del poti z avtobusi. Zato bo del peronov na južnem terminalu namenjen tudi nadomestnim avtobusnim prevozom. Zaradi prijaznejšega vodenja potnikov je bistveno, da je oddaljenost nadomestnega avtobusa od železniškega perona ter informacijskega sistema, ki obvešča potnike o nadomestnem prevozu kar se da najmanjša. Izgradnja »južnega perona« ob glavni železniški postaji tvori najugodnejšo povezavo potniku v primeru koriščenja nadomestnih prevozov.

Kot navaja elaborat lokacijske preveritve, je taka zasnova avtobusne postaje z dvema terminaloma v skladu in sledi usmeritvam Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je Vlada Republike Slovenije sprejela s sklepom št. 37000-3/2015/8 z dne 29. 7. 2015. Poleg tega sledi tudi Resoluciji 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), ki jo je Državni zbor sprejel 22. 11. 2016. Ta strateška akta poudarjata pomen povečanja intermodalnosti, ki opredeljuje povezanost transportnih sistemov, ki spodbujajo prehod z zasebnega na javni prevoz oz. med različnimi oblikami javnega prevoza. 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. Prav tako pa je tudi treba poudariti mednarodni vidik nove avtobusne postaje z dvema terminaloma, saj 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.

Zaradi vseh navedenih omejitev investitor vlaga pobudo za lokacijsko preveritev za odstopanje od večjega števila PIP, ki jih določa ZN, deloma pa tudi od PIP, ki jih določa OPN MOL ID. Ker bi bila navedba zgolj odstopanj od posameznih določb nepregledna, najprej navajamo vsebinski pregled projektnih rešitev, ki so nujne za sodobno glavno avtobusno postajo Ljubljana in katere predstavljajo vsebinski razlog za predlagana odstopanja od PIP.

Gre za naslednje projektne rešitve:

A. glede avtobusne postaje, ki vključuje severni terminal:

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;
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);
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);
4. parkiranje osebnih vozil samo v kletnih etažah (namesto v nadstropjih kot to predvideva ZN);
5. ureditev tehničnih in servisnih prostorov ter arhiv SŽ v kletnih etažah avtobusne postaje, ki so po ZN v celoti namenjeni garaži;
6. ureditev aktivne zelene strehe avtobusne postaje (ZN dopušča zgolj zeleno streho);
7. nadhod za pešce in kolesarje nad tiri iz železniške postajne dvorane, ki je predvidena južno od objekta avtobusne postaje, urediti kjerkoli ob avtobusni postaji (ne pa samo preko objekta vertikalnih komunikacij kot to predvideva ZN);
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;
9. etapnost izvedbe avtobusne postaje dopustiti neodvisno od ostalih prostorskih enot in ne glede na etapnost izvedbe prostorskih ureditev po ZN;
10. ureditev novega »Železniškega trga«: prenovo površin ob izteku obstoječega podhoda med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte v nivoju pritličja ter vzpostavitev kletne povezave med prvo kletno etažo avtobusne postaje in iztekom železniškega podhoda;
11. sprememba podrobne namenske rabe majhnega trikotnega dela površine v EUP PC-25 tako, da na njej leži severozahodni vogal stavbe A5, ki je del avtobusne postaje, pri čemer je v celoti ohranjen status javne površine v tem delu;

B. glede južnega terminala avtobusne postaje:

1. ureditev postajne dvorane za mednarodni potniški promet in nadomestni avtobusni promet;
2. povečanje gabaritov;
3. kletna etaža;
4. ureditev poslovnega, komercialnega in spremljevalnega programa za avtobusno postajo v vseh nadzemnih etažah avtobusne postaje;
5. navezava na Vilharjev podhod ob izteku na jugu, za katerega se načrtuje prizidava in funkcijska prenova (in ni predmet predlagane lokacijske preveritve).

## ***1.2 Pregled odstopanj in dodatnih prostorskih izvedbenih pogojev glede na določbe ZN in OPN MOL ID***

Navedene vsebinske rešitve, ki so nujno potrebne za izgradnjo sodobne glavne avtobusne postaje Ljubljana z dvema terminaloma, zahtevajo večje število odstopanj od PIP, ki jih določa zlasti ZN, v majhnem delu pa od PIP, ki jih določa OPN MOL ID. Poleg tega pa je potrebno v skladu s prvim odstavkom 129. člena ZUreP-2 s to lokacijsko preveritvijo tudi določiti dodatne prostorske izvedbene pogoje za izvedbo investicijske namere. V nadaljevanju navajamo predlagana odstopanja in nove PIP glede na določbe ZN oziroma OPN MOL ID, pri čemer navajamo odstopanja in kratke razloge zanje, kot izhajajo iz pobude in elaborata lokacijske preveritve, ne navajamo pa vsebine členov, od katerih je predlagano odstopanje.

### **Predlagana odstopanja od PIP v 8. členu ZN – opis rešitev načrtovanih objektov**

Predmetna lokacijska preveritev predlaga odstopanja od PIP v 8. členu ZN 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 in nadomestne prevoze 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.

### Razlogi za odstopanja

Nova projektna rešitev 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 predlaga odstopanje od določil o lokaciji avtobusne postaje in opisa območja vzhodno od obstoječe železniške postaje. Južnega terminala avtobusne postaje ni možno zgraditi v okviru rekonstrukcije ali nadomestne gradnje obstoječega objekta B4 kot to predvideva ZN PCL, zato se predlaga odstopanje od določil dopustnih posegov v P4. Prav tako se predlaga odstopanje glede programa, ki je v P4 po ZN PCL namenjen železniški postaji s spremljajočimi dejavnostmi, objekt A4<sub>2</sub> pa gradnji nadstrešnic.

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 A5<sub>1</sub>), zato se predlaga odstopanje od določila o gradnji novega mestnega prehoda v navezavi na objekt A5<sub>1</sub>.

Vertikalne komunikacije so po ZN predvidene samo v okviru objekta A5<sub>1</sub> 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 SŽ), zato se predlaga odstopanje od določila o ureditvi kletnih etaž.

V prostorski enoti P10: nova projektna rešitev predvideva ureditev novega železniškega trga: prenavo 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.

### **Predlagana odstopanja od PIP v 9. členu ZN – opis načrtovane ureditve zunanjih površin**

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

#### **Razlogi za odstopanja**

V karti 3.1 iz 9. člena ZN 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 A5<sub>1</sub> 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«.

### **Predlagana odstopanja od PIP v 10. členu ZN – lokacijski pogoji in usmeritve za projektiranje in gradnjo**

Z obravnavano lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 10. členu ZN 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 približno 6,3 m proti vzhodu ter preoblikovanje S roba kletne etaže P3b za približno 6,5 m<sup>2</sup> v ravni liniji kot nadaljevanje P5;
  - o v nadzemnih etažah objekt B5 za 7 m proti vzhodu in objekt A5 za 7 m proti zahodu;
  - o mejo med objektoma A5 in B5 je možno pomakniti  $\pm 5$  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.

### Razlogi za odstopanja

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.

Vzdolžna razširitev objektov A5 in B5 v nadzemnih etažah 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 gradnjo 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. Premik meje med A5 in B5 za ± 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.

Večje bruto etažne višine v P5 so predlagane zaradi potrebnega povišanja pritlične etaže do 10 m 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.

Sprememba maksimalne 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 ± 9,5 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 pritličju 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. člena ZN. 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 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.

Nova projektna rešitev predvideva spremembo višine in tlorisnega obsega objektov v P4, saj 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 prevoze SŽ. poleg postajne dvorane v pritličju 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).

Nova projektna rešitev predvideva izvedbo strehe kot aktivne zelene površine, dostopne uporabnikom in obiskovalcem objektov v P4 in P5. 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 pa ti prostori in objekti nad zaključnim vencem niso predvideni.

Nova projektna rešitev predvideva postavitve več samostojnih komunikacijskih in servisnih objektov za potrebe zagotavljanja dostopov iz kletnih etaž do pritličja, izven gradbenih mej objektov. Ti pa po ZN 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.

### **Predlagana odstopanja od PIP v 11. členu ZN – usmeritve glede posegov na obstoječih objektih**

Z lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 11. členu ZN tako, da se v prostorski enoti P4 na območju obstoječega objekta B4 dopusti tudi novogradnja izven obstoječih gabaritov.

#### **Razlog za odstopanje**

Usmeritve glede posegov na obstoječih objektih po 11. členu ZN 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. Zaradi programske izpraznjenosti obstoječega upravnega poslopja pa je to edina, lastniško in prostorsko ustrezna lokacija za umestitev južnega terminala v območje ZN.

## **Predlagana odstopanja od PIP v 12. členu ZN – pogoji za gradnje enostavnih objektov**

Z obravnavano 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.

### **Razlog za odstopanje**

Zaradi več sprememb področne zakonodaje od sprejema ZN PCL do danes se poleg dopustnih enostavnih objektov po ZN PCL dopusti tudi gradnja nadstreškov in nadstrešnic. Gre zlasti za uskladitev z Uredbo o razvrščanju objektov (Uradni list RS, št. 96/22) in tehnično smernico Razvrščanje objektov, TSG-V-006:2022, določijo dodatni prostorski izvedbeni pogoji kot to dopušča prvi odstavek 129. čl. ZUreP-2, in sicer gradnja nadstreškov in nadstrešnic, ki so glede na zahtevnost enostavni in nezahtevni.

## **Predlagana odstopanja od PIP v 13. členu ZN – pogoji za prometno urejanje**

Z obravnavano lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 13. členu ZN 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.

### Razlogi za odstopanja

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. Zato se predlaga odstopanje od določila o parkirnih mestih v nadstropnih etažah. 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 predlaga 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.

### **Predlagana odstopanja od PIP v 29. členu ZN – drugi pogoji in zahteve za izvajanje zazidalnega načrta**

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.

### Razlog za odstopanje

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.



## Predlagana odstopanja od PIP v 11. členu OPN MOL ID – dopustni objekti in naprave

Z lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od PIP v 28. točki 11. člena v Preglednici 4 tako, da se tudi na 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).

### Razlogi za odstopanja

Dopustitev gradnje avtobusne postaje se predlaga na mejnem območju med EUP PC-25 z namensko rabo PC in EUP PC-12 z namensko rabo CU (ki je del ZN) 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 namenskima rabama poteka preko načrtovanih objektov in ureditev nove avtobusne postaje. Sprememba meje med namenskima rabama je posledica poteka Vilharjeve ceste južneje, kot je to predvideval ZN.

Nova avtobusna postaja je objekt v javnem interesu, ne obremenjuje javne površine in prostora Vilharjeve ceste v PC, temveč ga osmisli in sinergijsko podpira. Vzpostavi se soodvisnost med javnim prostorom ceste in sproščenim parterjem avtobusne postaje. Ureditve javnih površin se bo tudi pogodbeno uredila med mestom in lastnikom nove AP. Nadzemni del avtobusne postaje, ki sega izven območja z namensko rabo CU, obsega površino 3,8 m<sup>2</sup> na etažo, podzemni del avtobusne postaje, ki sega izven tega območja pa 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.

## **Predlagana odstopanja od PIP, določenih v Prilogi 4 OPN MOL ID – podrobni PIP za enostavne in nezahtevne objekte**

S to lokacijsko preveritvijo se predlagajo odstopanja od Priloge 4 za pomožne stavbe, kamor sodita nadstrešnica in nadstrešek, 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.

### **Razlog za odstopanje**

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 multi-funkcionalnega pasu, ki bo namenjen čakalnim mestom za taksije in drop-off točkam ter postajališčem mestnega avtobusnega prometa.

### **Dodatni prostorski izvedbeni pogoji za prometno ureditev v P4 in P6**

Po ZN je za prostorski enoti P4 in P6 predviden skupni dovoz, predvsem v funkciji dostopa do parkirišča, ki je predviden med tiri in upravnim poslopjem SŽ. 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. Treba pa je zagotoviti, da bo dostop do prostorske enote P6 zagotovljen tudi v okviru projektnih rešitev za južni terminal avtobusne postaje.

28.a čl. ZN dopušča tudi spremembe prometnih ureditev zaradi ustrežnejše oskrbe in racionalnejše izrabe prostora ob soglasju pristojnih upravljavcev in ki jih v fazi priprave odloka ZN ni bilo mogoče predvideti. Glede na to je mogoče na podlagi tega člena v okviru načrtovanja projektnih rešitev dostopa do južnega terminala s soglasjem pristojnih upravljavcev tudi predvideti ureditev dostopa do prostorske enote P6. Investitor zato v okviru lokacijske preveritve predlaga, da se s sklepom o lokacijski preveritvi na podlagi prvega odstavka 129. člena ZUreP-2 določi nov prostorski izvedbeni pogoj, da se prometne ureditve v prostorski enoti P4 na podlagi dopustnih

odstopanj te lokacijske preveritve za južni terminal avtobusne postaje načrtujejo tako, da se zagotavlja tudi uvoz za intervencijska vozila za prostorsko enoto P6.

.....

Glede vseh navedenih odstopanj, ki imajo svojo utemeljitev v potrebah izgradnje sodobne in ustrezno velike avtobusne postaje s severnim in južnim terminalom, je treba v tem mnenju ugotoviti njihovo pravno dopustnost. Osrednje vprašanje te dopustnosti je, ali obstoji za to pravna podlaga v prvem, drugem in tretjem odstavku 129. člena ZUreP-2. Gre namreč za lokacijsko preveritev, s katero se predlaga odstopanje od večjega števila PIP, ki jih določata ZN in OPN MOL ID, ki je ena od treh vrst lokacijske preveritve, ki jo ureja ta zakon. Ker gre za novogradnjo, prideta v poštev le prvi in drugi odstavek 129. člena ZUreP-2, kar pomeni, da je treba identificirati objektivne okoliščine iz drugega odstavka tega člena, zaradi katerih investicijska namera ne zadosti posameznemu prostorskemu izvedbenemu pogoju.

V tem mnenju obravnavamo vprašanje, ali je predlagana lokacijska preveritev zakonsko dopustna, torej ali jo v skladu z določbami Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17, 175/20 in 199/21 – ZUreP-3; v nadaljnjem besedilu: ZUreP-2) Mestni svet Mestne občine Ljubljana lahko potrdi. Ob tem je treba omeniti, da je bil dne 31.12.2021 uveljavljen novi Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21; v nadaljnjem besedilu: ZUreP-3), ki razveljavlja ZUreP-2 (338. člen ZUreP-3). Vendar pa je treba upoštevati, da se je ZUreP-3 začel uporabljati šele 1.6.2022, do takrat pa se je uporabljal še ZUreP-2. Poleg tega ZUreP-3 izrecno določa v 299. členu, da se postopki lokacijske preveritve, začeti pred začetkom uporabe tega zakona, končajo po dosedanjih predpisih. Ker je bila pobuda za predmetno lokacijsko preveritev vložena pred 31.5.2022, jo je treba obravnavati še po ZUreP-2.

Naročnik je za izdelavo tega mnenja predložil naslednje dokumente:

- Pobudo za izvedbo postopka lokacijske preveritve;
- 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, pripravljavca URBI Oblikovanje prostora, d.o.o..

To mnenje je izdelano na podlagi predložene dokumentacije. Ne izključujemo možnosti, da bi bilo v določenih elementih drugačno, če bi se izkazalo, da nismo vedeli za dokumente ali podatke, ki bistveno vplivajo na obravnavana pravna vprašanja.

## **2 Pogoji, pod katerimi je v postopku lokacijske preveritve dopustno ugoditi pobudi**

### ***2.1 Zakonski pogoji dopustnosti lokacijske preveritve***

Pri obravnavi vsebinskih pogojev, pod katerimi je dovoljeno ugoditi pobudi, je treba najprej upoštevati, da vsaka pobuda za lokacijsko preveritev predlaga določeno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev (v nadaljevanju: PIP) ali drugih pogojev in zahtev, ki jih za poseganje v prostor določa prostorski izvedbeni akt. Lokacijska preveritev je torej izjema od splošne ureditve prostorskega načrtovanja, po kateri se pogoji za poseganje v prostor določijo s prostorskim aktom. To pa pomeni, da je treba to izjemo razlagati restriktivno, torej mora biti omejena le na tiste primere, ki jih dopušča zakon. Poleg tega je še treba opozoriti, da ima občinski svet pri odločanju o dovolitvi odstopanja od prostorskega akta z lokacijsko preveritvijo diskrecijsko pravico (odločanje po prostem preudarku), kar pomeni, da ni dolžan dovoliti odstopanja samo zato, ker so zakonski pogoji izpolnjeni, pač pa mora pri tem upoštevati tudi namen lokacijske preveritve, ki je v tem, da je dosežena večja prilagodljivost prostorskih pogojev, pa to ni na škodo javnega interesa in drugih oseb.

ZUreP-2 dopušča odstopanje od prostorske ureditve, kot jo določa prostorski akt, v naslednjih primerih:

1. za namen izvajanja gradenj se lahko prilagodi in določi natančna oblika ter velikost območja stavbnih zemljišč na posamični poselitvi;
2. za doseganje gradbenega namena prostorskega izvedbenega akta se lahko dopusti individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev kot so določeni v tem aktu;
3. za namen smotrne rabe ter aktivacije zemljišč in objektov, ki niso v uporabi, omogoča začasno rabo prostora.

#### Ad 1.

Oblika in velikost območja stavbnih zemljišč se lahko spremeni le, če so izpolnjeni naslednji pogoji (128. člen ZUreP-2):

- možna je le pri posamični poselitvi;
- upoštevati je treba fizične lastnosti zemljišča in pravne režime na tem območju;
- velikost stavbnega zemljišča, kot je določena v OPN, se lahko poveča ali zmanjša za največ 20 odstotkov;
- povečanje ne sme preseči 600 m<sup>2</sup>.

#### Ad 2.

Individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev je mogoče v naslednjih primerih (129. člen ZUreP-2):

- če investicijska namera zaradi objektivnih okoliščin ne zadosti posameznemu prostorskemu izvedbenemu pogoju;
- v določenih primerih na obstoječih zakonito zgrajenih objektih.

V zvezi s prvo alinejo je treba poudariti, da mora biti podana objektivna okoliščina, zaradi katere investicijska namera glede na PIP ni mogoča oziroma določenega PIP ni mogoče izvesti. Te objektivne okoliščine so naslednje:

- a. omejujoče okoliščine v zvezi z lokacijo, na katere (i) investitor ne more vplivati in (ii) onemogočajo izvedbo investicije ali terjajo nesorazmerne stroške; zakon primeroma našteva take objektivne okoliščine: fizične lastnosti zemljišča, neprimerna parcelna struktura, pozidanost ali raba sosednjih zemljišč;
- b. investicija naj bi bila izvedena z gradbenimi materiali in tehničnimi rešitvami, ki med pripravo in sprejetjem prostorskega izvedbenega akta niso bile poznane ali uporabljene, pa so ustrezne ali primernejše od predpisanih z ekološkega in energetskega vidika ter z vidika doseganja ciljev urejanja prostora, varstva okolja, učinkovite rabe energije;
- c. medsebojna neskladnost PIP, določenih v prostorskem izvedbenem aktu.

Za obstoječe zakonito zgrajene objekte določa tretji odstavek 129. člena ZUreP-2 še dodatne pogoje, pod katerimi je mogoče odstopiti od posameznega PIP, in sicer:

- a. v primeru rekonstrukcije ali prizidave takega objekta, je dopustna sprememba gabaritov, oblike, namembnosti ali zunanjega videza obstoječega objekta; vendar je to dopustno le, če je potrebno zaradi uskladitve z bistvenimi zahtevami, kot jih za objekte določajo predpisi, ki urejajo graditev;
- b. v primeru nadomestne gradnje je dopustno manjše odstopanje glede lege, gabaritov, oblike, namembnosti in zunanjega videza objekta, ki ga nadomešča, pri čemer pa je določen nenavaden pogoj – če je to potrebno zaradi varovanja javnega interesa;
- c. v primeru pomožnih objektov, ki jih prostorski izvedbeni pogoji ne dopuščajo, če se z njimi dosega boljša funkcionalnost obstoječih objektov.

V navedenih primerih je odstopanje dopustno, če so kumulativno izpolnjeni naslednji pogoji:

- ni v nasprotju z javnim interesom in cilji prostorskega razvoja občine (to je pleonazem, saj so cilji prostorskega razvoja v javnem interesu);
- z njim se doseže gradbeni namen prostorskega akta in ne spremeni načrtovani videz območja, ne poslabšajo bivanjske in delovne razmere in ne povzroča motečega vpliva na podobo naselja ali krajine;
- ne zmanjšuje možnosti pozidave sosednjih zemljišč;
- ni v nasprotju s pravnimi režimi, ki veljajo za zadevni prostor, in z državnimi prostorskimi izvedbenimi akti.

Ad 3.

Če prostorski izvedbeni akt ne dopušča začasne rabe določenega območja, jo je mogoče dopustiti z izvedbo lokacijske preveritve, pri čemer to ne sme:

- biti v nasprotju z javnim interesom in cilji prostorskega razvoja občine;

- onemogočati izvedbe trajno načrtovanih prostorskih ureditev in predvidenih posegov v prostor, vključno z izvedbo pripravljalnih del zanje;
- zmanjševati možnosti pozidave sosednjih zemljišč;
- terjati izvedbe nove ali povzročiti bistvenega povečanja obremenitve obstoječe komunalne opreme na območju in
- biti v nasprotju s pravnimi režimi, ki veljajo za to območje.

## ***2.2 Tehtanje pomena PIP in posledic odstopa od njega, s pomenom investicijske namere investitorja***

V svojem jedru je lokacijska preveritev postopek ocene o tem, ali je neka investicijska namera ustrezna javnemu interesu, ki ga zasleduje prostorski izvedbeni akt in zaradi katerih določa posamezne prostorske izvedbene pogoje. Zakon glede dopustnosti odstopanja od teh pogojev določa zahteve, ki morajo biti izpolnjene za dopustnost odstopanja od prostorskih izvedbenih pogojev, pri čemer je dopustitev odstopanja v diskrecijski oceni občine.

Občina ima pri odločanju o lokacijski preveritvi diskrecijsko pravico<sup>1</sup>, ki pa jo mora izvrševati skladno z namenom, zakaj je možnost lokacijske preveritve vključena v ZUreP-2 – torej omogočiti bolj fleksibilno prostorsko načrtovanje in omogočiti nameravano investicijo investitorja takrat, ko to zahteva sorazmerno manjše odstopanje od prostorskih pogojev, kar ni neskladno z javnim interesom in ne posega nesorazmerno v pravice ali pravno varovane koristi drugih oseb. To pa nujno vključuje **objektivno tehtanje pomena prostorskega pogoja in odstopa od njega na eni strani, in pomena razlogov, zaradi katerih investitor daje pobudo za lokacijsko preveritev na drugi strani**. Le na tak način lahko občina objektivno in enako za vse uporablja svojo diskrecijsko pravico pri odločanju o lokacijskih preveritvah.

Pri tem tehtanju gre le za enega od izrazov splošnega pravnega načela sorazmernosti, ki je vključeno v 2. člen Ustave Republike Slovenije, po katerem je Slovenija pravna

---

<sup>1</sup> ZUreP-2 jasno določa, da občina **lahko** dopusti odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev (prvi odstavek 129. člena).



država. To načelo morajo pri svojem odločanju uporabljati vsi organi oblasti, med katere sodijo tudi organi občine. To načelo med drugim zahteva tehtanje pravic in pravnih interesov posameznikov in pravnih oseb, ter javnega interesa pri oblastnem odločanju.

### **3 Pravna ocena utemeljenosti predlagane lokacijske preveritve glede navedenih odstopanj od PIP**

#### **3.1 Splošno o utemeljenosti odstopanja od PIP, določenih z ZN**

Kot izhaja iz uvodnega poglavja tega mnenja, investitorja predlagata večje število odstopanj od določb ZN. V zvezi s tem je treba upoštevati stališče Ministrstva za okolje in prostor, da je bila tudi po ZUreP-2 glede na naravo OPPN (v okvir tega pojma spada tudi ZN) možnost uporabe lokacijske preveritve precej zožena glede na OPN, saj je OPPN prostorski akt, ki zelo podrobno določa prostorske ureditve. Ministrstvo je zato menilo, da se po ZUreP-2 lokacijska preveritev v primerih OPPN sicer lahko uporabi<sup>2</sup>, vendar le v izjemnih primerih, kjer ni možnosti uporabe dopustnih odstopanj od načrtovanih rešitev in le v primerih, v katerih se da z navedbo objektivnih okoliščin utemeljiti predlagano lokacijsko preveritev.<sup>3</sup>

Pritrditi je treba elaboratu lokacijske preveritve, da taka izjemnost v obravnavanem primeru obstoji. Gre za zelo star ZN, ki je bil oblikovan v prvi polovici prvega desetletja tega stoletja. Zgrajen je bil okoli koncepta javno-zasebnega partnerstva za gradnjo novega postajnega poslopja v zahodnem delu ureditvenega območja ZN, ki pa je pozneje propadel, zato praktično v nobenem delu ZN še ni uresničen. Hkrati pa je bila sprejeta sprememba OPN MOL ID, zaradi katere je sedanji potek Vilharjeve ceste južneje od tistega, ki ga je predvidel ZN. Kot že rečeno je to bistveno zožilo prostor za novo avtobusno postajo Ljubljana, katero pa je ne glede na to treba čim prej zgraditi, saj je sedanja že povsem neustrezna. Da bi bilo mogoče to storiti skladno s sodobnimi zahtevami za take objekte, so potrebna odstopanja od v njem predvidenih PIP, in s tem deloma izvršiti del prostorskih ureditev, ki jih predvideva ZN. Poleg tega bo le tako mogoče ob upoštevanju obsežnosti in kompleksnosti z njim predvidenih prostorskih ureditev začeti postopoma urejati zdaj že degradirana in propadajoča območja ob železniški postaji.

---

<sup>2</sup> Po ZUreP-3 to ni več mogoče.

<sup>3</sup> Takratno Ministrstvo za okolje in prostor: Usmeritve glede obravnave lokacijskih preveritev za individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev, dopis št. 010-3/2019/350 -10922-01 z dne 26.11.2019; str. 4.

Alternativa je v bistvu ohranitev sedanjega stanja za nedoločno dolg čas. Upoštevati je treba, da ta alternativa pomeni spreminjanje ZN v pomembnem delu, ki je še posebej občutljiv zaradi prepletanja prostorskih ureditev državnega in prostorskih ureditev občinskega pomena. Tako zahtevnega postopka spreminjanja ZN ni mogoče izvesti prej kot v štirih ali petih letih, kar pomeni, da bo ves ta čas stanje v bistvu nespremenjeno, torej ne bo mogoče niti začeti gradnje nove avtobusne postaje Ljubljana, kar je z gledišča zagotavljanja javne prometne infrastrukture nesprejemljivo. Čimprejšnji začetek projektiranja in poznejše gradnje avtobusne postaje vključno z obema terminaloma je nujen, odmik tega za štiri do pet let pa povsem nesprejemljiv.

Zato menimo, da gre v obravnavanem primeru za izjemen primer, ki opravičuje odstopanje od večjega števila PIP, določenih z ZN, kar bo omogočilo začetek izvajanja tega prostorskega akta.

### ***3.2 Posebej o dopustnosti odstopanja od podrobnejše namenske rabe PC – površine cest***

V zvezi z utemeljenostjo odstopanja od PIP v okviru te lokacijske preveritve je treba posebej obravnavati predlagana odstopanja od PIP v 28. točki 11. člena OPN MOL ID v Preglednici 4 tako, da se tudi na 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).

Vprašanje, ki izhaja tudi iz dopisa Oddelka za urejanje prostora MOL št. 35023-18/2021-20 z dne 3.2.2023, po katerem bi tako odstopanje pomenilo spreminjanje namenske rabe, česar naj bi lokacijska preveritev ne omogočala<sup>4</sup>. To stališče temelji na tem, da je spreminjanje namenske rabe s tem, da se spremeni obseg stavbnega zemljišča, posebna vrsta lokacijske preveritve, ki se lahko dovoli pod drugačnimi

---

<sup>4</sup> Tako je tudi stališče takratnega ministrstva za okolje in prostor v dokumentu Priporočila za izvajanje lokacijske preveritve (23.11.2018). str. 5.

pogoji, kot velja za lokacijsko preveritev za odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev. To seveda pomeni, da se v okviru spreminjanja prostorskih izvedbenih pogojev ne sme spreminjati namenska raba prostora iz območij druge rabe v območja stavbnih zemljišč.

Vendar to velja za to, najvišjo raven, kot jo določa drugi odstavek 35. člena ZUreP-2<sup>5</sup>, torej na območja stavbnih, kmetijskih, gozdnih, vodnih in drugih zemljišč. Gre za najvišjo kategorizacijo namenske rabe prostora. Nižja raven določanja namenske rabe prostora, ali t.i. podrobnejša namenska raba, pa se v skladu z drugim odstavkom 15. člena Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega prostorskega načrta ter pogojih za določitev območij sanacij razpršene gradnje in območij za razvoj in širitev naselij (Uradni list RS, št. 99/07, 61/17 - ZUreP-2, 199/21 - ZUreP-3) deli na 20 različnih vrst podrobne namenske rabe prostora, med drugim območja centralnih dejavnosti in območja in omrežja prometne infrastrukture. Tako namenska raba CU, kot tudi PC predstavljata podrobnejšo namensko rabo prostora, saj gre v obeh primerih za stavbna zemljišča.

Podrobnejša namenska raba prostora pa se določa v prostorskih aktih z določanjem prostorskih izvedbenih pogojev. To izhaja iz prve alineje prvega odstavka 36. člena ZUreP-2<sup>6</sup>, ki določa, da se prostorski izvedbeni pogoji po enotah urejanja prostora določajo tudi glede namembnosti posegov v prostor, njihove lege, velikosti in oblikovanja. Namembnost posegov v prostor na določenem območju ni nič drugega kot podrobnejša namenska raba prostora. To je razvidno iz tega, da 11. člen OPN MOL ID glede na različne vrste podrobnejše namenske rabe prostora določa dopustne objekte, kar pomeni, da so določbe tega člena OPN MOL ID določbe, ki določajo prostorske izvedbene pogoje.

To pa pomeni, da je odstopanje od določb 28. točke 11. člena OPN MOL ID, ki določa dopustne objekte na območjih s podrobnejšo namensko rabo PC – površine cest, odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev in ne določanje drugačne namenske

---

<sup>5</sup> Menimo, da je treba tudi glede tega vprašanja uporabljati ZUreP-2 in na njegovi podlagi izdane podzakonske predpise, saj gre za obravnavo predmetne lokacijske preveritve, ki se mora v celoti obravnavati po ZUreP-2. Ne glede na to pa je treba povedati, da so določbe drugega odstavka 37. člena ZUreP-3 povsem enake.

<sup>6</sup> Povsem isto določa tudi prva alineja prvega odstavka 38. člena ZUreP-3.

rabe prostora. Namenska raba prostora še vedno ostane stavbna zemljišča, znotraj tega podrobnejša namenska raba območja in omrežja prometne infrastrukture, oziroma še podrobneje površine cest.

**Določanje dodatnih dopustnih objektov glede na podrobnejšo namensko rabo prostora torej pomeni odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev (PIP), kar je dopustno v okviru obravnavane lokacijske preveritve po 129. členu ZUreP-2, pri čemer mora seveda tako odstopanje biti dopustno skladno s tem členom. Podrobneje o objektivnih okoliščinah, zaradi katerih je tako odstopanje dopustno, pa več v nadaljevanju.**

### ***3.3 Pravna presoja dopustnosti posameznega predlaganega odstopanja***

Pobuda in elaborat predlagane lokacijske preveritve se glede njene utemeljenosti sklicujeta na prvi in drugi odstavek 129. člena ZUreP-2, pri čemer se opirata na objektivne okoliščine iz prve, druge in tretje alineje drugega odstavka 129. člena tega zakona, torej da obstojijo omejujoče okoliščine v zvezi z lokacijo, na katere investitor ne more vplivati in onemogočajo izvedbo investicije ali terjajo nesorazmerne stroške.

Prvi odstavek 129. člena ZUreP-2 določa, da je tako odstopanje dopustno, če investicijska namera zaradi objektivnih okoliščin ne zadosti posameznemu prostorskemu izvedbenemu pogoju. Pri tem zakon našteva te objektivne okoliščine in ugotoviti je treba, ali so v konkretnem primeru take okoliščine izpolnjene.

Iz prve alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2 je mogoče ugotoviti, da ta zakon sicer primeroma našteva objektivne okoliščine iz prvega odstavka, vendar vsebuje tudi splošno opredelitev objektivnih okoliščin, in sicer v delu besedila, kjer pravi »... 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 ali občine«. Iz tega je mogoče sklepati, da so opredelilni znaki objektivnih okoliščin naslednji:

- gre za omejujoče okoliščine;
- v zvezi z lokacijo;
- investitor nanje ne more vplivati;
- onemogočajo izvedbo investicije ali terjajo nesorazmerne stroške na strani investitorja ali občine.

V nadaljevanju obravnavamo obstoj objektivnih okoliščin glede posameznega predlaganega odstopanja. Po tem pa skupaj za vsa predlagana odstopanja še ocenjujemo, ali ni izpolnjena katera od okoliščin iz četrtega odstavka 129. člena ZUreP-2, zaradi katere teh odstopanj ni dovoljeno dopustiti, saj so ta odstopanja tako povezana med seboj, da je te okoliščine mogoče obravnavati skupaj.

### **3.3.1 Odstopanje od PIP iz 8. člena ZN (opis rešitev načrtovanih objektov)**

S tem predlaganim odstopanjem se predlaga, da se v nadstropnih etažah objektov A5 in B5 namesto garažne hiše uredi program avtobusne postaje, spremljajočih in poslovnih dejavnosti, nov mestni prehod se lahko zagotavlja kjerkoli v prostorski enoti P5, gradnja vertikalnih komunikacij, namenjenih pešcem, za potrebe dostopov se dopusti kjerkoli v P3b in P5 in v kletnih etažah v P5 in P3b predvidi tudi tehnične in servisne prostore ter arhiv SŽ. Poleg tega se predlaga, da se v prostorsko enoto P4 umesti južni terminal avtobusne postaje, vzhodno ob obstoječe železniške postaje

Objektivna okoliščina, zaradi katere je dopustno to odstopanje, je fizična lastnost zemljišča, ki je zaradi ohranitve sedanjega poteka Vilharjeve ceste postalo ozko (prva alineja drugega odstavka 129. člena ZUreP-2). Zaradi tega to zemljišče ob upoštevanju PIP iz 8. člena ZN (torej brez predlaganih odstopanj) ne omogoča priključevanja in funkcioniranja nove avtobusne postaje Ljubljana in ne dosega minimalnega števila avtobusnih peronov, ki bi jih bilo treba zagotoviti v okviru gradnje sodobne in funkcionalne avtobusne postaje, pa tudi ne nekaterih drugih prometno-tehničnih in funkcionalnih zahtev za sodobno avtobusno postajo. Ta okoliščina tudi zahteva umestitev dodatnega južnega terminala v prostorsko enoto P4 na območju objektov B4 in B4<sub>2</sub>, saj je le tako mogoče zagotoviti dovolj veliko število peronov za potrebe avtobusnega potniškega prometa, ki se je skokovito povečal od sprejema ZN.

Druga objektivna okoliščina iz iste alineje istega odstavka 129. člena ZUreP-2 pa je pozidanost sosednjih zemljišč. Gre sicer za predvideno pozidanost, vendar jo je treba upoštevati. Z zgoraj omenjeno lokacijsko preveritvijo za prostorske enote P1, del P2 in del P3 (sklep št. 35023-20/2021-79 z dne 15. 7. 2022; Uradni list RS, št. 96/22) je bila dopustna sprememba oblikovanje objektov železniške postaje nad tiri, nov mestni prehod z nadhodom, ki je povezan z avtobusno postajo, pa se mora zato zagotoviti kjerkoli v prostorski enoti P5. Poleg tega zaradi fizičnih omejitev prostora ni mogoče ustrezno urediti novega mestnega prehoda med Trgom Osobodilne fronte in Vilharjevo cesto, skupaj z »Železniškim trgom«.

Ti dve okoliščini izpolnjujeta vse zgoraj navedene značilnosti objektivne okoliščine, saj:

- gre za omejujočo okoliščino – omejen obseg prostora za izvedbo potrebnih prostorskih ureditev v zvezi z avtobusno postajo;
- zvezana je z lokacijo, saj se nanaša na lokacijo postaje;
- investitor nanjo ne more vplivati, saj predstavlja objektivno fizično omejitev prostora;
- onemogoča izvedbo investicije – ob upoštevanju PIP, med drugim določenih v 8. členu ZN, je izvedba sodobne avtobusne postaje brez odstopanja od njih praktično onemogočena.

Za predlagano odstopanje od PIP iz 8. člena ZN pa daje pravno podlago tudi objektivna okoliščina iz druge alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, in sicer 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.

Gre za več novih tehničnih in tehnoloških rešitev. Zlasti je treba omeniti novo tehnično rešitev z umestitvijo avtobusne postaje na dva potniška terminala zaradi boljše organizacije, fleksibilnosti in upravljanja avtobusne postaje, lažjega usmerjanja potnikov, razbremenitve prometa in učinkovitejšega prometnega toka na območju PCL in višje ravni varnosti prometa. Zaradi vseh teh razlogov učinkovitejšega funkcioniranja avtobusne postaje z dvema terminaloma na zelo omejenem prostoru, je ta tehnična

rešitev ne le nujno potrebna, pač pa tudi primernejša z vidikov doseganja ciljev urejanja prostora in še posebej varstva okolja in učinkovite rabe energije.

Nova tehnična rešitev je tudi ureditev poslovnega in komercialnega programa v nadzemnih etažah, parkiranje pa zgolj v kletnih etažah, drugačno 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 tlorskih gabaritov kletnih in nadzemnih etaž. Sem spada tudi ureditev tehničnih in servisnih prostorov v kletnih etažah južnega terminala avtobusne postaje v P4.

Te in še nekatere druge nove tehnične rešitve, ki jih navaja elaborat lokacijske preveritve očitno v času priprave ZN niso bile upoštevane, so pa ustrežnejše za doseganje ciljev urejanja prostora, zlasti za ustrezen in univerzalen dostop do gospodarske javne infrastrukture, urbani razvoj mest in širših mestnih območij in prostorsko usklajenost ter medsebojno dopolnjujoče več-funkcijske razmestitve različnih dejavnosti v prostoru, pa tudi nekatere druge cilje urejanja prostora, ki so tako kot navedeni v javnem interesu.

**Glede na navedeno je mogoče ugotoviti, da obstojita objektivni okoliščini iz prve in druge alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2 za dopustnost navedenih odstopanj od PIP, določenih v 8. členu ZN.**

### **3.3.2 Odstopanje od PIP iz 9. člena ZN (opis načrtovane ureditve zunanjih površin)**

Odstopanje od PIP iz 9. člena ZN je relativno majhno in zvezano z odstopanji od PIP iz 8. člena ZN. Z odstopanjem od tega člena se predlaga, da se poleg/namesto drevoreda na območju obstoječega podhoda med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte v P10 dopusti ureditev novega Železniškega trga.

Menimo, da v obravnavanem primeru obstoji najprej ista objektivna okoliščina kot pri odstopanjih od 8. člena ZN, torej fizične lastnosti zemljišča, na katerem bo zgrajena avtobusna postaja. Ker to ozko zemljišče ne omogoča priključevanja in funkcioniranja



nove avtobusne postaje Ljubljana in ne dosega minimalnega števila avtobusnih peronov, morata biti objekta A5 in B5 daljša, kaj je podrobneje obravnavano v okviru odstopanj od 8. in 10. člena ZN. Podaljšani objekti v smeri vzhoda, skupaj s potrebnim prostorom za uvoz avtobusov na perone in rampe za uvoz v kletne etaže, onemogočajo smiselno izvedbo drevoreda, zato je kot nova projektna rešitev predvidena ureditev novega »Železniškega trga« s prenovo površin ob izteku obstoječega podhoda med Vilharjevo cesto in Trgom Osvobodilne fronte v nivoju pritličja. Iz istih razlogov kot v prejšnji točki tudi glede odstopanja od 8. člena ZN objektivna okoliščina fizičnih lastnosti zemljišča izpolnjuje pogoje iz točke 3.3. tega mnenja, torej da gre za omejujoče okoliščine v zvezi z lokacijo, na katere investitor ne more vplivati in onemogočajo izvedbo investicije ali terjajo nesorazmerne stroške na strani investitorja ali občine.

To pa hkrati predstavlja tudi objektivno okoliščino iz druge alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, torej da pri izvedbi investicijske namere nameravana uporaba 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. Gre za novo arhitektonsko rešitev, ki ni bila predvidena in uporabljena pri pripravi ZN, je pa ustrežnejša zlasti z gledišča oblikovanja prostora, torej doseganja ciljev urejanja prostora. Med temi cilji je treba zlasti poudariti ustrezen in univerzalen dostop do gospodarske javne infrastrukture, urbani razvoj mest in širših mestnih območij in prostorsko usklajenost ter medsebojno dopolnjujoče več-funkcijske razmestitve različnih dejavnosti v prostoru.

**Glede na navedeno je mogoče ugotoviti, da tudi v primeru odstopanja od PIP, določenih v 9. členu ZN, obstojita objektivni okoliščini iz prve in druge alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, ki sta pravna podlaga za utemeljenost tega odstopanja.**

### **3.3.3 Odstopanje od PIP iz 10. člena ZN (opis načrtovane ureditve zunanjih površin)**

Ta odstopanja so dokaj obsežna, saj se nanašajo zlasti na dimenzije objektov A5 in B5, ki predstavljata jedro avtobusne postaje. V lokacijski preveritvi je predlagano zlasti podaljšanje objekta A5 za 7m proti vzhodu, objekta B5 pa prav tako za 7m proti zahodu, v kletnih etažah pa je to podaljšanje nekoliko manjše, pri tem pa je predlagano, da je dopusten pomik meje med obema objektoma. V povezavi s predlaganimi odstopanji od PIP iz 8. člena ZN je tudi večja bruto etažna višina v prostorski enoti P5 ter sprememba maksimalne višine objektov in zamenjava volumna med objektoma A5 ter B5 ob ohranitvi njunih prostorskih kapacitet. Hkrati je še predlagano, da se omogoči izvedba aktivne zelene strehe in servisnih prostorov na strehi stavbe v P4 in P5 in da se več kot 2 m izven gradbene meje omogoči gradnja komunikacijskih in servisnih objektov, nadstreškov in nadstrešnic.

Najpomembnejša objektivna okoliščina, ki utemeljuje navedena odstopanja, so seveda spet fizične lastnosti zemljišča, ki je zaradi opustitve premika Vilharjeve ceste proti severu ostalo zelo ozko. Ker to ozko zemljišče ne omogoča priključevanja in funkcioniranja nove avtobusne postaje Ljubljana in ne dosega minimalnega števila avtobusnih peronov, morata biti objekta A5 in B5 daljša, pri čemer je podaljšanje predlagano tako v smeri vzhoda kot tudi zahoda. Tak objekt šele omogoča dovolj veliko število peronov in ustrezen uvoz avtobusov. Drugačna razmestitev funkcionalnih prostorov v objektih A5 in B5, kar je zvezano z ustrežnejšo funkcionalnostjo celotne avtobusne postaje, pa je tudi razlog za predlagane večje bruto etažne površine in spremembe maksimalne višine obeh objektov. Zaradi zoženega zemljišča zlasti v smeri Vilharjeve ceste je tudi predlagano, da se dopusti gradnja komunikacijskih in servisnih objektov, nadstreškov in nadstrešnic več kot 2 m izven gradbene meje.

Zaradi tega ozkega zemljišča ob Vilharjevi cesti pa je potreben v okviru avtobusne postaje tudi južni terminal. Tega terminala pa zaradi velikosti peronov ni mogoče zgraditi v okviru obstoječega objekta B4, pač pa je treba na njegovem mestu zgraditi bistveno večji objekt, v katerem bo lahko južni terminal.

Iz istih razlogov kot v pred prejšnji točki tudi glede odstopanja od 8. člena ZN objektivna okoliščina fizičnih lastnosti zemljišča izpolnjuje pogoje iz točke 3.3. tega mnenja, torej da gre za omejujoče okoliščine v zvezi z lokacijo, na katere investitor ne more vplivati in onemogočajo izvedbo investicije ali terjajo nesorazmerne stroške na strani investitorja ali občine.

V delu, kolikor se odstopanje nanaša na aktivne zelene strehe pa je kot podlago za njegovo dopustnost treba navesti objektivno okoliščino iz druge alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, torej da pri izvedbi investicijske namere nameravana uporaba 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. Aktivne zelene strehe so nova tehnološka rešitev, ki v času priprave in sprejemanja ZN ni bila znana in uporabljena, zato v njem ni predvidena. Kot jasno izhaja iz elaborata predmetne lokacijske preveritve, je ta rešitev primernejša tako glede doseganja ciljev urejanja prostora kot tudi varstva okolja.

**Glede na navedeno je mogoče ugotoviti, da tudi v primeru odstopanja od PIP, določenih v 10. členu ZN, obstojita objektivni okoliščini iz prve in druge alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, ki sta pravna podlaga za utemeljenost tega odstopanja.**

#### **3.3.4 Odstopanje od PIP iz 11. člena ZN (usmeritve glede posegov na obstoječih objektih)**

V tem delu lokacijske preveritve se predlaga odstopanje od PIP v 11. členu ZN, ki dovoljuje le rekonstrukcijo objekta B4 tako, da se v prostorski enoti P4 na območju obstoječega objekta B4 dopusti tudi novogradnja izven obstoječih gabaritov.

Tudi tu je prva objektivna okoliščina, ki utemeljuje navedena odstopanja, fizične lastnosti zemljišča, ki je zaradi opustitve premika Vilharjeve ceste proti severu ostalo zelo ozko. Zaradi tega ozkega zemljišča na lokaciji ob Vilharjevi cesti ni mogoče zagotoviti dovolj peronov za avtobuse, zato je treba zagotoviti v okviru avtobusne

postaje še južni terminal z 12 dodatnimi peroni. Takega terminala pa nikakor ni mogoče zgraditi znotraj obstoječih dimenzij objekta B4, torej v okviru njegove rekonstrukcije. Objekt je treba v celoti odstraniti in na njegovem mestu zgraditi večji objekt, kot je navedeno v predlaganih odstopanjih od 10. člena ZN.

Tudi tu je treba omeniti, da objektivna okoliščina fizičnih lastnosti zemljišča izpolnjuje pogoje iz točke 3.3. tega mnenja, torej da gre za omejujoče okoliščine v zvezi z lokacijo, na katere investitor ne more vplivati in onemogočajo izvedbo investicije ali terjajo nesorazmerne stroške na strani investitorja ali občine. Pri tem je treba navesti iste razloge kot v točki 3.3.1., ki se nanaša na odstopanje od 8. člena ZN.

Novi južni terminal pa je tudi posledica uporabe nove tehnološke rešitve avtobusne postaje z dvema terminaloma, severnim in južnim, 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. To omogoča boljšo organizacijo, večjo fleksibilnost in boljše upravljanje avtobusne postaje, lažje usmerjanje potnikov, razbremenitve prometa in učinkovitejši prometni tok na območju PCL in boljšo varnost prometa. Zaradi vseh teh razlogov učinkovitejšega funkcioniranja avtobusne postaje z dvema terminaloma na zelo omejenem prostoru, je ta tehnična rešitev ne le nujno potrebna, pač pa tudi primernejša z vidikov doseganja ciljev urejanja prostora in še posebej varstva okolja in učinkovite rabe energije. Seveda pa je očitno ta tehnična rešitev tudi nova, saj ni bila uporabljena pri sprejemu ZN.

**Glede na navedeno je mogoče ugotoviti, da tudi v primeru odstopanja od PIP, določenih v 11. členu ZN, obstojita objektivni okoliščini iz prve in druge alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, ki sta pravna podlaga za utemeljenost tega odstopanja.**

### **3.3.5 Odstopanje od PIP iz 12. člena ZN (pogoji za gradnje enostavnih objektov)**

Gre za relativno majhno predlagano odstopanje, v okviru katerega 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, ki se po zahtevnosti razvrščajo med enostavne in nezahtevne objekte.

Pravna podlaga za dopustnost tega odstopanja je objektivna okoliščina iz druge alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, torej da pri izvedbi investicijske namere nameravana uporaba 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. Oblikovanje pomožnih objektov, ki so danes skladno s predpisi dopustni v večjem obsegu, predstavljajo novo arhitekturno, torej tudi tehnično in tehnološko rešitev, ki ni bila predvidena in uporabljena pri pripravi ZN. Ta nova tehnična oziroma tehnološka rešitev je ustrežnejša zlasti z gledišča oblikovanja prostora, torej doseganja ciljev urejanja prostora, med katerimi je treba omeniti zlasti ustrezen in univerzalen dostop do gospodarske javne infrastrukture. Bolj fleksibilna razmestitev in oblikovanje pomožnih objektov omogoča tudi doseganje prostorskega cilja »prostorska usklajenost in medsebojno dopolnjujoče več-funkcijske razmestitve različnih dejavnosti v prostoru«.

Poleg tega je pravna utemeljitev tega odstopanja tudi v tretji alineji drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, po kateri je objektivna okoliščina, zaradi katere je dopustno odstopanje od PIP, določenih s prostorskim aktom tudi medsebojna neskladnost prostorskih izvedbenih pogojev, določenih v prostorskem izvedbenem aktu, ki je občina še ni uredila s spremembami in dopolnitvami tega akta. Gre za neskladnost ZN z opredelitvijo enostavnih in nezahtevnih objektov z Uredbo o razvrščanju objektov (Uradni list RS, št. 96/22) in tehnično smernico Razvrščanje objektov, TSG-V-006:2022. S predlagano lokacijsko preveritvijo se z odstopanjem od PIP, določenih v 12. členu ZN določi, da je v prostorskih enotah P3, P5 in P10 dopustna gradnja nadstreškov in nadstrešnic, ki so po veljavnih predpisih enostavni objekti.

**Glede na navedeno je mogoče ugotoviti, da sta pravna podlaga za utemeljenost tega odstopanja od PIP, določenih v 12. členu ZN, objektivni okoliščini iz druge in tretje alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, torej uporaba tehničnih in tehnoloških rešitev, ki med pripravo in sprejetjem prostorskega izvedbenega akta niso bile poznane ali uporabljene in medsebojna neskladnost prostorskih izvedbenih pogojev, določenih v prostorskem izvedbenem aktu.**

### **3.3.6 Odstopanje od PIP iz 13. člena ZN (pogoji za prometno urejanje)**

Predlagana odstopanja od PIP v 13. členu ZN obsegajo ureditev program avtobusne postaje, spremljajočih in poslovnih dejavnosti v nadstropnih etažah namesto javnih parkirnih mest, dopustnost horizontalne komunikacije z novo železniško postajno dvorano nad tiri poleg vertikalnih komunikacij in ureditev avtobusnih peronov pod nadstropji objektov A5 in B5, v katerih je program avtobusne postaje ter poslovni in komercialni program. Poleg tega je predlagano odstopanje, na podlagi katerega naj se dopusti ureditev avtobusnih peronov tudi na južnem terminalu avtobusne postaje v P4.

Najpomembnejša objektivna okoliščina, ki utemeljuje navedena odstopanja, so seveda spet fizične lastnosti zemljišča, ki je zaradi opustitve premika Vilharjeve ceste proti severu ostalo zelo ozko. Ker to ozko zemljišče ne omogoča priključevanja in funkcioniranja nove avtobusne postaje Ljubljana skladno s sodobnimi prometnimi zahtevami. Zato je potrebna drugačna razporeditev in število parkirnih mest za avtobuse (sodobni avtobusi so praviloma večji) in drugačna ureditev prometnega režima glede uvozov v kletne etaže in uvoza v perone. Hkrati pa to ozko zemljišče zahteva, da se okviru avtobusne postaje uredi južni terminal.

Druga objektivna okoliščina iz iste alineje istega odstavka 129. člena ZUreP-2 pa je pozidanost sosednjih zemljišč. Gre sicer za predvideno pozidanost, vendar jo je treba upoštevati. Z zgoraj omenjeno lokacijsko preveritvijo za prostorske enote P1, del P2 in del P3 je bila dopustna sprememba oblikovanje objektov železniške postaje nad tiri, ki vključuje nov mestni prehod z nadhodom, ki je povezan z avtobusno postajo. Ta prehod je seveda horizontalna komunikacija z novo železniško postajno dvorano nad

tiri poleg vertikalnih komunikacij, ki je predlagana z odstopanjem od določbe tega člena ZN.

Iz istih razlogov kot v prejšnji točki tudi glede odstopanja od 12. člena ZN objektivni okoliščini fizičnih lastnosti zemljišča in pozidanosti sosednjih zemljišč izpolnjujeta pogoje iz točke 3.3. tega mnenja, torej da gre za omejujoče okoliščine v zvezi z lokacijo, na katere investitor ne more vplivati in onemogočajo izvedbo investicije ali terjajo nesorazmerne stroške na strani investitorja ali občine.

**Glede na navedeno je mogoče ugotoviti, da sta pravni podlagi za utemeljenost tega odstopanja od PIP, določenih v 13. členu ZN, objektivni okoliščini fizičnih lastnosti zemljišča in pozidanosti sosednjih zemljišč iz prve alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2.**

### **3.3.7 Odstopanje od PIP iz 29. člena ZN (drugi pogoji in zahteve za izvajanje zazidalnega načrta)**

S predmetno lokacijsko preveritvijo se predlaga tudi odstopanje od PIP, določenih v 29. členu ZN tako, da se tudi za prostorski enoti P3b in P5 arhitekturne rešitve pridobijo z javnim natečajem. Ta člen določa, da se med drugim tudi za navedeni prostorski enoti pridobivanje najprimernejših strokovno ustreznih arhitekturnih rešitev določi v urbanistični pogodbi, v kateri bodo opredeljene medsebojne obveznosti v okviru javno - zasebnega partnerstva. To je bilo v urbanistični pogodbi v okviru javno-zasebnega partnerstva tudi storjeno, vendar je Vlada RS s sklepom št. 37500-2/2020/4 z dne 28. 5. 2020 to razveljavila.

Predlagano odstopanje pa zasleduje cilj čim bolj transparentnega in odprtega pridobivanja najprimernejših strokovno ustreznih arhitekturnih rešitev. Menimo, da je treba pritrditi lokacijskemu elaboratu, da je pravna utemeljitev tega odstopanja v tretji alineji drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, po kateri je objektivna okoliščina, zaradi katere je dopustno odstopanje od PIP, določenih s prostorskim aktom tudi medsebojna neskladnost prostorskih izvedbenih pogojev, določenih v prostorskem izvedbenem aktu, ki je občina še ni uredila s spremembami in dopolnitvami tega akta. Gre za

medsebojno neusklajenost med šestim in sedmim odstavkom 29. člena ZN, saj šesti določa, da se za nekatere prostorske enote najprimernejše strokovno ustrezne arhitekturne rešitve pridobijo z javnim natečajem, za druge prostorske enote pa je v sedmem odstavku tega člena ureditev tega vprašanja odkazana na urbanistično pogodbo v okviru javno-zasebnega partnerstva. Ko je obveznost javnega natečaja iz te urbanistične pogodbe z navedenim sklepom Vlade RS prenehala, je nastala neusklajenost med šestim in sedmim odstavkom 29. člena ZN, ki je občina še ni odpravila, česar seveda v kratkem času tudi nikakor ni mogla. Zato je ta objektivna okoliščina izkazana.

**Glede na to je mogoče ugotoviti, da je pravna podlaga za utemeljenost tega odstopanja od PIP, določenih v 29. členu ZN, objektivna okoliščina iz tretje alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, torej medsebojna neskladnost prostorskih izvedbenih pogojev, določenih v prostorskem izvedbenem aktu, ki je občina še ni uredila s spremembami in dopolnitvami tega akta.**

### **3.3.8 Odstopanje od PIP, določenih v 11. členu OPN MOL ID in v Prilogi 4 OPN MOL ID – dopustni objekti in naprave na območju z namensko rabo PC**

Z lokacijsko preveritvijo je predlagano, da se z odstopanjem od PIP v 28. točki 11. člena v Preglednici 4 OPN MOL ID in v Prilogi 4 OPN MOL ID določijo v Prilogi 1 OPN MOL ID za enoto urejanja prostora PC-25 naslednji prostorski izvedbeni pogoji:

»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, je dopustna ureditev avtobusne postaje s spremljajočimi ureditvami. Dopustna je gradnja 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). Dopustna je postavitvev nadstrešnic in nadstreškov kot enostavnih ter nezahtevnih objektov brez upoštevanja predpisanih stopenj izkoriščenosti gradbene parcele.«



V zvezi s tem odstopanjem najprej opozarjamo na argumentacijo v točki 3.2. tega mnenja, iz katere izhaja, da pomeni določanje dodatnih dopustnih objektov glede na podrobnejšo namensko rabo prostora odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev (PIP), kar je dopustno v okviru obravnavane lokacijske preveritve po 129. členu ZUreP-2. Dopustitev dodatnih dopustnih objektov na nekaterih parcelah na območju s podrobnejšo namensko rabo PC – površine cest, pomeni odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev za to območje in ne določanje drugačne namenske rabe prostora. Namenska raba prostora še vedno ostane stavbna zemljišča, znotraj tega pa podrobnejša namenska raba območja in omrežja prometne infrastrukture, oziroma še podrobneje površine cest.

V tej točki pa je treba obravnavati, katere objektivne okoliščine iz drugega odstavka 129. člena ZUreP-2 utemeljujejo dopustnost tega odstopanja. Gotovo je prva objektivna okoliščina, ki utemeljuje to odstopanje fizična lastnost zemljišča, ki je zaradi ohranitve sedanjega poteka Vilharjeve ceste postalo ozko. Zaradi tega to zemljišče ne omogoča priključevanja in funkcioniranja nove avtobusne postaje Ljubljana in ne dosega minimalnega števila avtobusnih peronov, ki bi jih bilo treba zagotoviti v okviru gradnje sodobne in funkcionalne avtobusne postaje, pa tudi ne nekaterih drugih prometno-tehničnih in funkcionalnih zahtev za sodobno avtobusno postajo. Zaradi te lastnosti zemljišča je potrebno kletne etaže deloma umestiti na zemljišču, ki po spremembi OPN MOL ID o ohranitvi sedanjega poteka Vilharjeve ceste, spada v EUP PC-25, in sicer 36,5 m<sup>2</sup> na kletno etažo. Nadzemni del predvidene avtobusne postaje pa sega v to območje še precej manj, le z majhnim vogalnim delom, ki obsega približno 3,8 m<sup>2</sup> na etažo. Pri tem je treba poudariti, da noben del stavbe ne sega v cestno telo Vilharjeve ceste, pač pa le deloma sega preko meje med EUP PC-12 z namensko rabo CU in EUP PC-25 z namensko rabo PC. Ob tem je treba še povedati, da je pritlična etaža, ki ima svetlo višino 4 m, v tem delu povsem odprta in predstavlja prost prehod pešcev s ceste oziroma pločnika v avtobusno postajo. Na ta način je tudi v tem delu, ki sicer leži v EUP z namensko rabo PC, izvedena povezava med Vilharjevo cesto in avtobusno postajo, ki sta po naravi stvari tesno povezani in morata v čim večji meri omogočati prost prehod pešcev. Pritlična etaža torej na ravnini terena na tem mestu, kjer bo avtobusna postaja segala na območje z namensko rabo PC, ne bo z ničemer ovirala prostega prehoda, ki je skladen s to namensko rabo.

Iz istih razlogov kot v točki 3.3.1. glede odstopanja od 8. člena ZN tudi ta objektivna okoliščina fizičnih lastnosti zemljišča izpolnjuje pogoje iz točke 3.3. tega mnenja, torej da gre za omejujoče okoliščine v zvezi z lokacijo, na katere investitor ne more vplivati in onemogočajo izvedbo investicije ali terjajo nesorazmerne stroške na strani investitorja ali občine.

Menimo, da je treba pritrditi elaboratu lokacijske preveritve, da je pravna podlaga za dopustnost tega odstopanja tudi objektivna okoliščina iz druge alineje drugega odstavka 129. člena ZUreP-2, torej da je pri izvedbi investicijske namere nameravana uporaba 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. Gre za drugačno 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, zaradi česar je te etaže treba delno umestiti na zemljišča na območju EUP PC-25.

Pri tem odstopanju je treba glede na kriterije iz točke 3.1. tega mnenja še opraviti tehtanje med obsegom in pomenom odstopanja in na drugi strani posledicami opustitve odstopanja. V tem smislu je treba ugotoviti, da je odstopanje relativno majhno, saj je nekoliko večje le v kletnih etažah, kjer seveda ne motijo podrobnejše namenske rabe PC, bistveno manjše pa je v nadzemnih etažah. V edini etaži, ki bi lahko dejansko motila podrobnejšo namensko rabo PC, torej v pritlični etaži, pa je na tem mestu ta etaža povsem odprta in nikakor ne ovira gibanja pešcev po cesti. Poleg tega je ta odprtost namenjena dobremu dostopu do avtobusne postaje, saj pomeni odprto povezavo Vilharjeve ceste z avtobusno postajo. Na drugi strani bi opustitev tega predlaganega odstopanja pomenila, da bi imela avtobusna postaja v nadzemnem delu odrezan severozahodni vogal, kar bi povsem skazilo njeno podobo brez vsakega vidnega smisla. V kletnih etažah pa bi to pomenilo tolikšno zmanjšanje, da bi ne bile več funkcionalno primerne za parkiranje avtomobilov, saj bi bilo možno število parkirnih mest premajhno, hkrati pa bi nastalo veliko neuporabljenega prostora v teh etažah. Brez posebnih dvomov je mogoče trditi, da koristi tega odstopanja (kakor tudi vseh drugih, kar je očitno in ni posebej analizirano) bistveno presega pomen posega v

dopustne objekte na majhnem delu območja EUP PC-25 z namensko rabo PC – površine cest.

### **3.3.9 Dodatni prostorski izvedbeni pogoji za prometno ureditev v P4 in P6**

Kot je že navedeno v točki 1.2. tega mnenja, v tem primeru sploh ne gre za odstopanje od PIP, ki jih določa ZN ali OPN MOL ID, pač pa za določitev dodatnega PIP v zvezi z izvedbo dostopa do južnega terminala avtobusne postaje. Ta dodatni pogoj je v tem, da je investitor dolžan v okviru načrtovanja projektnih rešitev tega dostopa v prostorski enoti P4 načrtovati tudi dostop do prostorske enote P6 za interventna vozila. Taka dodatna zahteva ne pomeni odstopanja od PIP, pač pa je že sedaj dopustna v okviru določb 28.a člena ZN. Ta namreč v zadnjem odstavku določa, da so dopustne spremembe tras prometnih ureditev, posameznih komunalnih vodov, objektov in naprav ter priključkov zaradi ustrežnejše oskrbe in racionalnejše izrabe prostora pod pogojem, da so ureditve v soglasju z njihovimi upravljavci in skladne z njihovimi programi.

Ker ne gre za odstopanje od PIP, določenih z ZN in OPN MOL ID, je treba v okviru presoje pravne dopustnosti takega dodatnega PIP treba le ugotoviti, ali sme občina s sklepom o lokacijski preveritvi določati take dodatne PIP. ZUreP-2 v prvem odstavku 129. člena določa, da lahko občina z lokacijsko preveritvijo tudi določi dodatne prostorske izvedbene pogoje za izvedbo investicijske namere, za katero dopusti odstopanja. Ta določba je nedvomna podlaga za to, da lahko občina v sklepu o lokacijski preveritvi določi dodatni PIP, ki se nanaša na zagotovitev dostopa za intervencijska vozila v prostorsko enoto P6 v okviru projektnih rešitev dovoza do južnega terminala v prostorski enoti P4.

### **3.4 Ali ne obstoji katera od ovir iz četrtega odstavka 129. člena ZUreP-2 za dopustitev navedenega odstopa od PIP?**

Preizkusiti je še treba, ali ne obstoji katera od ovir iz četrtega odstavka 129. člena ZUreP-2. Kot izhaja iz pobude in elaborata lokacijske preveritve, je mogoče ugotoviti, da:

- predlagano odstopanje ni v nasprotju z javnim interesom in cilji prostorskega razvoja občine - nasprotno, predlagano odstopanje sledi ciljem prostorskega razvoja MOL, zlasti nadaljevanju izgradnje mednarodnega Potniškega centra Ljubljana, zagotavljanje smotrne rabe prostora, prenova in ustrezna izraba degradiranih območij ter zgraditev že začetih ali načrtovanih projektov; investicija bo tudi prinesla novo moderno avtobusno postajo, ki jo Ljubljana nujno potrebuje,
- s predlaganim odstopanjem se lahko doseže gradbeni namen ZN in OPN MOL ID - s predlaganim odstopanjem bo 15 let po sprejetju ZN omogočena ureditev degradiranega zemljišča v samem mestnem središču; omogočena bo izgradnja sodobne avtobusne postaje; načrtovani videz območja ne bo spremenjen, saj razen glede predlaganih odstopanj investicijska namera investitorja sledi določbam ZN in OPN MOL ID; tudi delovne razmere na območju se bodo izboljšale, saj bodo v novih stavbah sodobni delovni prostori, ki izpolnjujejo vse zahteve; o motečem vplivu na podobo naselja pa sploh ni mogoče govoriti, saj se ohranja zasnova in zmogljivost območja, določena z ZN in OPN MOL ID;
- ne zmanjšuje možnosti pozidave sosednjih zemljišč – objekti A5<sub>1</sub>, A5 in B5 z ničemer ne onemogočajo niti izgradnje Vilharjeve ceste, pa tudi ne železniške postaje na južni strani; tudi novi objekt južnega terminala avtobusne postaje, čeprav bo večji od sedanjega objekta B4, ne bo oviral nove ureditve Masarykove ceste in tudi ne nove ureditve železniške postaje v prostorski enoti B12a, pa tudi ne novih objektov A6, A6<sub>1</sub> in A6<sub>2</sub> vzhodno od njega; poleg tega je v okviru prostorske ureditve v prostorski enoti P4 zahtevana ureditev dovoza za intervencijska vozila v prostorsko enoto P6, kar še dodatno zagotavlja možnost zidave v prostorski enoti P6;

- kot navajata pobuda in elaborat lokacijske preveritve, predlagana sprememba PIP na območju lokacijske preveritve ni v nasprotju s pravnimi režimi, ki veljajo na območju ZN.

## 4 Sklepne ugotovitve

Glede na navedeno je mogoče ugotoviti, da je predlagana lokacijska preveritev, s katero se predlaga dovolitev odstopanja od naslednjih PIP,

I. določenih v ZN iz:

1. 8. člena ZN PCL v četrtem odstavku tako, da se vzhodno od obstoječega objekta železniške postaje dopusti tudi lociranje južnega terminal 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 meja 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;
- 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;

## II. določenih v OPN MOL ID:

22. dopusti se 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, 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;

III. dodatni PIP glede zagotavljanja dostopa do prostorske enote P6:

23. Prometne ureditve v prostorski enoti P4 se na podlagi dopustnih odstopanj za južni terminal avtobusne postaje načrtujejo tako, da se zagotavlja tudi uvoz za intervencijska vozila za prostorsko enoto P6.

utemeljena v prvi, drugi in tretji alineji drugega odstavka v povezavi s prvim odstavkom 129. člena ZUreP-2 in da jo s sklepom o lokacijski preveritvi Mestni svet MOL lahko dovoli.

prof. dr. Rajko Pirnat