



Številka: 35431-215/2025-2570-16

Datum: 23. 2. 2026

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo izdaja na podlagi osmega odstavka 90. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22, 18/23-ZDU-1O, 78/23-ZUNPEOVE, 23/24, 21/25-ZOPVOOV in 56/25-PoZ) v predhodnem postopku za poseg: Center za vodenje prometa Ljubljana, začetim na zahtevo nosilca nameravanega posega, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Hajdrihova ulica 2A, 1000 Ljubljana, ki ga po pooblastilu direktorice Karmen Praprotnik zastopa Eleia iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana, naslednjo

O D L O Č B O

- I. Za nameravani poseg: Center za vodenje prometa Ljubljana, na zemljiščih v k.o. 1737 Tabor s parcelnimi št. 2106/40, 2106/35, 2125/1, 2124, 2126/1, 2123/1 in 2122, nosilca nameravanega posega, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Hajdrihova ulica 2A, 1000 Ljubljana, **ni potrebno** izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja ob upoštevanju naslednjih ukrepov:

1. Emisije snovi v zrak

1.1. Omilitveni ukrepi za čas gradnje:

- na gradbišču je treba omejiti hitrost vozil na največ 10 km/h,
- pred pričetkom izvajanja gradbenih del je treba izvesti začasne polne protiprašne gradbiščne ograje višine 2,0 m in skupne dolžine 242 m na naslednjih lokacijah:
 - na vzhodni in južni meji gradbišča skupne dolžine 185 m,
 - na zahodni meji gradbišča dolžine 57 m;
- pred pričetkom izvajanja gradbenih del je treba izvesti začasno protiprašno ponjavo višine 2,0 m na severni meji gradbišča, dolžine 165 m;
- na območju nameravanega posega je treba v primerih, ko so za Ljubljano napovedane ravni delcev PM_{10} višje od $40 \mu g/m^3$, izvajanje zemeljskih in gradbenih del, ki povzročajo delce PM_{10} , prekiniti;
- pri izhodu iz gradbišča je obvezna postavitev ploščadi za pranje vozil.

2. Emisije hrupa

2.1. Omilitveni ukrepi za čas gradnje:

- pri gradnji je treba uporabljati gradbeno opremo, tovorna vozila in mehanizacijo z najnižjo možno emisijo hrupa;
- vsa gradbena oprema in mehanizacija mora biti redno vzdrževana in servisirana;
- časovna omejitev obratovanja gradbišča:
 - gradbena dela se smejo izvajati izključno v dnevnem času, in sicer od ponedeljka do petka med 6. in 18. uro in ob sobotah med 6. in 16. uro,
 - izvajanje gradbenih del ob nedeljah in praznikih ni dovoljeno,
 - dela, ki ne zahtevajo uporabe težke gradbene mehanizacije in ne vplivajo na povečanje obremenitve s hrupom v okolju (npr. obrtniška dela in montaža opreme in inštalacij v notranjosti objekta), se lahko izvajajo tudi v ostalih obdobjih dneva.

- časovna omejitev transporta materiala:
 - transport gradbiščnega materiala in viškov izkopnega materiala na gradbišče po javnem cestnem omrežju se sme izvajati le med delovniki v dnevnem obdobju med 6. uro in 18. uro ter ob sobotah med 6. in 16. uro,
 - prevoz gradbenega in izkopnega materiala je treba voditi iz območja gradbišča po čim krajši povezavi po Masarykovi in Šmartinski cesti v smeri severne obvoznice,
- pred pričetkom izvajanja gradbenih del je treba izvesti začasne polne gradbiščne ograje višine 2,0 m in skupne dolžine 242 m na naslednjih lokacijah:
 - na vzhodni in južni meji gradbišča skupne dolžine 185 m,
 - na zahodni meji gradbišča dolžine 57 m;
- zahtevana minimalna zvočna izolirnost ograj pred zvokom v zraku je $DLR = 25$ dB (standard SIST EN ISO 1793-2), ograja mora zagotavljati minimalno stopnjo absorpcije $DLa = 4$ dB (standard SIST EN ISO 1793-1),
- v primeru z meritvami hrupa ugotovljene čezmerne obremenitve okolja, je treba izvesti dodaten premični protihrupni zaslon za omejevanje širjenja hrupa proti izpostavljeni stanovanjski pozidavi ob Masarykovi cesti,
- v času najbolj intenzivne gradnje je treba obveščati bližnje prebivalce o vrsti in predvidenem trajanju hrupnih del, ter dosledno spremljati in obravnavati vse pritožbe prebivalcev zaradi hrupa,
- med gradnjo se je treba izogibati impulznim dogodkom (udarjanje, padci predmetov, udarjanje loput pri raztovarjanju tovornih vozil, idr.).

2.2. Omilitveni ukrepi za čas obratovanja:

- obratovanje prezračevalnih naprav mora biti prilagojeno tako, da ravni hrupa pri bližnjih stavbah z varovanimi prostori na območju nameravanega posega in v njegovi okolici v nočnem obdobju ne bodo presegale veljavnih mejnih vrednosti za hrup v okolju, tudi ob sočasnem obratovanju vseh strojnih inštalacij;
- strojna oprema mora biti izbrana in uporabljena tako, da se prepreči nastajanje udarnih/impulznih zvočnih dogodkov;
- v večernem in nočnem času morajo biti zunanje prezračevalne naprave regulirane tako, da imisijski hrup zaradi njihovega obratovanja pri najbližjih varovanih prostorih ne presega mejnih vrednosti za hrup v okolju za pripadajoče območje varstva pred hrupom.

3. Emisije vibracij

3.1. Omilitveni ukrepi za čas gradnje:

- v času najbolj intenzivne gradnje je treba obveščati bližnje prebivalce o vrsti in predvidenem trajanju del ter dosledno spremljati in obravnavati vse pritožbe prebivalcev zaradi vibracij;

4. Ukrepi za obvladovanje oz. zmanjšanje kumulativnih vplivov:

- intenzivna faza gradnje (izkop in varovanje gradbene jame) Centra vodenja prometa in stolpnice Nordika ne sme potekati sočasno;
- gradnja Centra vodenja prometa se lahko prične po izvedbi premostitvenega objekta čez Šmartinsko cesto;
- morebitne začasne zapore prometa na Šmartinski cesti se morajo izvajati v nočnem obdobju oziroma med vikendi, ko je prometna obremenitev cestnega omrežja v okolici nameravanega posega občutno manjša;
- Izvajalec mora dovoze in odvoze materiala organizirati tako, da se ti prevozi izvajajo pretežno izven jutranje konice med 7. in 9. uro ter popoldanske konice med 14. in 17. uro in voditi dnevno evidenco prihodov/odhodov tovornih vozil

(datum, čas, prevoznik).

II. Nosilec nameravanega posega mora:

- v času gradnje:
- izvajati monitoring vplivov na kakovost zraka:

Tabela 1: Program monitoringa kakovosti zraka med gradnjo

Oznaka	Naslov	D96, e	D96, n	Merjeni parametri	Pogostost in trajanje meritev
Gr-Zr1	Masarykova cesta 19	462.697	102.100	Koncentracija PM ₁₀ , meteorološki parametri	min. 1 x v času intenzivne gradnje (1 mesec)

* meritve s primerljivo metodo, ki omogoča kontinuirane meritve v realnem času ter on-line prenos podatkov

- izvajati monitoring vplivov na kakovost zraka:

Tabela 2: Program monitoringa kakovosti hrupa med gradnjo

Oznaka	Naslov	D96,TK _y	D96,TK _x	Merjeni parametri	Pogostost in trajanje meritev
Gr-Hr1	Masarykova cesta 19	462.700	102.100	LA _{Feq} , LA _{leq} , LA _{F01} , LA _{F99} poudarjeni toni	1 k pred gradnjo 3 x med gradnjo

Legenda:

- LA_{Feq} – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko A in časovno uteženo karakteristiko F
- LA_{leq} – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko A in časovno uteženo karakteristiko I
- LA_{F01} – konična raven hrupa (01 percentil)
- LA_{F99} – raven ozadja (99 percentil)
- Izvajati monitoring vibracij, in sicer v času izvedbe zemeljskih del in zaščite gradbene jame.

III. Ta odločba preneha veljati, če se nameravani poseg ne začne izvajati v petih letih od njene pravnomočnosti.

IV. V tem postopku stroški niso nastali.

O b r a z l o ž i t e v

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Direktorat za okolje (v nadaljevanju ministrstvo) je dne 20. 10. 2025 prejelo vlogo nosilca nameravanega posega Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Hajdrihova ulica 2A, 1000 Ljubljana, ki ga po pooblastilu direktorice Karmen Praprotnik zastopa Eleia iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: nosilec nameravanega posega), za izvedbo predhodnega postopka za poseg: Center za vodenje prometa Ljubljana, na zemljiščih v k.o. 1737 Tabor s parcelnimi št. 2106/40, 2106/35, 2125/1, 2124, 2126/1, 2123/1 in 2122, v skladu z 90. členom Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22, 18/23-ZDU-1O, 78/23-ZUNPEOVE, 23/24, 21/25-ZOPVOOV in 56/25-PoZ, v nadaljevanju ZVO-2).

Vlogi je bilo priloženo:

- Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Center vodenja prometa Ljubljana, ki jo je pod št. 402925-jh/nz v mesecu oktobru 2025 izdelal- E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana s prilogami:

- 1. DGD, Center vodenja prometa Ljubljana, Načrt s področja Arhitekture, št. projekta: 250023, načrt št. 250023-A, ime risbe: Situacija, št. risbe: 4.1, M 1:500, september 2025, Tiring inženiring d.o.o., Eleia iC d.o.o.;
- 2. Projekt: Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa v Ljubljani, Elaborat: Strokovna ocena obremenitve s hrupom v času gradnje in obratovanja, št. 2025-012 SPO HRU PVO, oktober 2025, EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor;
- 3. Projekt: Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa v Ljubljani, Elaborat: Strokovna ocena preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. 2025-012 KZR PVO, oktober 2025, EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor;
- Pooblastilo za zastopanje št. 37500-21/2020/147 z dne 18. 1. 2024.

Nosilec nameravanega posega je vlogo dne 22. 10. 2025 dopolnil z ustrezno podpisanim dopisom, iz katerega izhaja namera za vložitev vloge za začetek predhodnega postopka za nameravani poseg.

Nosilec nameravanega posega je vlogo, v skladu s pozivom ministrstva št. 35431-215/2025-2570-5 z dne 24. 10. 2025, ponovno dopolnil dne 20. 11. 2025 z naslednjo dokumentacijo:

- Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Center vodenja prometa Ljubljana, ki jo je pod št. 402925-jh/nz v mesecu oktobru 2025, dopolnitev november 2025 izdelal- E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana s prilogami:
 - 1. DGD, Center vodenja prometa Ljubljana, Načrt s področja Arhitekture, št. projekta: 250023, načrt št. 250023-A, ime risbe: Situacija, št. risbe: 4.1, M 1:500, september 2025, Tiring inženiring d.o.o., Eleia iC d.o.o.;
 - 2. Projekt: Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa v Ljubljani, Elaborat: Strokovna ocena obremenitve s hrupom v času gradnje in obratovanja, št. 2025-012 SPO HRU PVO, oktober 2025, dopolnitev november 2025, EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor;
 - 3. Projekt: Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa v Ljubljani, Elaborat: Strokovna ocena preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. 2025-012 KZR PVO, oktober 2025, dopolnitev november 2025, EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor;
- DGD, Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa Ljubljana, Tehnično poročilo, oktober 2025, Tiring inženiring d.o.o. in Eleia iC d.o.o.;
- DGD, Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa Ljubljana DGD, Tehnični prikazi, oktober 2025, Tiring inženiring d.o.o. in Eleia iC d.o.o.

Nosilec nameravanega posega je vlogo, v skladu s pozivom ministrstva št. 35431-215/2025-2570-13 z dne 5. 1. 2026, ponovno dopolnil dne 26. 1. 2026 z naslednjo dokumentacijo:

- Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Center vodenja prometa Ljubljana, ki jo je pod št. 402925-jh/nz v mesecu oktobru 2025, dopolnitev november 2025., januar 2026 izdelal- E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana s prilogo:
- 2. Projekt: Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa v Ljubljani, Elaborat: Strokovna ocena obremenitve s hrupom v času gradnje in obratovanja, št. 2025-012 SPO HRU PVO, oktober 2025, dopolnitev januar 2026, EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor.

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

Obveznost presoje vplivov na okolje se ugotavlja v skladu z Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22-ZVO-2). Citirana uredba določa vrste posegov v okolje, za katere je presoja vplivov na okolje obvezna, in vrste posegov v okolje, za katere je presoja vplivov na okolje obvezna, če se zanje v predhodnem postopku ugotovi, da bi lahko imeli pomembne vplive na okolje.

V skladu s točko G Urbanizem in gradbeništvo, G.II, Graditev objektov, G.II.1.1 Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje je izvedba predhodnega postopka obvezna, če gre za druge stavbe, ki presegajo bruto tlorisno površino 10.000 m² ali nadzemno višino 50 m ali podzemno globino 10 m.

Iz predložene dokumentacije izhaja, da nameravani poseg obsega izgradnjo novega centra vodenja prometa v Ljubljani, ki bo nadomestil obstoječega na Vilharjevi cesti. Bruto tlorisna površina načrtovanega objekta znaša 21.860 m², nadzemna višina objekta je 30,9 m in podzemna globina 15,25 m. Ker načrtovani objekt s svojo bruto tlorisno površino in globino presega pragova iz točke G.II.1.1 Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, je zanj obvezna izvedba predhodnega postopka.

Funkcionalna in ekonomska povezanost z drugimi posegi

Ministrstvo ugotavlja, da se nameravani poseg izvaja na območju, ki ga ureja Odlok o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana, Uradni list RS, št. 107/06, 83/08, 43/09, 78/10, 109/11 in 42/18; v nadaljevanju Odlok o zazidalnem načrtu PCL), na katerem je predvidena izvedba več različnih objektov in ureditev, pri čemer so investitorji posameznih objektov različni subjekti. Zazidalni načrt PCL predvideva razvoj celovitega urbanističnega projekta z objekti poslovnih, upravnih, trgovskih, hotelskih in stanovanjskih dejavnosti ter z objekti in ureditvami za potrebe prometne in logistične dejavnosti (železniška in avtobusna postaja, garaže ipd.). V takem prostorskem okviru je treba presoditi, ali je nameravani poseg funkcionalno in/ali ekonomsko povezan z drugimi posegi ter ali skupaj tvorijo kumulativni poseg v okolje v smislu določil Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje.

V skladu z definicijo kumulativnega posega (2. točka prvega odstavka 1.a člena citirane uredbe) se šteje, da so posegi funkcionalno povezani, kadar se njihova območja dotikajo, prekrivajo ali so v neposredni bližini oziroma kadar eden od posegov omogoča dejavnost, ki je vzrok, pogoj ali podpora izvedbi ali obratovanju drugega posega, ter kadar so povezani s skupnimi tehnološkimi procesi; ekonomska povezanost pa je podana, kadar je nosilec posegov ista oseba oziroma povezane družbe. Na območju Zazidalnega načrta PCL je med drugim predvidena nadgradnja železniškega območja ljubljanskih postaj (ŽOLP), katere nosilec je Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. V okviru projekta ŽOLP so predvideni posegi na železniški infrastrukturi in pripadajočih objektih (nadgradnja tirov in naprav, peronska infrastruktura, stabilne naprave električne vleke, razsvetljava ter nadvozi nad Dunajsko in Šmartinsko cesto), pri čemer se večina del izvaja kot vzdrževalna dela v javno korist.

Ministrstvo ugotavlja, da je nameravani poseg funkcionalno povezan z nadgradnjo železniške infrastrukture na območju železniške postaje Ljubljana, saj bo v novem centru vzpostavljen sistem za nadzor in upravljanje delovanja novih in posodobljenih železniških tirov ter pripadajočih naprav. Glede na navedeno nameravani poseg skupaj z nadgradnjo železniške infrastrukture

predstavlja kumulativni poseg v okolje v smislu Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje. Ob tem ministrstvo pojasnjuje, da se nameravani poseg po klasifikaciji objektov uvršča med stavbe, nadgradnja železniške infrastrukture pa med gradbeno-inženirske objekte, zato se pri seštevanju bruto tlorisnih površin upoštevajo relevantna pravila iz citirane uredbe.

Ministrstvo je dodatno presodilo tudi razmerje do drugih posegov na območju Zazidalnega načrta PCL, zlasti do nadhoda s postajno dvorano, ki je bil v okviru projekta ŽOLP že obravnavan v predhodnem postopku in zanj je bil dne 12. 4. 2022 izdan sklep št. 35431-42/2022-2550-10, da presoja vplivov na okolje ni potrebna. Ministrstvo je ugotovilo, da nameravani poseg in nadhod s postajno dvorano nista funkcionalno povezana objekta, saj imata različno namembnost in vlogo: nameravani poseg predstavlja nadomestitev obstoječe dotrajane stavbe na Vilharjevi cesti ter je namenjen operativnemu daljinskemu vodenju železniškega prometa na ravni celotne države in združuje prometne operative več lokacij, medtem ko je nadhod s postajno dvorano servisni objekt za potnike javnega železniškega prometa, namenjen zagotavljanju prehoda in dostopa do peronov ter potniškim funkcijam (prodaja vozovnic, informiranje, sanitarije ipd.). Zato se posega obravnavata kot ločeni funkcionalni celoti, pri čemer se morebitni skupni učinki z drugimi posegi na območju Zazidalnega načrta PCL presoajo v okviru kumulativnih vplivov na okolje.

Ugotovitveni postopek

Ministrstvo je po ugotovitvi, da je nosilec nameravanega posega posredoval popolno dokumentacijo, skladno s sedmim odstavkom 90. člena ZVO-2, ki določa, da ministrstvo zagotovi javnosti vpogled v vlogo za predhodni postopek za nameravane posege iz tretjega odstavka 89. člena tega zakona tako, da jo skupaj z javnim naznanilom objavi na osrednjem spletnem mestu državne upravne ter zainteresirani javnosti zagotovi pravico do sodelovanja z dajanjem mnenj in pripomb, z javnim naznanilom številka 35431-215/2025-2570-8 z dne 21. 11. 2025 obvestilo zainteresirano javnost o prejeti vlogi za izvedbo predhodnega postopka. Javnosti je bilo v skladu s sedmim odstavkom 90. člena ZVO-2 omogočeno dajanje mnenj in pripomb 30 dni od roka določenega v javnem naznanilu, to je od 24. 11. 2025 do 23. 12. 2025.

V tem času na ministrstvo ni bila posredovana nobena pripomba. Prav tako v tem času ministrstvo ni prejelo nobene zahteve za vstop v postopek.

V postopku je bilo na podlagi predložene in pridobljene dokumentacije ugotovljeno, kot sledi iz nadaljevanja obrazložitve te odločbe.

Opis obstoječega stanja

Lokacija nameravanega posega se nahaja v Mestni občini Ljubljana, v središču mesta Ljubljana, ob Masarykovi cesti na južni strani in v bližini glavne železniške postaje Ljubljana na severni strani. Na obravnavanem zemljišču so trenutno objekti, ki se uporabljajo v različne namene kot je skladiščenje, poslovne dejavnosti ter storitveno obrtne dejavnosti. Vsi objekti so v precej slabem stanju in nimajo posebne arhitekturne ali urbanistične kvalitete. Neposredno ob območju so prisotni različni programi, ki med drugim obsegajo državne institucije (Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, Ministrstvo za kulturo), Zdravstveni dom Ljubljana, Kulturno in umetniško središče AKC Metelkova in številne stanovanjske predele. Južni del območja je prometno zelo obremenjen, saj se proti vzhodu Masarykova cesta naveže na Šmartinsko cesto, ki je ena od mestnih vpadnic. Dostop do lokacije (peš in motorni) je iz križišča Masarykove ceste in v podaljšku Metelkove ulice. Na lokaciji je razvita vsa potrebna gospodarska javna infrastruktura. Teren na širšem območju je razmeroma raven, od severa (od železnice) proti jugu rahlo pada. Območje, znotraj katerega je načrtovan nameravani poseg, se ureja z naslednjimi prostorskimi akti:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del, Uradni list RS št. 78/10, 10/11 – DPN, 72/13 – DPN, 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN,

- 88/15 – DPN, 12/18 – DPN, 42/18 – DPN);
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del, Uradni list RS št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18 – DPN, 42/18, 78/19, 59/22 (v nadaljevanju OPN MOL-ID);
- Odlok o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana, Uradni list RS, št. 107/06, 83/08, 43/09, 78/10, 109/11 in 42/18; v nadaljevanju Odlok o zazidalnem načrtu PCL);
- Sklep o lokacijski preveritvi za del prostorske enote P7 v območju zazidalnega načrta za območje Potniškega centra Ljubljana (Uradni list RS, št. 30/25).

Nameravani poseg je predviden na območju stavbnih zemljišč s podrobnejšo namensko rabo CU – območje centralnih dejavnosti v EUP PC-6. Južno, severno in vzhodno od lokacije nameravanega posega ležijo prometne površine (PC-21, raba PŽ – železniška postaja Ljubljana ter PC-17 in PC-10, raba PC – Masarykova in Šmartinska cesta), zahodno območje centralnih dejavnosti PC-6 (Potniški center Ljubljana). Nameravani poseg, skladno z veljavnim Odlokom o zazidalnem načrtu PCL, predstavlja objekt B7 v sklopu projekta železniško območje ljubljanskih postaj, ŽOLP-2.

Opis nameravanega posega

Nosilec nameravanega posega načrtuje izgradnjo novega centra vodenja prometa v Ljubljani, ki bo nadomestil obstoječega na Vilharjevi cesti.

Opis objekta

Na gradbeni parceli se zgradi nova stavba etažnosti 4K + P + 7N. Gabarit podzemnega dela (štiri kletne etaže) je nepravilne oblike, maksimalnih dimenzij 84,85 m x 49,84 m. Nadzemni del stavbe je pravokotne oblike dimenzij 59,90 m x 21,90 m v pritličju in 1. nadstropju. Od 2. do 7. nadstropja je stavba krajša, in sicer dimenzij 39,90 m x 21,9 m.

Osnovni volumen stavbe je krit z ravno streho z minimalnim naklonom za odvodnjavanje, dodatni volumen na zahodni strani pa je delno krit z ravno pohodno in delno z ravno zeleno nepohodno streho z minimalnim naklonom za odvodnjavanje. Maksimalna višina nižjega dela stavbe je 9,65 m, maksimalna višina stavbe pa je 30,90 m.

V okviru zazidalnega načrta za območje Potniškega centra Ljubljana je predvidena rekonstrukcija Masarykove ceste. V sklopu le-te se uvede v obe smeri po dva vozna pasova, na severni strani ceste pa se vzpostavi še nova kolesarska steza in pločnik za pešce. Rekonstruira se tudi križišče Masarykove in Metelkove in slednjo podaljša do načrtovane servisne/intervencijske ceste, ki se vije vzdolž železnice ob njenem južnem robu. Prometna ureditev v vseh segmentih sledi zazidalnemu načrtu. Prometni dostop do stavbe je tako predviden iz križišča Masarykove in Metelkove ceste, po podaljšku Metelkove ceste in delu načrtovane intervencijske poti na severni strani stavbe. Uvoz v kletne etaže s parkirnimi prostori je predviden z intervencijske poti preko rampe z nadzorom pristopa na vzhodni fasadi objekta. Vse površine za stoječi promet so umaknjene v 4 podzemne etaže.

Glavni peš dostop do načrtovane stavbe je prav tako predviden iz križišča Masarykove in Metelkove ceste, preko nove ploščadi ob južni in zahodni fasadi stavbe, ki je zamejena s parkovno ureditvijo.

Zunanje površine so urejene kot kombinacija zelenih in tlakovanih površin, ki se navezujejo na širši odprti prostor. Na območju raščenege terena se predvidi zasaditev z drevesi, na področju strehe kletnih etaž pa se izoblikuje tlakovana ploščad s točkovnimi zasaditvami nižjega rastja v obliki okroglih hribčkov in elementi urbane opreme. V območju proti Masarykovi cesti, kjer zazidalni načrt narekuje vzpostavitev zelenega pasu vzdolž Masarykove, je predlagana ureditev z nižjimi hribčki, drevesi in nižjim avtohtonim rastjem, ki ščiti vhodno območje s ploščadjo pred hrupom in razgledi na prometno Masarykovo cesto.

Opisana rešitev predstavlja zeleno bariero med področjem hitrega gostega motornega prometa in ploščadjo, ki jo uporabljajo počasneje premikajoči se pešci in ki se nadaljuje naprej proti

vzhodnemu delu enote urejanja zazidalnega načrta B7. Zeleno bariero s funkcijo ščitenja pred hrupom in zakrivanja pogledov na železniški in cestni promet ter uvozno rampo v kletne etaže na nivoju pešca se ustvari tudi v pasu med načrtovano stavbo in podaljškom Metelkove ceste. Zahodni del obravnavanega območja, med ploščadjo in podaljškom Metelkove ceste, se zasadi tako z drevesi kot tudi nižjim avtohtonim rastjem.

Funkcionalna zasnova

Tlorisi objekta so zasnovani v skladu s specifičnimi funkcionalnimi in tehnološkimi zahtevami posameznih služb oz. programskih sklopov. Pri tem je posebno pozornost namenjena tudi varnostnim režimom, racionalnosti izrabe prostora ter učinkoviti organizaciji delovnih procesov. Zasnova objekta temelji na armirano-betonski skeletni konstrukciji s centralno umeščenim jedrom, ki omogoča krožno razporeditev delovnih prostorov okoli osrednje vertikalne osi. V jedru so umeščene vertikalne komunikacije (stopnišča, dvigala), medtem ko se v njegovem podaljšku znotraj objekta nizajo skupni prostori z dopolnilnim programom. Ti prostori so mestoma odprti proti obema vzdolžnima hodnikoma, kar omogoča nemoteno krožno prehajanje uporabnikov po posameznih etažah. Takšna prostorska zasnova prispeva k visoki funkcionalnosti objekta, omogoča jasno in pregledno orientacijo po stavbi ter zagotavlja ustrezno osvetlitev prostorov z naravno dnevno svetlobo. Uporabljeni konstrukcijski sistem omogoča tudi visoko stopnjo prostorske fleksibilnosti. Skeletna zasnova dopušča možnost kasnejših prilagoditev, kot so spremembe v tlorisni razporeditvi ali vzpostavitev bolj odprtega tlorisnega koncepta, skladno s potencialno spremenjenimi potrebami uporabnikov. Takšne prilagoditve zahtevajo le minimalne posege v notranjo ureditev objekta, kar omogoča dolgoročno prilagodljivost in racionalno upravljanje zgradbe.

Programska zasnova

Program nove stavbe zajema štiri programske sklope:

1. SVP - službo za vodenje prometa,
 2. SNTI- službo za načrtovanje, tehnologijo in inženiring,
 3. SGD - službo za gradbeno dejavnost in
 4. EE in SVTK - služba za vzdrževanje železniške infrastrukture elektroenergetskih (EE) in signalnovarnostnih ter telekomunikacijskih (SVTK) naprav.
- Poleg naštetih služb bo v novem objektu tudi del sekretariata, ki predstavlja vodstvo vseh služb.

V sklopu gabarita predvidenega v Zazidalnega načrta PCL se organizira:

Skupna klet (4 etaže):

- K4, K3 – parkirna mesta in tehnični prostori za strojno in elektro instalacijo, skladiščni prostori;
- K2 – kolesarnica, parkirna mesta in tehnične prostore, skladiščni prostori;
- K1 – kolesarnica, večji arhiv in dva varovana skladišča.

Nadzemni del objekta B7 (P + 7 etaž):

- Pritličje – recepcija, informacijski video nadzorni center, prostor za signalnovarnostne (SV) naprave, pisarne za SVTK službe, tehnični prostori (dizel agregat, trafo boksi, elektro prostori ipd.);
- 1N – Nadzorno operativni center (NOC), učilnice za izobraževanje zaposlenih, pisarne za posamezne službe;
- 2N–6N – pisarne za posamezne službe, spremljajoči prostori (sanitarije, čajne kuhinje, sejne sobe ipd.);
- 7N – prostori za vodenje železniškega prometa, opremljeni s specializirano tehnično opremo in zasloni;
- Streha – tehnične naprave (klimati, sončne celice).

Fasada

Fasadni ovoj stavbe je zasnovan kot kombinacija zasteklitev in polnih delov, ki poudarjajo horizontalno členitev fasade. Polni del fasade predstavljajo betonski parapeti, v katere so vpeti montažni elementi korit z rastlinjem. Na robove montažnih korit so vpeti fasadni paneli iz perforirane pločevine.

Vzdolžni horizontalni fasadni elementi iz perforiranih kovinskih panelov nimajo le estetske, temveč tudi izrazito funkcionalno vlogo. Delujejo kot pasivni senčilni sistem, ki zmanjšuje bleščanje in neželene svetlobne odseve v notranjosti ter s tem pomembno prispeva k vizualnemu udobju in boljšim delovnim razmeram zaposlenih. Poleg tega zmanjšujejo obremenjenost stavbe z neposrednim sončnim sevanjem, kar pozitivno vpliva na toplotno bilanco objekta in prispeva k izboljšani energetske učinkovitosti.

Horizontalni perforirani paneli delujejo tudi kot element pasivne zvočne zaščite. Zaradi svoje geometrije in materialnosti predstavljajo učinkovito oviro za širjenje zvoka iz prometno obremenjene Masarykove ceste in železniške postaje, ki se nahajata v neposredni bližini objekta. Zvočne valove preusmerjajo oziroma difuzno razpršujejo, s čimer zmanjšujejo njihovo intenziteto na fasadnih odprtinah, zlasti na zastekljenih površinah.

V nivoju nad pritličjem ima vzdolžni horizontalni fasadni element dodatno vlogo nadstreška, ki zagotavlja zaščito vhodnega dela pred padavinami in soncem.

Kombinacija zasteklitev in perforiranih panelov na zunaj tudi nakazuje funkcijo notranjih prostorov. To je predvsem razvidno v zadnjih etažah, kjer je locirana centralna postavljalnica. Zasteklitev okoli postavljalnice poteka od tal do vrha, zasteklitev je nagnjena navzven na način, da ne povečuje bruto površine objekta in omogoča 180 stopinjski pogled na tire.

V prostorih kot je varnostno nadzorni center je potrebno omejiti dostop dnevne svetlobe ter predvsem bleščanje sonca, saj je tukaj predvidena uporaba velikega števila ekranov. Tu je zunanja perforacija podaljšana čez celo višino etaže, predvidena so pa tudi zunanja senčila (screen roloji) v vseh prostorih.

Streha

Streha nad nižjim delom objekta (+8.65 m) na vzhodni strani je ravna delno pohodna z naklonom 2%. Dostop do pohodne terase je iz hodnika v 2. nadstropju. Poleg terase je na strehi predvideno še območje za klimate. Na večjem delu nepohodne strehe je predvidena ekstenzivna ozelenitev. Streha nad objektom (+29.90 m) je ravna nepohodna z naklonom 2%, kjer so predvideni klimati in sončne celice. Dostop do strehe za potrebe vzdrževanja je iz stopnišča.

Na strehi objekta so predvideni fotonapetostni paneli (sončna elektrarna).

Gradbena konstrukcija stavbe

Medetažne plošče objekta bodo armirano betonske, debeline 30 cm v podzemnem delu. Nad stebri v kleti so predvidene vute dimenzij ca. 4,0 m x 4,0 m skupne debeline s ploščo minimalno 50 cm. Medetažne plošče bodo debeline 25 cm, razen pod območjih pod težko opremo v pritličju in 1N, kjer je predvidena delna odebelitev plošče na 30 cm.

Plošče bodo podprte z AB stebri v rastru 8 m v vzdolžni smeri in 6,85 m v prečni smeri in stenami. Obodne kletne stene in stene pod objektom bodo debeline predvidoma 40 cm, obodne stene jedra bodo debeline 45 cm. Vse ostale kletne stene bodo debeline 30 cm. Stene potekajo kontinuirno od temeljev do strehe. Stene bodo skupaj z jedrom zagotavljale zadostno potresno nosilnost objekta.

Garažni del bo v območju stolpnice podprt s stebri dimenzij 40 cm x 150 cm ter v območju izven stolpnice 40 x 100 cm v rastru 8,3 - 8,5 m x 7,3 - 7,85 m.

V stenah in stebrih se pričakuje kvaliteto betona minimalno C30/37.

Objekt bo temeljen plitvo na temeljni plošči debeline 80 cm ter v območjih večjih napetosti (pod vertikalnimi elementi) 100 cm. Temeljna tla bodo predhodno utrjena po navodilih geomehanika.

Prometna zasnova

Znotraj območja zazidalnega načrta Potniškega centra Ljubljana je predvidena celovita rekonstrukcija Masarykove ceste. Ureditev vključuje vzpostavitev dveh voznih pasov v vsako smer ter izgradnjo ločenih površin za nemoteno in varno mobilnost pešcev in kolesarjev. Na

severni strani Masarykove ceste sta predvidena nov kolesarski pas in pločnik za pešce, ki omogočata kontinuirano vzdolžno povezavo z ostalimi deli mestnega prometnega omrežja.

Obstoječe križišče Masarykove in Metelkove ceste bo rekonstruirano, pri čemer se Metelkova cesta podaljša proti severu do predvidene intervencijske poti, ki poteka vzporedno z železniško infrastrukturo ob njenem južnem robu. Celotna prometna ureditev je usklajena z določili zazidalnega načrta ter zagotavlja ustrezno dostopnost, požarno varnost in funkcionalnost lokacije.

Prometni dostop do objekta je predviden iz rekonstruiranega križišča Masarykove in Metelkove ceste, preko podaljšane Metelkove ceste in nato po intervencijski poti, ki poteka ob severni strani objekta. Na intervencijski cesti je predvidena sistem nadzora dostopa. Uvoz v 4 podzemne etaže s parkirnimi prostori je načrtovan preko rampe na vzhodni fasadi objekta. Vse parkirne površine so umeščene v podzemne etaže, s čimer se zagotavlja neobremenjenost zunanjih površin s stoječim prometom.

Glavni peš dostop do načrtovane stavbe je umeščen ob križišču Masarykove in Metelkove ceste, kjer je predvidena nova javna ploščad ob južni in zahodni fasadi objekta. Ploščad je dostopna po brezbariernih poteh, s čimer se omogoča nemoten dostop tudi gibalno oviranim osebam. Vsi vhodi so urejeni brez višinskih ovir, s primernimi nakloni klančin in ob ustrezni širini pohodnih površin.

Zunanja ureditev temelji na usklajenem prepletu tlakovanih in zelenih površin, ki se navezujejo na širši javni prostor in okoliško urbano tkivo. Na raščenem terenu se predvidi zasaditev manjših dreves, medtem ko je nad kletnimi etažami oblikovana tlakovana ploščad z integriranimi točkovnimi zasaditvami nižjega grmovja v obliki reliefnih vzpetin ter z elementi urbane opreme. Območje je urejeno tako, da omogoča varno in samostojno uporabo tudi funkcionalno oviranim uporabnikom.

V sklopu 4 kletnih etaž je načrtovanih skupaj 226 parkirnih mest, od teh 184 za osebne avtomobile, 17 za invalide, 12 za enosledna vozila in 13 za kombije. V 1.–3. kleti so predvidene kolesarnice za skupno 102 parkirnih mest za kolesa.

Izhodišča za oceno prometa, ki ga bodo generirale dejavnosti na območju kumulativno, so naslednja:

- število parkirnih mest – novogradnja: podzemna 226 PM za osebna vozila,
- število izmenjav PM: dnevno obdobje 1,5x, večerno obdobje 0,5x, nočno obdobje 0,25x.

Na podlagi teh izhodišč je ocenjeno skupno število prevozov osebnih vozil na območje plana 1.017 prevozov vozil/dan. Na letnem povprečju je pričakovan urni promet osebnih vozil na območje nameravanega posega v dnevnem in večernem obdobju cca. 57 vozil/uro, v nočnem 14 vozil/uro.

Bruto tlorisna površina stavbe bo znašala 21.860 m².

Priključki na GJI

Objekt bo priključen na javni vodovod, kanalizacijo, elektroenergetsko, vročevodno in telekomunikacijsko omrežje ter na javno cesto. Predvidena je izgradnja nove GJI ter kolektorja v okviru projekta PCL.

Za odvajanje odpadnih voda bo potrebno zgraditi novi interni kanal v servisni cesti med načrtovanimi objektom in železniškimi tiri, ki se bo priključil na javni kanal.

Za odvajanje odpadnih padavinskih voda s strehe objekta se predvidijo ponikovalni vodnjaki vzhodno in zahodno od objekta. Za odvajanje meteornih vod iz cestišča se voda preko lovilcev olj prav tako vodi v ponikanje.

Predvidena je nova transformatorska postaja (TP) locirana v pritličju objekta, z možnostjo vgradnje dveh transformatorjev nazivne moči 1000 kVA ter z dostopom v trafo boksa iz severne strani.

Prometno se bo objekt napajal preko novega priključka na Masarykovo cesto.

Zunanja razsvetljava

Predvidena zunanja razsvetljava za osvetlitev zunanjih površin in dostopnih poti do obravnavanega objekta bo ločena od razsvetljave javnih cest (razsvetljava poslovne stavbe).

Natančen načrt razsvetljave bo izdelan v fazi PZI. Razsvetljava fasad in objektov za oglaševanje ni predvidena.

Opis gradbišča in izvajanja gradbenih del

Skupna površina gradbenega posega je ocenjena na 4.970 m².

Pri oceni vpliva gradnje je že v izhodišču upoštevana izvedba polne gradbiščne ograje, ki je predvidena na zahodni, južni in vzhodni meji parcele investitorja z izjemo dovozov. V projektu je za zmanjšanje vplivov na okolje na zahodni, južni in vzhodni meji parcele nosilca nameravanega posega z izjemo dovozov predvidena izvedba začasne gradbišče ograje dolžine 242 m in višine 2,0 m, na severni strani v smeri železnice je dodatno predviden protiprašni zaslon v dolžini 165 m in višine 2,0 m.

Gradbiščni kontejnerji (pisarne, garderobe in sanitarije) bodo locirani znotraj gradbišča; natančna lokacija bo določena v načrtu gradbišča, ki bo sestavni del PZI.

Varovanje gradbene jame

Za potrebe izgradnje kletnih prostorov se bo izvedel izkop gradbene jame do relativne kote ca. -16,0 m. Pri navedenih kotah izkopa je upoštevana zamenjava temeljnih tal v debelini 0,5 m. Predvidi se varovanje gradbene jame z AB pilotno steno s kombinacijo JG pilotov sidrano z začasnimi prednapetimi geotehničnimi sidri.

Globina izvedbe AB pilotov je -19 m in JG slopov -17,0 m. Dolžina izvedbe začasnih prednapetih geotehničnih sider znaša od 13,0 do 19,0 m.

Začasna prednapeta geotehnična sidra bodo izvedena pod takimi koti, da ne bodo imela negativnega vpliva na obstoječe objekte, oziroma na cesto in na javno GJI.

Podzemne vode se med izkopom do globine -16,0 m ne pričakuje.

Terminski plan gradnje

Izvedba nameravanega posega obsega izgradnjo podzemnega dela, nadzemnega dela, izvedbo komunalne infrastrukture, zunanje ureditve in pripadajočih instalacijskih del. V času gradnje se bo celoten nameravani poseg izvajal na območju gradbene parcele, kjer bo zagotovljeno tudi začasno skladiščenje gradbenih odpadkov in izkopov.

Izvajanje gradbenih del bo po oceni projektanta in nosilca nameravanega posega trajalo približno 24 mesecev.

Podatki o varstvenih, varovanih, zavarovanih, degradiranih in drugih območjih

Območje nameravanega posega se nahaja na vodovarstvenem območju III A (podobmočje z milejšim vodovarstvenim režimom), glede na določila Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja (Uradni list RS, št. 43/15, 181/21, 60/22, 35/23-Odl.US). Površinskih vodotokov na lokaciji nameravanega posega ali v bližnji okolici torej ni, območje tudi ni poplavno ali erozijsko ogroženo. Lokacija nameravanega posega se nahaja na območju vodnega telesa podzemne vode VTPodV1001 Savska kotlina in Ljubljansko barje, za katero je bilo, po podatkih ARSO, v letih 2019 – 2024 ugotovljeno dobro kemijsko stanje. Območij ali objektov z naravovarstvenim statusom na obravnavani lokaciji in v bližnji okolici ni. Lokacija nameravanega posega se nahaja na območju enote kulturne dediščine EŠD 328 – Ljubljana mestno jedro (naselbinska dediščina), ki leži med Groharjevo cesto, Tivolsko cesto, glavno železniško postajo, železniško progo, Gruberjevim prekopom, Ljubljanico in Gradaščico. Gre za pomembno kulturno in zgodovinsko mestno območje z izjemno gostoto kulturnih spomenikov in kvalitetnih urbanističnih ansamblov iz različnih zgodovinskih obdobij. Območje nameravanega posega leži v Mestni občini Ljubljana. Ravni onesnaževal in stopnje onesnaženosti zraka so določene z Odredbo o razvrstitvi območij, aglomeracij in podobmočij glede na onesnaženost zunanjega zraka (Uradni List RS, št. 38/17, 3/20, 152/20, 203/21, 44/22-ZVO-2 in 30/23). Območje Mestne občine Ljubljana je po Uredbi o kakovosti zunanjega zraka (Uradni list RS, št. 9/11, 8/15, 66/18, in 44/22-ZVO-2) glede na onesnaženost zraka z žveplovim dioksidom, dušikovim dioksidom, dušikovimi oksidi, delci PM₁₀ in PM_{2,5}, benzenom, ogljikovim monoksidom, benzo(a)pirenom, svincem, arzenom, kadmijem in nikljem razvrščeno v aglomeracijo SIL. Aglomeracija SIL je zaradi povečane onesnaženosti zraka z delci PM₁₀ razvrščena v I. stopnjo

onesnaženosti zraka, za vsa ostala onesnaževala z izjemo ozona pa v II. stopnjo.

Pridobljena mnenja

Organ, ki vodi postopek, mora v skladu s 139. členom Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06 – uradno prečiščeno besedilo, 105/06 – ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10, 82/13, 175/20 – ZIUOPDVE, 3/22 – ZDeb in 85/25, v nadaljevanju ZUP) med postopkom ves čas ugotavljati dejansko stanje in izvajati dokaze o vseh dejstvih pomembnih za izdajo odločbe, tudi o tistih, ki v postopku še niso bila navedena. Skladno s tretjim odstavkom 33. člena ZUP, kjer je določeno, da organ, ki vodi postopek, lahko zaprosi drug organ za pojasnila in podatke, potrebne za ugotovitev dejstev, pomembnih za izdajo odločbe, je ministrstvo za mnenje v tem predhodnem postopku, glede na lokacijo ter značilnosti nameravanega posega zaprosilo:

- Ministrstvo za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana, in
- Direkcijo Republike Slovenije za vode, Mariborska cesta 88, 3000 Celje, in
- Zavod Republike Slovenije za varstvo kulturne dediščine, Območna enota Ljubljana, Tržaška cesta 4, 1000 Ljubljana.

Ministrstvo je dne 1. 12. 2025 prejelo mnenje št. 35019-58/2025-2 z dne 28. 11. 2025 od Direkcije republike Slovenije za vode, Sektorja območja srednje Save, Vojkova cesta 52, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju DRSV). Iz mnenja DRSV izhaja, da je predmetna lokacija v 3A vodovarstvenem območju ter, da je po uradnih evidencah zanemarljiva verjetnost pojavljanja plazov. Iz mnenja DRSV nadalje izhaja, da so bili za nameravani poseg izdani projektni pogoji št. 35506-1284/2025-3 z dne 29. 5. 2025 ter da je pooblaščenec nosilca nameravanega posega dne 14. 11. 2025 vložil vlogo za pridobitev mnenja. DRSV je podala mnenje, da na podlagi izdanih projektnih pogojev (priloženih k mnenju DRSV) za nameravani poseg z vidika vpliva na vodni vir, ni potrebno izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje.

Ministrstvo je dne 15. 12. 2025 prejelo mnenje št. 354-122/2025-2711-6 z dne 15. 12. 2025 od Ministrstva za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana, s priložo: Mnenje o tem, ali je s stališča varovanja zdravja ljudi za nameravani poseg: Center za vodenje prometa Ljubljana treba izvesti presojo vplivov na okolje, ki ga je pod št. 354-183/2025-3 (256) dne 15. 12. 2025 pripravil Nacionalni inštitut za javno zdravje, Center za zdravstveno ekologijo, Trubarjeva cesta 2, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju NIJZ). NIJZ je v mnenju podal naslednje ugotovitve:

- Okolica nameravanega posega-poselitvev:

južno, severno in zahodno od lokacije nameravanega posega ležijo prometne površine (PC-21, raba PŽ – železniška postaja Ljubljana in PC-17 in PC-10, raba PC – Masarykova in Šmartinska cesta), vzhodno območje centralnih dejavnosti PC-6 (Potniški center Ljubljana).

Neposredno ob območju so prisotni različni programi, ki med drugim zajemajo državne institucije (ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, ministrstvo za kulturo), zdravstveni dom Ljubljana, kulturno in umetniško središče AKC Metelkova in številne stanovanjske predele.

- Zrak:

v Ljubljani raven onesnaženosti zraka s PM₁₀ od leta 2021 do vključno leta 2023 na nobenem merilnem mestu ne presega dnevne mejne vrednosti (50 µg/m³), prav tako letna mejna vrednost na nobenem merilnem mestu ni bila presežena. Vsota prekoračitev mejne dnevne vrednosti za delce PM₁₀ (50 µg/m³) je v letu 2024 na enem merilnem mestu (od skupaj štirih) presegla število 35, ki je dovoljeno za celo leto: Ljubljana Center (49 preseganj). Onesnaženost zraka z ostalimi onesnažili v letu 2024 ni presegla mejnih vrednosti. (vir: Kakovost zraka v Sloveniji v letu 2023. MOP ARSO. Ljubljana, 2024; Mesečni bilten ARSO, December 2024, MOPE ARSO. Ljubljana, 2025)

- Oskrba s pitno vodo:

obravnavano območje se bo priključilo na javno vodovodno omrežje, ki ga upravlja podjetje JP VOKA SNAGA d.o.o.

- Viri pitne vode:

območje nameravanega posega se nahaja na širšem vodovarstvenem območju z milejšim vodovarstvenim režimom (VVO III A), zavarovanim z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja. Območje nameravanega posega se nahaja na

območju Vodnega telesa podzemnih voda SAVSKA KOTLINA IN LJUBLJANSKO BARJE (šifra vodnega telesa: SIVTPODV1001), ki je zaradi kraških in razpoklinskih značilnosti drugega vodonosnika ranljiv za posledice različnih virov onesnaženja, zaradi česar so lahko ogroženi vodni viri za oskrbo s pitno vodo, tudi v oddaljenih predelih.

- Hrup:

območje nameravanega posega je obremenjeno s hrupom cestnega in železniškega prometa (Atlas okolja). Na tem območju sta za oba vira hrupa izdelani strateški karti hrupa, na podlagi katerih je treba izdelati Akcijski načrt/Operativni program varstva pred hrupom skladno z Direktivo 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa za zagotavljanje zmanjševanja hrupa v okolju in doseganja ciljev Akcijskega načrta EU: Na proti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal za onesnaženost s hrupom: zmanjšati delež ljudi, ki se redno spopadajo s težavami zaradi prometnega hrupa, za 30 %.

- Elektromagnetno sevanje:

uporaba virov elektromagnetnega sevanja je sestavni del sodobnega življenja, pri čemer prednjačijo električne naprave, ki jih vsakodnevno uporabljamo v gospodinjstvu in pri prostoraških dejavnostih. Zaradi občasne in kratkotrajne rabe te naprave nimajo pomembnega vpliva na počutje in zdravje človeka. Večjo obremenitev lahko povzroča bližina močnejših virov sevanja, kot so visokonapetostni daljnovodi (110 kV ali več), bazne postaje mobilne telefonije ter radijski in televizijski oddajniki (vir: ARSO, <https://www.gov.si teme/obremenitev-okolja-z-elektromagnetnim-sevanjem/>).

Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje za nameravani poseg obravnava elektromagnetno sevanje z vidika nizkofrekvenčnega elektromagnetnega polja. Med pomembne obstoječe visokofrekvenčne vire elektromagnetnega sevanja pa uvrščamo tudi bazne postaje mobilne telefonije ter radijske in televizijske oddajnike. Na severnem in vzhodnem delu obravnavanega območja se v neposredni bližini nahajata bazni postaji GSM-R (900 MHz) in Telemach GSM (1800 MHz) (vir: Inštitut za neionizirna sevanja, E-karta visokofrekvenčnih EMS). Antenne baznih postaj GSM-R so izrazito usmerjene, zlasti v vertikalni ravnini. Večina energije bazne postaje se širi v ozkem, pretežno vodoravnem snopu, ki poteka v višini anten in je širok približno do 10°. Vplivno območje bazne postaje GSM-R (območje, kjer lahko pride do presežanja mejnih vrednosti za I. območje varstva pred sevanji) se nahaja v višini anten ter lahko pri oddajni moči 20 W sega do približno 18,6 m, pri oddajni moči 100 W pa do približno 45 m. Pod antenami se obremenitve hitro zmanjšujejo; že približno 2 m pod antenami mejne vrednosti niso presežene nikjer (vir: Inštitut za neionizirna sevanja, https://inis.si/vf-ems/vf-ems_viri0/vf-ems_viri2/gsm-r/). V strokovno oceno možnih pomembnih vplivov na okolje naj se zato vključi tudi celovita obravnava pomembnih obstoječih visokofrekvenčnih virov elektromagnetnega sevanja. V primeru umeščanja novih visokofrekvenčnih virov pa naj se preveri tudi njihov kumulativni vpliv na okolje. Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje naj se ustrezno dopolni.

- Poplave:

območje nameravanega posega se ne nahaja na območju poplavne nevarnosti.

Na podlagi podatkov o značilnostih posega, lokaciji posega v okolje in vrst in značilnosti možnih učinkov NIJZ ocenjuje, da za nameravani poseg z vidika vplivov na zdravje ljudi presoje vplivov na okolje ni treba izvesti pod pogojem, da se Strokovna ocena vplivov na okolje dopolni z obravnavo pomembnih obstoječih visokofrekvenčnih virov elektromagnetnega sevanja. NIJZ predlaga, da se v večji meri upošteva Direktiva 2002/49/ES o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju. Evropska komisija s to direktivo poziva države članice, da zmanjšujejo število prebivalcev, ki so v bivalnem okolju izpostavljeni hrupu za kazalec L_{dvn} nad 55 dB(A) in L_{noč} nad 50 dB(A). V dokumentaciji naj se izpostavi prispevek k doseganju teh ciljev.

NIJZ nadalje predlaga, da se z načinom nove gradnje zmanjšuje širjenje hrupa obstoječih virov v okolico. Priporoča, da se vzdolž linijskih virov hrupa nove stavbe gradijo zvezno, z zagotavljanjem protihrupnih fasad ter mirnih fasad za vse stanovanjske enote. V soseski je treba zagotoviti zelene površine, kjer hrup ne presega 55 dB(A) - mirne zelene površin v soseski.

Po dopolnitvi okoljskega poročila naj se ponovno preveri, ali je z vidika vplivov na zdravje ljudi treba izvesti presojo vplivov na okolje. V primeru, da zgoraj naveden postopek ne bo izveden, je presojo vplivov na okolje treba izvesti.

Ministrstvo je mnenje št. 354-122/2025-2711-6 z dne 15. 12. 2025 od Ministrstva za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana, s prilogo: Mnenjem o tem, ali je s stališča varovanja zdravja ljudi za nameravani poseg: Center za vodenje prometa Ljubljana treba izvesti presojo vplivov na okolje, ki ga je pod št. 354-183/2025-3 (256) dne 15. 12. 2025 pripravil NIJZ, z dopisom št. 35431-215/2025-2570-13 z dne 5. 1. 2026 posredoval nosilcu nameravanega posega v opredelitev. Leto je na poziv ministrstva odgovoril dne 26. 1. 2026 s predložitvijo naslednje spodaj navedene dokumentacije, katero je ministrstvo ponovno posredovalo v pregled na Ministrstvo za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana:

- Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje za poseg: Center vodenja prometa Ljubljana, ki jo je pod št. 402925-jh/nz v mesecu oktobru 2025, dopolnitev november 2025., januar 2026 izdelal- E-NET OKOLJE d.o.o., Linhartova cesta 13, 1000 Ljubljana s prilogo:
- 2. Projekt: Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa v Ljubljani, Elaborat: Strokovna ocena obremenitve s hrupom v času gradnje in obratovanja, št. 2025-012 SPO HRU PVO, oktober 2025, dopolnitev januar 2026, EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor.

Ministrstvo novega mnenja Ministrstva za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana ni prejelo v predpisanem roku niti do dneva izdaje te odločbe, zato je odločalo brez njega. V zvezi s pripombami NIJZ ministrstvo ugotavlja, da je nosilec nameravanega posega v dopolnitvi vloge, prejeti dne 26. 1. 2026 ustrezno odgovoril na podane pripombe ter dopolnil strokovne podlage, in sicer:

– glede vibracij v času gradnje je pojasnil, da se bodo dela izvajala na način in v časovnem obsegu (omejena uporaba pnevmatskega kladiva), da ob upoštevanju omilitvenih ukrepov pomembnejših vplivov vibracij ni pričakovati;

– glede hrupa je bila strokovna ocena obremenitve s hrupom dopolnjena skladno z novo Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 107/25), pri čemer je pojasnjeno, da sanacija obstoječe čezmerne obremenitve s hrupom cestnega in železniškega prometa ni predmet nameravanega posega, temveč se izvaja v okviru operativnih programov varstva pred hrupom. Nameravani poseg sam po sebi ne uvaja hrupno občutljivih bivalnih prostorov, dodatna prometna obremenitev (ocenjena na približno 1.017 vozil/dan) pa glede na obstoječe prometne tokove na Masarykovi in Šmartinski cesti pomeni zanemarljivo povečanje ravni hrupa (do 0,1 dB(A)). Hkrati je pojasnjeno, da bo objekt zaradi svoje umestitve in zasnove deloma zmanjšal širjenje hrupa železniškega prometa proti posameznim obstoječim stavbam ob Masarykovi in Šmartinski cesti;

– glede elektromagnetnega sevanja je bila strokovna ocena dopolnjena z obravnavo obstoječih visokofrekvenčnih virov (bazne postaje), pri čemer je ugotovljeno, da se načrtovani objekt nahaja izven njihovih vplivnih območij za II. stopnjo varstva pred elektromagnetnim sevanjem.

Ministrstvo ugotavlja, da so bile pripombe NIJZ v bistvenem upoštevane z dopolnitvijo strokovnih podlag (Strokovna ocena možnih pomembnih vplivov na okolje, dopolnitev januar 2026, ter dopolnjena Strokovna ocena obremenitve s hrupom) in z vključitvijo dodatnih pojasnil ter omilitvenih ukrepov, ki so povzeti tudi v izreku te odločbe (ukrepi za zmanjšanje emisij prahu, časovne omejitve del, protihrupni ukrepi, monitoring).

Ministrstvo je dne 17. 12. 2025 prejelo mnenje št. 35102-0362/2025-6 z dne 17. 12. 2025 od Zavoda za varstvo kulturne dediščine, Službe za kulturno dediščino, Območne enote Ljubljana, Tržaška cesta 4, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju ZVKDS OE Ljubljana). Iz mnenja ZVKDS OE Ljubljana izhaja, da se bo nameravani poseg sicer izvedel na območju registrirane enote naselbinske dediščine Ljubljana - Mestno jedro (EID 1-00328), vendar meni, da je verjetnost vplivov zaradi nameravanega posega na varovane sestavine naselbinske dediščine majhna, zato izvedba presoje vplivov na okolje ter pridobitev okoljevarstvenega soglasja, zaradi varstva kulturne dediščine, ni potrebna. ZVKDS OE Ljubljana je za nameravani poseg že izdal kulturnovarstvene pogoje št. 35102-0362/2025-2 z dne 19. 6. 2025 in kulturnovarstveno mnenje, št. 35102-0362 z dne 9. 12. 2025.

Okoljske značilnosti obstoječega stanja in nameravanega posega:

Emisije toplogrednih plinov

Obstoječe stanje z vidika emisij toplogrednih plinov v Mestni občini Ljubljana kaže, da je obremenitev okolja največja v mestnem središču, predvsem zaradi gostega cestnega prometa. Dodatno k emisijam prispeva ogrevanje stavb, čeprav se ta delež zaradi širjenja daljinskega ogrevanja postopno zmanjšuje.

V času gradnje bodo začasno prisotne dodatne emisije toplogrednih plinov kot posledica obratovanja gradbenih strojev in tovornega prometa, povezanega z gradnjo, kar pa ministrstvo ocenjuje kot nepomemben vpliv.

Ministrstvo ugotavlja, da nameravani poseg v času obratovanja ne vključuje dejavnosti ali tehnoloških procesov, ki bi bili pomemben neposredni vir emisij toplogrednih plinov. Morebitne emisije toplogrednih plinov je zato pričakovati predvsem posredno, zaradi porabe energije za delovanja objekta ter prometa, povezanega z dostopi uporabnikov in občasnimi dostavami oziroma servisnimi prevozi. Ob upoštevanju narave nameravanega posega ministrstvo ocenjuje, da prispevek obratovanja k emisijam toplogrednih plinov ne bo pomemben, zato je vpliv z vidika emisij toplogrednih plinov v času obratovanja nepomemben.

Emisije snovi v vode/odlaganje izpusti v tla in podtalnico

Površinskih vodotokov na lokaciji nameravanega posega in v bližnji okolici ni, zato vpliva gradnje nanje ne bo. Lokacija nameravanega posega se nahaja na vodovarstvenem območju III A (podobmočje z milejšim vodovarstvenim režimom) po Uredbi o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja. Citirana uredba določa prepovedi, omejitve in druge pogoje za gradnjo objektov in druge posege na posameznih vodovarstvenih območjih. Načrtovani objekt je klasificiran kot 12410 – Postaje, terminali, stavbe za izvajanje komunikacij ter z njimi povezane stavbe. Citirana uredba na vodovarstvenem območju III A dovoljuje izvedbo priključkov na objekte gospodarske javne infrastrukture in daljinskega ogrevanja. Gradnja postaj, terminalov in stavb za izvajanje komunikacij in z njimi povezane stavbe ter garažnih stavb je dovoljena pod pogojem, da so v postopku izdaje vodnega soglasja za gradnjo preverjeni vplivi na vodni režim in stanje vodnega telesa ter je izdano vodno soglasje (pd).

V času gradnje lahko pride do manjših emisij onesnaževal v tla in s tem posredno v podzemne vode na območju gradbišča, ki bodo posledica obratovanja gradbenih strojev in tovornih vozil na gradbišču ter uporabe gradbenih materialov. Nosilec nameravanega posega je s strani Direkcije republike Slovenije za vode, Sektorja območja srednje Save, Vojkova cesta 52, 1000 Ljubljana pridobil projektne pogoje št. 35506-1284/2025-3 z dne 29. 5. 2025, iz katerih izhaja:

- Pri načrtovanju in izgradnji je potrebno upoštevati vse pogoje iz Uredbe o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnika Ljubljanskega polja.
- Za čas gradnje je nujno predvideti vse potrebne varnostne ukrepe in tako organizacijo na gradbiščih, da bo preprečeno onesnaženje voda, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi oziroma v primeru nezgod zagotoviti takojšnje ukrepanje za to usposobljenih delavcev. Vsa začasna skladišča in pretakališča goriv, olj in maziv ter drugih nevarnih snovi morajo biti zaščitena pred možnostjo izliva v tla in vodotok.
- Zagotoviti je potrebno, da se po končani gradnji odstranijo vse za potrebe gradnje postavljene provizorije in odstranijo vsi ostanki začasnih deponij. Vse z gradnjo prizadete površine je potrebno krajinsko ustrezno urediti.

Uredba o vodovarstvenem vodno telo vodonosnika območju za Ljubljanskega polja za VVO III A med drugim določa:

- Z gradnjo stavb na podobmočju ožjega VVO z manj strogim vodovarstvenim režimom se ne sme posegati v območje nihanja podzemne vode v vodonosniku. Prav tako se z gradnjo ne sme zmanjšati krovna plast, če je ta upoštevana pri določanju zmanjšane obsega ali ukrepov ožjega VVO z manj strogim vodovarstvenim režimom. Območje nihanja podzemne vode v vodonosniku je območje med najvišjo in najnižjo izmerjeno gladino oziroma nivojem podzemne vode v nizu meritev gladine podzemne vode. Kot niz meritev gladine podzemne vode se upoštevajo podatki monitoringa podzemne vode na

VVO, ki ga zagotavlja Agencija Republike Slovenije za okolje, ali podatki meritev gladine podzemne vode, ki jih izvaja upravljavec vodnega vira na podlagi zahtev, predpisanih v vodnem dovoljenju za izvajanje monitoringa podzemne vode, ali podatki meritev z avtomatskimi merilniki nivojev podzemne vode ali vsaj dvakrat mesečnih ročnih meritev gladine podzemne vode na VVO, v obdobju vsaj dveh hidroloških ciklusov (dve leti opazovanj), ki jih na območju predvidenega posega izvaja investitor;

- Objekte ali naprave na podobmočju širšega VVO z milejšim vodovarstvenim režimom in podobmočju širšega VVO z milim vodovarstvenim režimom je treba graditi nad srednjo gladino podzemne vode. Če se transmisivnost vodonosnika na mestu gradnje ne zmanjša za več kot 10 %, je gradnja izjemoma dovoljena tudi globlje. Če je treba med gradnjo ali obratovanjem drenirati ali črpati podzemno vodo, je za to treba pridobiti vodno soglasje. Srednja gladina oziroma nivo podzemne vode je srednja vrednost v nizu meritev med najvišjo in najnižjo izmerjeno gladino oziroma nivojem podzemne vode. Kot niz meritev gladine podzemne vode se upoštevajo podatki monitoringa podzemne vode na VVO, ki ga zagotavlja Agencija Republike Slovenije za okolje ali podatki meritev gladine podzemne vode, ki jih izvaja upravljavec vodnega vira na podlagi zahtev, predpisanih v vodnem dovoljenju za izvajanje monitoringa podzemne vode, ali podatki meritev z avtomatskimi merilniki nivojev podzemne vode ali vsaj dvakrat mesečnih ročnih meritev gladine podzemne vode na VVO v obdobju vsaj dveh hidroloških ciklusov (dve leti opazovanj), ki jih na območju predvidenega posega izvaja investitor;
- Pri izvajanju gradbenih del so na gradbišču dovoljena le kemična stranišča ali je urejeno odvajanje iz stranišč v javno kanalizacijo;

Odlok o zazidalnem načrtu PCL v 23. členu določa naslednje ukrepe za čas gradnje:

- Material za nasipanje terena mora biti inerten oziroma brez škodljivih primesi.
- Začasne prometne in deponijske površine se prednostno uporabijo obstoječe infrastrukturne površine in površine, na katerih so tla manj kvalitetna in utrjena.
- Gradbeni stroji na gradbišču in transportna vozila morajo biti tehnično brezhibna, da ne bi prišlo do kontaminacije tal in vode zaradi izlitja goriva ali olja, popravila ali točenje goriva v gradbene stroje pa se mora izvajati izven gradbišča, v ustrezno opremljenih delovnih prostorih.
- Izvajalec del je dolžan z nevarnimi kemikalijami in nevarnimi odpadki na gradbišču ravnati v skladu z veljavnimi predpisi in preprečiti škodljive vplive na tla, vode in okolje nasploh. Zagotovljeno mora biti ustrezno opremljeno mesto za skladiščenje teh snovi, z lovilno skledo ustrezne prostornine, ki bi v primeru razlitja, razsipa ali druge nezgode omogočila zajem teh snovi, prostor pa mora biti tudi zaščiten pred atmosferskimi vplivi. Izvajalec del mora med drugim zagotoviti, da so na območju gradbišča skladiščene najmanjše možne količine pri gradnji uporabljenih nevarnih kemikalij in sicer čim krajši čas. Za skladiščenje nevarnih kemikalij naj se uporablja originalna embalaža, posode za skladiščenje pa morajo biti zaprte in ustrezno označene (oznaka nevarnosti).
- Prepovedano je izlivanje nevarnih kemikalij ali tekočih nevarnih odpadkov v tla, vode ali v kanalizacijo.
- Predvidijo se nujni ukrepi za odstranitev in začasno ali trajno odlaganje materialov, ki vsebujejo škodljive snovi. Nevarni materiali lahko nastanejo pri nezgodah na tehnoloških površinah (na primer razlitje pogonskega goriva). Onesnaženi material (onesnažena tla ali druge odpadke) je potrebno preiskati skladno z določili Pravilnika o ravnanju z odpadki z namenom, da se opredeli pravilni način odstranitve. Preiskavo izvede ustrezna strokovna institucija, pooblaščen s strani Ministrstva za okolje in prostor.
- Predvidijo se nujni ukrepi za odstranitev in začasno ali trajno odlaganje materialov, ki vsebujejo škodljive snovi. Nevarni materiali lahko nastanejo pri nezgodah na tehnoloških površinah (na primer razlitje pogonskega goriva). Onesnaženi material (onesnažena tla ali druge odpadke) je potrebno preiskati skladno z določili Pravilnika o ravnanju z odpadki z namenom, da se opredeli pravilni način odstranitve. Preiskavo izvede ustrezna strokovna institucija, pooblaščen s strani Ministrstva za okolje in prostor.

Nadalje, OPN MOL-ID v 78.a členu med drugim določa:

- Na območju B »Visoka savska terasa« je gradnja pod nivojem terena dopustna le, če se

z geološko geomehanskim elaboratom dokaže, da taka gradnja ne bo imela negativnih vplivov na okolje in na sosednja območja in objekte. Geološko geomehanski elaborat je treba izdelati v okviru strokovnih podlag za OPPN ter njegove ugotovitve in pogoje pri pripravi OPPN upoštevati, če se OPPN ne izdeluje, pa z njim dokazovati dopustnost gradnje v postopku pridobivanja gradbenega dovoljenja.

Z gradbenimi odpadki je potrebno ravnati v skladu z Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2.)

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv nameravanega posega na emisije snovi v vode oz. na onesnaženost podzemnih voda, ob doslednem upoštevanju z veljavno zakonodajo predpisanih ukrepov, ukrepov, določenih v OPN MOL-ID, in Odloku o zazidalnem načrtu PCL ter pogojev pristojnega mnenjedajalca (DRSV), ne ocenjuje kot verjetno pomemben.

Emisij snovi v vode na lokaciji nameravanega posega v času obratovanja ne bo. Komunalne odpadne vode iz objekta se bodo odvajale v javno kanalizacijo, zaključeno s komunalno čistilno napravo (CČN Ljubljana). Industrijske odpadne vode ne bodo nastajale, padavinske odpadne vode z zunanjih povoznih površin pa se bodo odvajale preko ustrezno dimenzioniranega lovilnika olj v ponikanje. Za odvajanje odpadnih padavinskih voda s strehe objekta se predvidijo ponikovalni vodnjaki vzhodno in zahodno od objekta. V primeru požara se bo onesnažena požarna voda zbrala v kletni etaži, skladno s smernicami IZS, in ne bo prosto odtekala v tla izven objekta.

Glede na navedeno vpliv nameravanega posega na emisije snovi v vode ministrstvo ocenjuje kot manj pomemben vpliv.

Ministrstvo je v okviru obravnavanega upravnega postopka dne 1. 12. 2025 prejelo mnenje št. 35019-58/2025-2 z dne 28. 11. 2025 od DRSV, iz katerega izhaja, da je predmetna lokacija v 3A vodovarstvenem območju ter, da je po uradnih evidencah zanemarljiva verjetnost pojavljanja plazov. Iz mnenja DRSV nadalje izhaja, da so bili za nameravani poseg izdani projektni pogoji št. 35506-1284/2025-3 z dne 29. 5. 2025 ter da je pooblaščenec nosilca nameravanega posega dne 14. 11. 2025 vložil vlogo za pridobitev mnenja. DRSV je podala mnenje, da na podlagi izdanih projektnih pogojev (priloženih k mnenju DRSV) za nameravani poseg z vidika vpliva na vodni vir, ni potrebno izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje.

Nastajanje odpadkov

V času izvajanja gradnje bodo nastali gradbeni odpadki, ki bodo posledica gradbenih del. Predvidoma bo največ izkopnega materiala, ocenjena količina izkopnega materiala znaša 74.000 m³ v razsutem stanju. Izkop v navedeni količini se bo odpeljal z gradbišča.

Pred začetkom gradnje načrtovanega objekta bo na lokaciji v jugozahodnem delu odstranjen del stavbe Masarykova 15. Rušitvena dela bodo trajala ca. 12 dni. Gradbeni odpadki v času rušitvenih del se bodo zbirali ločeno.

Lokacija viškov izkopnega materiala v tej fazi še ni znana. Gradbeni odpadki bodo oddani pooblaščenemu zbiralcu ali izvajalcu obdelave tovrstnih odpadkov, predelava odpadkov se na gradbišču ne bo izvajala.

Verjetno je tudi nastajanje manjših količin nevarnih odpadkov (zaoljene krpe ipd.), ki se ne bodo mešali z ostalimi odpadki, temveč se bodo ločeno začasno skladiščili v ustreznih posodah in oddali zbiralcu ali izvajalcu obdelave tovrstnih odpadkov.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv z vidika ravnanja z odpadki v času gradnje ne ocenjuje kot pomemben.

V času obratovanja je pričakovati predvsem nastajanje komunalnih odpadkov, ki se bodo zbirali v ustreznih zabojnikih in redno odvažali. V objektu ne bo dejavnosti, ki bi imele za posledico nastajanje posebnih vrst odpadkov ali nevarnih odpadkov v večjih količinah.

Za manjše količine nevarnih odpadkov, ki bodo nastali pri vzdrževanju naprav v objektu (npr. zaoljene krpe ipd.), bo poskrbel vzdrževalec.

Vpliv nastajanja odpadkov in s tem vpliv na obremenjevanje okolja z odpadki v času obratovanja ministrstvo ne ocenjuje kot pomemben.

Radioaktivno sevanje

V obstoječem stanju na zemljiščih, na katerih je previden nameravani poseg, ni virov radioaktivnega sevanja. V času gradnje in v času obratovanja na območju ne bo prisotnih virov radioaktivnega sevanja. Vpliva ne bo.

Elektromagnetno sevanje

V skladu s 23. členom Odloka o zazidalnem načrtu PCL se lokacija nameravanega posega nahaja znotraj območja II. stopnje varstva pred elektromagnetnim sevanjem.

V okolici nameravanega posega so prisotni obstoječi viri visokofrekvenčnega elektromagnetnega sevanja, in sicer bazna postaja sistema GSM-R (900 MHz), ki se nahaja približno 16,8 m vzhodno od objekta in bazna postaja sistema UMTS (2100 MHz), locirana približno 176 m vzhodno od objekta. Bazna postaja GSM-R (900 MHz) ni več v delovanju in je predvidena njena odstranitev v roku enega meseca. Odstranitev bazne postaje ni del nameravanega posega.

Antene baznih postaj mobilnih komunikacijskih sistemov so praviloma močno usmerjene, zlasti v vertikalni ravnini. Večino energije sevajo v ravnem sevalnem snopu, ki poteka v višini anten in je širok do 10°. Neposredno pod antenami jakost elektromagnetnega polja hitro upada; mejne vrednosti praviloma niso presežene že dva metra pod anteno.

Na podlagi podatkov iz brošure EMS – Vplivna območja na Forumu EMS (Vir: Elektromagnetna sevanja - Vplivna območja (Forum EMS, 2008) je ocenjeno, da je vplivno območje baznih postaj pri frekvencah 900 MHz in 2100 MHz v območju II. stopnje varstva pred elektromagnetnim sevanjem omejeno na pas v širini približno 7,5 m na višini antene.

Skladno z E-karto Indeksa izpostavljenosti elektromagnetnemu sevanju Inštituta za neionizirana sevanja (Vir: E-karta EMS (inštitut za neionizirana sevanja, 2025). <https://inis.si/karta/>) je na lokaciji nameravanega posega, pri višini 1 m nad tlemi, ocenjen indeks izpostavljenosti visokofrekvenčnim EMS približno 9 %. Indeks izpostavljenosti predstavlja delež mejnih vrednosti, določenih z Uredbo o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. št. 70/96, 41/04 – ZVO-1 in 44/22 – ZVO-2).

Na podlagi razpoložljivih podatkov o obstoječih virih elektromagnetnega sevanja in prostorski umeščenosti predvidenega objekta ministrstvo ugotavlja, da se objekt CVP nahaja izven vplivnih območij obstoječih baznih postaj, kot so ta opredeljena za območje II. stopnje varstva pred elektromagnetnim sevanjem.

Novih virov elektromagnetnega sevanja na območju v času gradnje ne bo - vpliva ne bo.

Objekt se bo napajal preko nove transformatorske postaje, ki je predvidena v kletni etaži objekta, kjer v bližini ni prostorov, v katerih bi se ljudje zadrževali daljši čas. Po podatkih Forumu EMS (Elektromagnetna sevanja – Vplivna območja; Forum EMS, 2008) transformatorske postaje za napajanje uporabnikov z nazivnimi močmi od nekaj deset kVA pa vse do nekaj MVA, ne glede na namestitve (v transformatorski stavbi ali na nadzemnem drogu daljnovoda) povzročajo v svoji okolici razmeroma majhno električno polje, zato je pri določanju vplivnega območja pomembno magnetno polje oziroma gostota magnetnega pretoka. Značilna transformatorska postaja v naselju (630 kVA) povzroča sevalne obremenitve, ki so že na razdalji približno 5 m nižje od zakonsko določenih mejnih vrednosti za I. območje varstva pred sevanjem. Mejna vrednost gostote magnetnega pretoka za I. območje varstva pred sevanjem je lahko presežena do razdalje približno 2 m od zunanjega zidu transformatorske postaje, ponekod pa je to območje še manjše. Glede na predvideno umestitev nove transformatorske postaje ministrstvo tovrstni vpliv na okolje ne ocenjuje kot verjetno pomemben.

Sevanje svetlobe v okolico

Gradbena dela se bodo izvajala le v dnevnem času, zato razsvetljava gradbišča ni predvidena. V primeru, da bo ta izjemoma potrebna, ker se bodo dela izvajala v zimskem času, pa bo morala biti skladna s pogoji in omejitvami, ki jih za razsvetljavo gradbišča določa Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10, 46/13 in 44/22 – ZVO-2).

V času obratovanja načrtovanega objekta bodo emisije svetlobe posledica zunanje razsvetljave objekta (razsvetljava poslovne stavbe), pri čemer se bodo pri načrtovanju in izvedbi upoštevala

določila Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja glede povprečne električne moči svetilk in omejitev osvetljevanja varovanih prostorov v okolici. Natančen načrt razsvetljave bo izdelan v fazi PZI. Razsvetljava fasad in objektov za oglaševanje ni predvidena. Vpliv nameravanega posega na svetlobno onesnaženje okolja v času obratovanja ministrstvo ocenjuje kot nepomemben vpliv.

Segrevanje ozračja / vode

Gradnja ne bo vir segrevanja ozračja in vode, vpliva ne bo.

Nameravani poseg prav tako ne bo predstavljal vira segrevanja ozračja in vode - vpliva ne bo.

Vonjave

Širše območje obravnavane lokacije ni obremenjeno z vonjavami. Nameravani poseg ne bo vir vonjav ne v času gradnje, kot tudi ne v času obratovanja - vpliva ne bo.

Vidna izpostavljenost

Gradnja bo pomenila začasno motnjo v prostoru, ki bo posledica prisotnosti gradbene mehanizacije, gradbiščnih elementov in gradbenih materialov na območju gradbišča. Teren na širšem območju obravnavane lokacije je raven, lokacija nameravanega posega se nahaja v središču mesta, sredi urbaniziranih površin. Lokacija zato ni posebej vidno izpostavljena razen iz neposredne bližine. Z gradnjo prizadete površine se bo krajinsko ustrezno uredilo. Ker bo vpliv gradbišča le začasen in ker bo gradnja potekala na omejenem območju gradbišča, ki bo od okolice ločeno z gradbiščno ograjo, ministrstvo vpliv na vidne značilnosti območja v času izvajanja gradbenih del ocenjuje kot nepomemben.

Ministrstvo ugotavlja, da je nameravani poseg umeščen v že urbanizirano območje in da je njegova lega ter zunanja ureditev usklajena z načrtovano prostorsko ureditvijo širšega območja. Iz dokumentacije izhaja, da se objekt umešča kot objekt B7 v prostorski enoti P7 v okviru Zazidalnega načrta PCL, pri čemer prometna in zunanja ureditev sledita zasnovi ureditve ob Masarykovi in Metelkovi cesti ter predvidenim servisnim/intervencijskim povezavam. Ob Masarykovi cesti je upoštevana tudi ureditev zelenega pasu, kar prispeva k oblikovanju jasnega prostorskega roba in blaženju vizualne izpostavljenosti ob prometnici. Zaradi takšne umeščenosti objekt ne predstavlja neskladnega poudarka, temveč sledi načrtovani urbanistični strukturi območja.

Vizualni vpliv v času obratovanja je nadalje odvisen od arhitekturne zasnove fasad. Iz projektne dokumentacije izhaja, da je fasadni ovoj zasnovan kot kombinacija zasteklitev in polnih delov s horizontalno členitvijo. Polni deli (betonski parapeti) vključujejo elemente korit z rastlinjem, perforirani kovinski paneli pa poleg oblikovne vloge delujejo tudi kot pasivni senčilni elementi, ki zmanjšujejo bleščanje in neželene odseve. Dodatni negativni vizualni učinki zaradi fasadne osvetlitve ali oglaševanja niso pričakovani, ker fasadna razsvetljava in objekti za oglaševanje niso predvideni; zunanja razsvetljava se načrtuje skladno s predpisi s področja svetlobnega onesnaževanja. Ministrstvo zato vpliv nameravanega posega na vidne značilnosti območja v času obratovanja ocenjuje kot nepomemben.

Sprememba rabe tal

Z nameravanim posegom ne bo prišlo do spremembe rabe tal. Raba tal bo enaka kot v obstoječem stanju. Gre za stavbna zemljišča, pretežno pozidana. V času gradnje in obratovanja vpliva ne bo.

Sprememba vegetacije

Vegetacije na območju nameravanega posega ni. V okviru nameravanega posega bodo urejene zelene površine v okolici objekta.

Raba vode

V času gradnje se bo voda iz javnega vodovodnega omrežja uporabljala za potrebe gradbišča, in sicer za izdelavo betona, vlaženje površin kot protiprašna zaščita ipd. Predvidena poraba vode

za izvajanje gradbenih del ni znana, vendar se porabe večjih količin, glede na obseg in način gradnje, ne pričakuje. Vpliv bo začasen in zanemarljiv.

Raba vode v času obratovanja bo omejena na vodo iz javnega omrežja za potrebe zaposlenih in protipožarno zaščito. V objektu ne bo dejavnosti, ki bi zahtevale večjo porabo vode. Raba vode za obravnavani objekt v času obratovanja ne bo pomembno vplivala na količinsko stanje voda, ki se uporabljajo za preskrbo prebivalstva s pitno vodo na širšem območju.

Vpliv na rabo vode ministrstvo ocenjuje kot manj pomemben.

Eksplozije

Pri nameravanem posegu v času gradnje in obratovanja eksplozije ne bodo prisotne – vpliva ne bo.

Narava – biotska raznovrstnost, varovana območja, naravne vrednote in ekološko pomembna območja

Lokacija nameravanega posega je deloma že pozidana. Širša okolica je pozidana z objekti različnih starosti in velikosti. Lokacija nameravanega posega ne predstavlja pomembnejšega življenjskega prostora za rastline in živali.

Načrtovana gradnja ne sega na območje varstva narave. Vpliva na naravo, varovana območja, naravne vrednote, ekološko pomembna območja in zavarovana območja narave v času gradnje in obratovanja ne bo. Vpliva na biotsko raznovrstnost in vegetacijo ne bo.

Kulturna dediščina

Lokacija se nahaja na območju enote kulturne dediščine EŠD 328 – Ljubljana mestno jedro (naselbinska dediščina), ki leži med Groharjevo cesto, Tivolsko cesto, glavno železniško postajo, železniško progo, Gruberjevim prekopom, Ljublanico in Gradaščico. Gre za posebno pomembno kulturno in zgodovinsko mestno območje z izjemno gostoto kulturnih spomenikov in kvalitetnih urbanističnih ansamblov iz različnih zgodovinskih obdobj.

Na delu lokacije nameravanega posega, na zemljiščih v k.o. 1737 Tabor s parcelnimi številkami 2106/40, 2106/35, 2123/1, 2125/1, 2124 in 2126/, so trenutno objekti, ki se uporabljajo v različne namene, kot je skladiščenje, poslovne dejavnosti ter storitveno obrtne dejavnosti. Vsi objekti so v precej slabem stanju in nimajo posebne arhitekturne ali urbanistične kvalitete. Območje ni izrazito vidno izpostavljeno razen iz neposredne okolice.

Glede na to, da gre za že pozidano območje z umetnim nasipom pod objekti, je verjetnost najdb arheoloških ostalin majhna. Glede na obstoječe stanje na lokaciji bodo novi objekti predstavljali izboljšanje stanja. Ministrstvo je v okviru obravnavanega upravnega postopka pridobilo mnenje št. 35102-0362/2025-6 z dne 17. 12. 2025 od ZVKDS OE Ljubljana, iz katerega izhaja, da se bo nameravani poseg sicer izvedel na območju registrirane enote naselbinske dediščine Ljubljana - Mestno jedro (EID 1-00328), vendar pa je verjetnost vplivov zaradi nameravanega posega na varovane sestavine naselbinske dediščine majhna, zato izvedba presoje vplivov na okolje ter pridobitev okoljevarstvenega soglasja, zaradi varstva kulturne dediščine, ni potrebna. ZVKDS OE Ljubljana je za nameravani poseg že izdal kulturnovarstvene pogoje št. 35102-0362/2025-2 z dne 19. 6. 2025 in kulturnovarstveno mnenje, št. 35102-0362 z dne 9. 12. 2025.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv nameravanega posega na kulturno dediščino ne ocenjuje kot verjetno pomemben.

Tveganje nastanka okoljskih in drugih nesreč

Nameravani poseg v času gradnje in obratovanja ne bo predstavljal tveganja za povzročitev okoljskih, naravnih in drugih nesreč. Lokacija nameravanega posega se nahaja izven vodnih in priobalnih zemljišč ter poplavno in erozijsko ogroženih območij. Nahaja se sicer na vodovarstvenem območju VVO III A (podobno območje z milejšim vodovarstvenim režimom), vendar je ob ustrezni organizaciji gradbišča in upoštevanju predpisanih zaščitnih ukrepov v času gradnje tveganje za povzročitev okoljskih, naravnih in drugih nesreč zanemarljivo.

Nameravani poseg se ne uvršča med obrate manjšega in večjega tveganja za okolje, glede na določila Uredbe o preprečevanju večjih nesreč in zmanjševanju njihovih posledic (Uradni list RS,

št. 22/16, 44/22-ZVO-2, 50/23), niti med dejavnosti, ki povzročajo industrijske emisije, upoštevajoč določila Uredbe o vrsti dejavnosti in naprav, ki povzročajo industrijske emisije (Uradni list RS, št. 68/22).

Ministrstvo je v okviru presoje tveganj nesreč oziroma požarne varnosti upoštevalo rešitve, navedene v priloženem Tehničnem poročilu (DGD, Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa Ljubljana, Tehnično poročilo, oktober 2025, Tiring inženiring d.o.o in Eleia iC d.o.o.). Iz dokumentacije izhaja, da je za objekt predvideno zagotavljanje ustrezne oskrbe s požarno vodo za potrebe notranjega hidrantnega omrežja, izvedenega kot mokri dvižni vod. Oskrba s požarno vodo se zagotavlja preko črpalne naprave za povišanje tlaka in namenskega rezervoarja požarne vode najmanjšega volumna 72 m³, kar ustreza zahtevani količini 10 l/s v trajanju 2 ur. Predvideno je avtomatsko dopolnjevanje iz javnega vodovoda ter rezervno električno napajanje črpalne naprave za najmanj 2 uri, s čimer se zagotavlja zanesljivost delovanja sistema v izrednih razmerah.

Nadalje dokumentacija predvideva popolno avtomatsko sprinkler zaščito objekta (kletne etaže, pritličje in nadstropja) z ločenima dvižnima vodomoma v ločenih jaških, kar zmanjšuje tveganje nedelovanja sistema v primeru okvare posameznega voda. Za sprinkler sistem je predviden lasten zalogovni rezervoar vode volumna približno 120 m³ (dimenzioniranje po NFPA za 60 minut gašenja) z možnostjo dopolnjevanja iz javnega vodovoda ter izveden gasilski priključek na fasadi. Iz tehničnega poročila izhaja tudi, da v objektu niso predvidene nevarne snovi, zaradi katerih bi bil potreben poseben zajem požarne vode zaradi preprečevanja onesnaženja. Na podlagi navedenega ministrstvo ugotavlja, da so v projektni dokumentaciji predvideni tehnični ukrepi za zmanjšanje tveganj požara ter za učinkovito intervencijsko delovanje, zato je nameravani poseg z vidika požarne varnosti in tveganja nesreč ob izvedbi predvidenih rešitev sprejemljiv.

Tveganje za zdravje ljudi

Ministrstvo je pri presoji tveganja za zdravje ljudi upoštevalo predvsem vplive, ki bi lahko nastopili v času gradnje (povečane koncentracije delcev PM₁₀, hrup gradbišča in s tem povezano vznemirjanje prebivalcev) ter v času obratovanja (hrup strojnih naprav in dodatni promet). Območje nameravanega posega je v urbanem okolju z že prisotnimi obremenitvami, pri čemer je v bližini stanovanjska pozidava z varovanimi prostori, zato je bilo treba preveriti možnost dodatnih vplivov na zdravje ljudi.

V času gradnje so za zdravje ljudi relevantni predvsem delci PM₁₀ in hrup. Onesnaženost z delci PM₁₀ se lahko lokalno poveča zaradi zemeljskih del, internega transporta po gradbišču ter prevozov na javnem cestnem omrežju. Zato so v izreku odločbe določeni omilitveni ukrepi za zmanjšanje prašenja (npr. protiprašne ograje/ponjave, omejitev hitrosti, pranje vozil, prekinitev del ob napovedanih povišanih ravneh PM₁₀) ter obveznost monitoringa koncentracij PM₁₀ v času intenzivne gradnje, s čimer se zagotavlja sprotno preverjanje stanja in možnost pravočasnega dodatnega ukrepanja. Hrup gradbišča lahko povzroča motnje počitka in povečano obremenitev prebivalcev, zato so določene časovne omejitve gradbenih del in transporta, zahteve glede uporabe in vzdrževanja opreme, protihrupne ograje ter monitoring hrupa; dodatno je predvideno tudi obveščanje prebivalcev in obravnava pritožb, kar zmanjšuje tveganje neugodnih učinkov zaradi dolgotrajnega vznemirjanja.

V času obratovanja so potencialno relevantni predvsem hrup prezračevalnih naprav in promet, vendar je glede na predložene strokovne podlage ocenjen prispevek obratovanja k obremenitvi okolja kot nebiten, ob upoštevanju pogojev, da obratovanje strojnih instalacij ne povzroča preseganja veljavnih mejnih vrednosti hrupa pri najbližjih varovanih prostorih. Ker objekt po izvedbi ni predviden kot vir industrijskih emisij, nima dejavnosti, ki bi povzročale pomembne emisije v zrak, in ne predstavlja obrata tveganja za večje nesreče, ministrstvo ocenjuje, da ob upoštevanju določenih ukrepov in monitoringa tveganje za zdravje ljudi ni verjetno pomembno.

Odločitev

Na podlagi pregleda celotne dokumentacije upravne zadeve je ministrstvo ugotovilo, da je nameravani poseg sprejemljiv za okolje, ob upoštevanju v nadaljevanju navedenih ukrepov, ki so

predvideni za zmanjšanje ali preprečevanje pomembnih škodljivih vplivov na okolje in so tudi sestavni del vloge nosilca nameravanega posega. To posledično tudi pomeni, da nameravani poseg ne bo imel verjetno pomembnih vplivov na okolje in posledično zanj ni treba izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja.

Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje

Emisije onesnaževal zrak

Na širšem območju so glavni viri onesnaževanja cestni promet, kurišča in industrijski/proizvodni procesi; povečane obremenitve so stalno ob večjih prometnicah in ob industriji, pozimi pa se dodatno poslabšajo zaradi kurilne sezone in neugodnih meteoroloških razmer (inverzije, slabo mešanje zraka). Čeprav so se izpusti iz prometa 1990–2020 močno zmanjšali (zakisovanje –74 %, predhodniki ozona –77 %, delci 2000–2020 –56 %), promet v letu 2020 še vedno predstavlja velik delež (npr. 38 % NO_x). Pri delcih je ključni vir na ravni države zgorevanje v gospodinjstvih (mala kurišča) (2020: 53 % PM₁₀ in 74 % PM_{2,5}).

Za Ljubljano so najbolj zanesljiv pokazatelj meritve (ARSO in okoljsko merilno mesto MOL). V letih 2021–2022:

- PM₁₀: dovoljeno število preseganj dnevne mejne vrednosti (35-krat) ni bilo preseženo; največ preseganj je na merilnem mestu Ljubljana Center (2021: 30; 2022: 27), predvsem pozimi. Opazen je dolgoročni trend padanja PM₁₀, a z medletnimi nihanjem zaradi vremena.
- PM_{2,5}: mejna letna vrednost (20 µg/m³) na merilnem mestu LJ Bežigrad ni presežena, vendar so ravni na urbanih mestih v Sloveniji še vedno nad strožjimi priporočili WHO.
- NO₂: v 2021–2022 ni preseganj letne/urne mejne vrednosti; zgodovinsko so bila preseganja letne vrednosti zabeležena predvsem na Lj Center (promet).
- SO₂, CO, benzen: ravni so nizke in pod mejnimi vrednostmi.
- Ozon: poleti izrazitejši (sekundarno onesnaževalo); v 2022 so bile ravni na splošno višje kot 2021 zaradi vremenskih razmer.

Med gradbenimi deli se bo onesnaženost z delci PM₁₀ povečala na območju in v okolici gradbišč a nameravanega posega zaradi obratovanja gradbene mehanizacije in naprav, internega transporta po gradbišču in dodatnega transporta za potrebe gradnje. Obremenitev bo največja pri intenzivnih zemeljskih delih (izkop in odvoz zemeljskega materiala) na gradbišču ter ob transportnih poteh do gradbišča. Vpliv gradnje na ožjem območju ob gradbišču bo neposreden in kratkoročen, na širšem vplivnem območju pa bo prisoten tudi daljinski vpliv zaradi prevozov gradbenega in izkopnega materiala.

Gradbena dela, ki najbolj vplivajo na emisije delcev PM₁₀ z območja gradbišča nameravanega posega, so: rušitev dela stavbe Masarykova cesta 15 (predhodna dela), pripravljalna zemeljska dela, izkop gradbene jame (zavarovanje gradbene jame, izkop), obratovanje delovnih naprav in strojev na gradbišču, transport gradbenega materiala.

Emisije na območjih gradbišč v splošnem nastajajo zaradi premikov in utrjevanja zemeljskih in sipkih materialov, emisije na transportnih poteh pa zaradi prevoza tovornih vozil in gradbene mehanizacije. Emisije prahu so največje z neutrjenih površin gradbišča, na dovoznih cestah pa se emisije z oddaljenostjo od gradbišča manjšajo. Prašni delci se bodo ob neustreznem prevozu sipkih materialov in neučinkovitem čiščenju tovornih vozil na območjih navezav gradbišča na javno cestno omrežje v zrak sproščali tudi z vozniških površin dovoznih javnih cest.

Prašenje z gradbišča bo izrazito predvsem v obdobjih suhega in vetrovnega vremena. Zaradi sipkih sedimentov zemljine bo treba med gradnjo izvajati osnovne ukrepe za preprečevanje prašenja z odkritih površin in transportnih sredstev.

Za nameravani poseg je bil izdelan elaborat Projekt: Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa v Ljubljani, Elaborat: Strokovna ocena preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča, št. 2025-012 KZR PVO, oktober 2025, dopolnitev november 2025, EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor (v nadaljevanju Strokovna ocena emisije delcev iz gradbišča). Ministrstvo je na podlagi proučitve predložene Strokovne ocene emisije delcev iz gradbišča ugotovilo naslednje:

- da je v prvem letu gradnje (1.-12. mesec gradnje, ki vključuje pripravljala dela, varovanje gradbene jame, izkop in zemeljska dela, temeljenje objekta, gradbena dela pri izgradnji kleti ter del (3 od 4 mesece), z upoštevanjem omilitvenih ukrepov, s katerimi se poveča vlažnost materiala na gradbišču ter zmanjša količina melja na dovoznih cestah, ocenjena skupna maksimalna mesečna emisija delcev PM_{10} 1,77 kg/h, povprečna letna emisija pa 0,37 kg/h, od tega: z območja gradbišča na mesečni ravni 0,20 kg/h in na letni ravni 0,04 kg/h; z gradbiščnih poti na mesečni ravni 0,17 kg/h in na letni ravni 0,04 kg/h, z dovoznih cest na mesečni ravni 1,4 kg/h in na letni ravni 0,29 kg/h;
- da je v drugem letu gradnje (13.-24. mesec gradnje, ki vključuje gradbena dela nadzemnega dela objekta, obrtniška in instalacijska dela ter zunanja ureditev okolice in komunalna ureditev) z upoštevanjem omilitvenih ukrepov, ocenjena skupna maksimalna mesečna emisija delcev PM_{10} 0,20 kg/h, povprečna letna emisija pa 0,08 kg/h, od tega: z območja gradbišča na mesečni ravni 0,08 kg/h in na letni ravni 0,01 kg/h, z gradbiščnih poti na mesečni ravni 0,013 kg/h in na letni ravni 0,008 kg/h, z dovoznih cest na mesečni ravni 0,11 kg/h in na letni ravni 0,06 kg/h.

V Strokovni oceni emisije delcev iz gradbišča je bila z modelnim izračunom ocenjena tudi dodatna onesnaženost zraka z delci PM_{10} zaradi delovanja gradbišča ter gradbiščnih in dovoznih poti. Izračun temelji na ocenjenih povprečnih dnevniških emisijah iz odprtih gradbenih površin in prometa po gradbiščnih/ dovoznih cestah. Izračun je bil izveden po smernici Austal2000 z orodjem IMMI-2023 ob uporabi meteoroloških podatkov postaje Ljubljana (leto 2020), stabilnostnih razredov (Pasquill–Gifford) ter podatkov o hrapavosti in pozidavi. Modeliranje je bilo izvedeno za območje 1.000 m × 1.000 m (osnovna celica 5 × 5 m) in za 12 imisijskih točk pri najbližjih stanovanjskih in poslovnih objektih (višina ocenjevanja 2 m). Ocenjeni sta povprečna letna dodatna koncentracija (za obe gradbeni sezoni) in najbolj obremenjen mesec posamezne sezone.

Izračunana je bila dodatna obremenitev brez ukrepov ter z ukrepi. Pri doslednem izvajanju protiprašnih ukrepov (vlaženje odkritih površin, čiščenje gradbiščnih poti in vozil, prekrivanje sipkega tovora, protiprašna zaščita/utrditve dovoznih navezav) se lahko emisije PM_{10} zmanjšajo do 50 %, na transportnih poteh pa do 75 %, kar je upoštevano tudi v scenariju z ukrepi. V sklopu omilitvenih ukrepov je upoštevana tudi utrditev ter protiprašna zaščita vseh navezovalnih cest na lokalno cestno omrežje.

Splošna ocena emisije delcev iz gradbišča neposrednega vpliva gradnje nameravanega posega na onesnaženost zraka z delci PM_{10} kaže naslednje:

- v času gradnje bosta prašenju najbolj izpostavljena bližnja poslovna objekta Masarykova cesta 15 in 16, dodatna onesnaženost zraka v času gradnje bo prisotna tudi na območju navezave dovozne ceste na gradbišče iz Masarykove ceste (Metelkova ulica 13, Masarykova cesta 19, 26, 28, 34 in 36, Metelkova ulica 13 ter Šmartinska cesta 9), delno povečane koncentracije delcev PM_{10} bodo tudi ob dovoznem cestnem omrežju (Masarykova, Šmartinska);
- pri najbolj izpostavljeni poslovni stavbi Masarykova cesta 15 bi dodatna obremenitev z delci PM_{10} brez upoštevanja omilitvenih ukrepov po oceni dosegala na letnem povprečju v prvem letu gradnje do 216 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, v drugem letu gradnje pa do 110 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; v času intenzivne gradnje pa so ocenjene koncentracije še višje;
- pri najbolj izpostavljenih stanovanjskih stavbah (Masarykova 19, Metelkova ulica 13, Masarykova cesta 26, ki je zapuščena, Masarykova cesta 34 in 36 ter Šmartinska cesta 9) bi dodatna obremenitev z delci PM_{10} brez upoštevanja omilitvenih ukrepov po oceni dosegala na letnem povprečju v prvem letu gradnje med 21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ter v drugem letu gradnje med 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in 14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- z upoštevanjem zakonskih omilitvenih ukrepov (prekrivanje tovora s ponjavami, čiščenje vozil pred vključevanjem na javno cestno omrežje, vlaženje gradbišča,...) se najvišje mesečne in povprečne letne koncentracije delcev PM_{10} zmanjšajo;
- ocenjene dodatne koncentracije delcev PM_{10} z upoštevanjem splošnih omilitvenih ukrepov bodo pri izpostavljeni poslovni stavbi Masarykova cesta 15 dosegale na letnem povprečju v prvem letu gradnje do 76 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, v drugem letu gradnje do 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, pri stavbi

Masarykova cesta 16 pa v prvem letu gradnje do $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$, v drugem letu gradnje pa do $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pri bližnjih stanovanjskih stavbah so koncentracije manjše in sicer v prvem letu gradnje do največ $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$, v drugem letu gradnje pa do največ $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$;

- v najbolj intenzivni fazi gradnje v času zemeljskega izkopa bodo koncentracije po oceni največje in bo predvsem ob neugodnih vremenskih pogojih možno preseganje mejne vrednosti.

Z upoštevanjem zakonsko predpisanih omilitvenih ukrepov so ocenjene letne koncentracije delcev PM_{10} pri poslovni stavbi Masarykova cesta 15 nad mejno vrednostjo, zaradi česar so v Strokovni oceni emisije delcev iz gradbišča predlagani dodatni omilitveni ukrepi.

Med gradnjo bo treba na celotnem območju nameravanega posega izvajati redne in učinkovite protiprašne ukrepe za zmanjšanje emisije prahu iz območja gradbišč ter transportnih poti. Za zmanjševanje emisije prahu, ki nastajajo pri gradbenih in drugih delih v gradbeništvu, določa Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem z delci PM_{10} (OP PM_{10}), Vlada RS, 2009, naslednje omilitvene ukrepe:

- prepoved uporabe necestnih premičnih strojev, ki se uporabljajo v gradbeništvu, brez filtrov za delce, se uvede najkasneje v obdobju dveh let po začetku izvajanja ukrepov za zmanjševanje emisije PM_{10} ,
- na celotnem območju gradnje je treba zagotoviti obvezno izvajanje ukrepov za zmanjševanje emisije prahu pri gradbenih delih.

Nadalje je potrebno upoštevati naslednje ukrepe izhajajoče iz Uredbe o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2):

- treba je upoštevati zahteve za motorje, vgrajene v gradbeno mehanizacijo ali druge naprave, ki so na gradbišču, za motorje na kompresijski vžig, zahteve za postopke mehanske obdelave na gradbišču, za gradbeno mehanizacijo in druge naprave, ki so na gradbišču, ter za organizacijske ukrepe na gradbišču. Pri gradbenih delih, pri katerih lahko nastaja povečana emisija delcev, se morajo izvajati naslednji ukrepi preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev:
 - prepovedano je odstranjevati prašno usedlino s pihanjem, prašne površine čistiti s stisnjenim zrakom ali čistiti na območju gradbišča s suhim pometanjem,
 - prašne usedline je treba odstranjevati z vlažnim ali mokrim postopkom glede na stanje tehnike ali s sesalnim postopkom z uporabo primerne sesalnika za prah ali prašne usedline,
 - prah je treba vezati na površinah materialov z vzdrževanjem vlažnosti materiala, na primer z avtomatskim ali ročnim vodnim škropljenjem,
 - pri premeščanju in pretovarjanju je treba gradbene odpadke odmetavati z višin, ki niso večje od višin posod ali zabojnikov, ki se uporabljajo za zbiranje in prevažanje gradbenih odpadkov, gradbene odpadke pa je treba zbirati in prevažati v zaprtih ali pokritih posodah ali zabojnikih,
 - rušenje ali razgradnjo objektov (obstoječa komunalna infrastruktura) je treba izvesti, če je tehnično možno, v velikih kosih, prah pa je treba vezati na gradbeni material z močenjem.

Pri gradnji, pri kateri nastaja izrazita emisija delcev, se mora uporabljati gradbena mehanizacija in druge naprave, ki so:

- na delovnih odprtinah, izstopnih mestih in mestih nastajanja prahu opremljene za odsesavanje prahu, ali
- zaprti viri prahu, ali
- opremljeni za vezavo prahu z močenjem.

Izvajalec mora zagotoviti, da se na gradbišču nepokritih sipkih gradbenih materialov ne prevaža, skladišči ali pretovarja. Izvajanje ukrepov med gradnjo je obvezno, za kar odgovarja izvajalec del, nadzoruje pa ga nadzornik gradnje.

Posredno je zmanjševanje vpliva prometa na onesnaževanje zraka, ki velja tudi za gradbišča,

urejeno tudi v Zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, Uradni list RS, št. 156/21 – uradno prečiščeno besedilo, 161/21-popr., 22/25 in 86/25 – odl. US), ki določa:

- z uporabo vozila se ne sme povzročati čezmernega hrupa oziroma ropota ali kako drugače onesnažiti okolja,
- iz vozila je prepovedano odmetavati kakršnekoli stvari (cigaretni ogorki, papir, plastenke itd.),
- ko voznik na cesti vozilo ustavi za več kot tri minute ali ga parkira, mora takoj ugasniti motor. Ta določba se ne uporablja za vozila, pri katerih motor poganja naprave za opravljanje določenih del (vozilo za zbiranje in odvoz odpadkov, vozilo za čiščenje kanalov, avtomobilsko dvigalo ipd.).

Za gradbišče je treba zaradi preprečevanja in zmanjševanja razpršene emisije delcev zagotavljati še naslednje organizacijske ukrepe:

- na gradbišču je treba zmanjševati količine skladiščenega gradbenega materiala in gradbenih odpadkov,
- skladiščeni gradbeni material je treba zaradi zmanjšanja prašenja prekrivati, vlažiti ali zaslanjati pred vplivi vetra,
- na izvozih z gradbiščnih cest oziroma izvozih iz gradbišč na ceste, ki so javno dobro, je treba zagotoviti pranje koles in podvozja vozil,
- redno je treba čistiti gradbiščne ceste z učinkovitimi pometalnimi stroji, ki ne povzročajo prašenja, ali s postopki mokrega čiščenja,
- na gradbišču je treba omejiti hitrost vozil na največ 20 km/h.

Izvajalec mora zagotoviti, da se sipki gradbeni material, gradbeni odpadki in drug gradbeni material, ki povzroča prašenje, dovaža na gradbišče ali odvaža z gradbišča v transportnih sredstvih, ki so pokrita ali zaprta, ali na kakšen drug način, ki onemogoča prašenje. Pri tem je treba upoštevati določila Pravilnika o nalaganju in pritrjevanju tovora v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 70/11).

Dostopne ceste na gradbišče je treba redno čistiti z vlažnimi ali mokrimi postopki. Upoštevati je treba emisijske norme v skladu z zahtevami emisijskih uredb pri začasnih gradbenih objektih, uporabljenih gradbenih strojih in prevoznih sredstvih; ukrep zahteva uporabo tehnično brezhibnih gradbenih strojev in prevoznih sredstev ter njihovo redno vzdrževanje. Necestni premični stroji, ki se uporabljajo v gradbeništvu, se ne smejo uporabljati brez filtrov za delce, enako velja za vozila, namenjena transportu, ki uporabljajo dizelsko gorivo. Treba si je prizadevati uskladiti odvoze in dovoze materiala tako, da bi v obe smeri peljali polni kamioni. Začasne lokacije za odlaganje sipkega materiala morajo biti locirane znotraj območja nameravanega posega.

Uredba o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč v tretji in četrti točki 6. člena določa dodatne zahteve za obratovanje premičnih naprav na gradbišču, in sicer:

- na gradbiščih je gradbene odpadke prepovedano obdelovati s postopki drobljenja, lomljenja ali mletja z napravami, vključno s premičnimi napravami za obdelavo gradbenih odpadkov, če niso opremljene za zajem in čiščenje izstopnega zraka (filtriranje delcev). Če izstopni material vsebuje material zrnatosti z velikostjo manj kot 5 mm, je treba zagotoviti zaprto skladiščenje tega materiala ter zajem in čiščenje izstopnega zraka iz takega skladišča;
- na gradbiščih na območju degradiranega okolja, če površina gradbišča presega 4.000 m² ali če prostornina gradbišča presega 10.000 m³, je gradbene odpadke prepovedano obdelovati s postopki drobljenja, lomljenja ali mletja, vključno z obdelavo gradbenih odpadkov v premičnih napravah.

Nosilec nameravanega posega mora zagotoviti izdelavo elaborata preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišča ter ga priložiti projektu za izvedbo, zavezanec za izvajanje z elaboratom predpisanih ukrepov je izvajalec gradbenih del. Nosilec nameravanega posega mora pred začetkom gradnje zagotoviti, da je izvajalec gradbenih del seznanjen z vsebino

tega elaborata, le-ta pa mora opozoriti nosilca nameravanega posega, da vnese v elaborat vse spremembe in dopolnitve, ki nastajajo med gradnjo v zvezi z ukrepi za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev iz gradbišča. Nadzornik mora zagotoviti, da se na gradbišču med gradbenim nadzorom preverja skladnost izvajanja ukrepov za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev iz gradbišča z elaboratom.

V projektni dokumentaciji DGD so predlagani naslednji dodatni protiprašni ukrepi za omejitev vplivov gradnje, ki naj bi zagotavljali, da bo dodatna onesnaženost zraka z delci PM_{10} v okolici gradbišča glede na računsko oceno manjša:

- izvedba začasnih polnih gradbiščnih ograj višine 2,0 m in skupne dolžine 242 m, in sicer:
 - gradbiščne ograje na vzhodni in južni meji gradbišča skupne dolžine 185 m,
 - gradbiščne ograje na zahodni meji gradbišča dolžine 57 m,
- izvedba protiprašne ponjave višine 2,0 m na severni meji gradbišča: dolžina 165 m,
- na območju nameravanega posega je treba v primerih, ko je uradno razglašeno čezmerno onesnaženje zraka z delci PM_{10} , na gradbišču omejiti dela, ki povzročajo prašenje (zemeljska dela),
- postavitve je treba ploščad za pranje vozil pri izhodu iz gradbišča.

Učinkovitost ukrepov se preverja z nadzorom na gradbišču ter z meritvami PM_{10} v okolici gradbišča. Program spremljanja vplivov mora biti časovno usklajen z načrtom gradbenih del in mora vključevati:

- nadzor nad emisijami gradbene mehanizacije in začasnih gradbiščnih naprav na območju celotnega gradbišča (tehnična brezhibnost uporabljene mehanizacije in transportnih sredstev);
- nadzor ukrepov za omejevanje prašenja na gradbišču, začasnih skladišč materiala in na dovoznih cestah na območju gradbišča (vlaženje odkritih površin, čiščenje prevoznih sredstev, prekrivanje sipkih tovorov med transportom...);
- meritve koncentracije delcev PM_{10} v času trajanja vsaj enega meseca na eni lokaciji.

Zavezanec za izvedbo spremljanja vplivov je nadzornik gradnje skupaj z izvajalcem gradbenih del in nosilcem nameravanega posega. Izvajanje ukrepov za zmanjševanje emisije prašnih delcev z območja gradbišča mora evidentirati izvajalec z dnevnim zapisovanjem v gradbeni dnevnik, nadzornik spremlja skladnost izvedbe ukrepov z načrtom ureditve gradbišča. V primeru neskladja nadzornik izdela predlog za odpravo neskladja o tem obvesti nosilca nameravanega posega, v primeru ugotovljenega neupoštevanja predloga pa inšpektorja.

Monitoring onesnaženosti zraka z delci PM_{10} je potrebno izvajati na območju v neposredni bližini gradbišča. V Strokovni oceni emisije delcev iz gradbišča je predlagana izvedba meritev delcev PM_{10} severno od stavbe Masarykove ceste 19 na naslednji lokaciji:

Tabela 3: Program monitoringa kakovosti zraka med gradnjo

Oznaka	Naslov	D96, e	D96, n	Merjeni parametri	Pogostost in trajanje meritev
Gr-Zr1	Masarykova cesta 19	462.697	102.100	Koncentracija PM_{10} , meteorološki parametri	min. 1 x v času intenzivne gradnje (1 mesec)

Zavezanec za izvedbo monitoringa med gradnjo je izvajalec gradbenih del, ki je dolžan zagotoviti izvedbo meritev v času največje intenzivnosti gradbenih del. V primeru prekoračitev mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan izvesti dodatne omilitvene ukrepe (postavitve dodatnih gradbiščnih ograj in ponjav, rednejše vlaženje in čiščenje vozniških površin...) in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti. V primeru nepredvidenih okoliščin kot so pritožbe občanov, nepredvidene dejavnosti, posebno obremenjene transportne poti izven območja gradbišča ipd., je treba meritve izvajati tudi na dodatnih lokacijah.

Koncentracije delcev PM₁₀ v zunanjem zraku je potrebno določiti v skladu s standardom SIST EN 12341:2014 – Kakovost zunanjega zraka – Določitev frakcije suspendiranih delcev PM₁₀ – Referenčna metoda in terenski preskusni postopek za potrditev enakovrednih merilnih metod. Merilna metoda temelji na zbiranju frakcije delcev PM₁₀ v zunanjem zraku na filtru in na gravimetričnem določanju mase. Hkrati z meritvami koncentracij delcev PM₁₀ v zraku je potrebno kontinuirano spremljati tudi meteorološke razmere (temperatura in vlažnost zraka, hitrost in smer vetra).

Meritve delcev PM₁₀ se morajo izvajati s primerljivo (lasersko) metodo, ki omogoča kontinuirane meritve v realnem času ter on-line prenos podatkov o trenutnih koncentracijah delcev PM₁₀, pri čemer mora biti primerljiva metoda validirana z referenčno gravimetrično metodo po standardu SIST EN 12341:2014.

Med gradnjo je v obdobju najbolj intenzivnih gradbenih del treba izvesti vsaj eno kontinuirano enomesečno meritev koncentracijo delcev PM₁₀. Predlagano je, da se meritve delcev PM₁₀ izvedejo v fazi izkopa gradbene jame, ko so na gradbišču pričakovane največje emisije delcev PM₁₀. V primeru ugotovljenih povečanih koncentracij delcev PM₁₀ je treba z meritvami nadaljevati tudi v nadaljevanju gradnje vse do izboljšanja stanja.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv na kakovost zraka v času gradnje ocenjuje kot sprejemljiv, ob upoštevanju zakonodajnih ukrepov, s projektom predvidenih ukrepov in dodatnih omilitvenih ukrepov, določenih v točki I./1./1.1. izreka te odločbe, ter ob dosledni izvedbi monitoringa onesnaženosti zraka z delci PM₁₀, določenega v točki II. izreka te odločbe.

Emisije onesnaževal v zrak v času obratovanja nameravanega posega bodo posledica motornega prometa zaposlenih, predvsem osebnih vozil in zaposlenih v javnem delu objekta (pretežno osebna vozila), saj obravnavani objekt ne bo imel kurilne naprave, v njem pa tudi ne bodo potekale proizvodne ali druge dejavnosti, ki bi imele za posledico emisije onesnaževal v zrak. Zaradi motornega prometa pretežno osebnih vozil v predvidenem obsegu, se kakovost zraka pri najbližjih stanovanjskih objektih v okolici ne bo pomembneje poslabšala.

Ministrstvo tovrstni vpliv nameravanega posega v času njegovega obratovanja ne ocenjuje kot verjetno pomemben.

Hrup

Lokacija nameravanega posega se nahaja v središču mesta Ljubljana, ob Masarykovi cesti na južni strani ter v bližini glavne železniške postaje Ljubljana na severni strani. Nameravani poseg je predviden na območju stavbnih zemljišč z podrobnejšo namensko rabo: CU – območje centralnih dejavnosti v EUP PC-6. Območje nameravanega posega je v celoti razvrščeno v III. stopnjo varstva pred hrupom. Južno, severno in vzhodno od lokacije nameravanega posega ležijo prometne površine (PC-21, raba PŽ – železniška postaja Ljubljana in PC-17 in PC-10, raba PC – Masarykova in Šmartinska cesta), zahodno območje centralnih dejavnosti PC-6 (Potniški center Ljubljana). Vse stanovanjske površine in površine centralnih dejavnosti, ki ležijo v okolici nameravanega posega, so skladno z določili OPN MOL-ID razvrščene v III. stopnjo varstva pred hrupom. V širšem območju nameravanega posega so skladno z OPN-MOL v II. stopnjo varstva pred hrupom razvrščeni EUP BE-68 (Neubergerjeva ulica, raba SS), ki leži 240 m severno.

Za nameravani poseg je bil izdelan elaborat Projekt: Nadgradnja železniške infrastrukture na območju ŽOLP-2, Center vodenja prometa v Ljubljani, Elaborat: Strokovna ocena obremenitve s hrupom v času gradnje in obratovanja, št. 2025-012 SPO HRU PVO, oktober 2025, dopolnitev januar 2026, EPI SPEKTRUM d.o.o., Strossmayerjeva ulica 11, 2000 Maribor (v nadaljevanju Strokovna ocena obremenitve s hrupom), iz katerega izhajajo naslednje ugotovitve:

V obstoječem stanju je na ožjem območju nameravanega posega prevladujoči vir hrupa lokalni cestni promet po Masarykovi in Šmartinski cesti ter promet po železniškem omrežju na območju postaje Ljubljana (glavne proge št. 10 d.m. – Dobova - Zidani Most - Ljubljana, št. 20 Ljubljana - Jesenice - d.m. in št. 50 Ljubljana – Divača – Sežana - d.m., regionalni progji št. 21 Ljubljana - Kamnik in št. 80 Metlika - Ljubljana). V širši okolici je obremenitev predvsem posledica cestnega

prometa po prometnicah v okolici potniškega centra Ljubljana (Masarykova, Šmartinska, Topniška, Vilharjeva cesta).

Obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa v okolici nameravanega posega je velika in povzroča čezmerno obremenitev s hrupom pri praktično vseh stavbah v prvi vrsti pozidave ob Masarykovi in Šmartinski cesti. Pri najbolj izpostavljenih stavbah so presežene tako mejne vrednosti za vir hrupa, kot mejni vrednosti za celotno obremenitev s hrupom v vseh obdobjih dneva. Najvišje vrednosti kazalca L_{dvn} dosežajo do 73 dB(A), vrednost kazalca nočnega hrupa pa do 63 dB(A).

Obremenitev s hrupom zaradi železniškega prometa v okolici nameravanega posega je v primerjavi s hrupom cestnega prometa manjša ter presega mejne vrednosti za vir hrupa le pri stavbah v bližini železniške proge ter še to predvsem v nočnem obdobju, ko se po železniškem omrežju odvija več tovornega prometa. Na samem območju nameravanega posega obremenitev s hrupom zaradi železniškega prometa presega mejne vrednosti. Največja obremenitev s hrupom zaradi železniškega prometa je na fasadah stanovanjskih stavb, ki so izpostavljene nameravanemu posegu, ocenjena v najvišjih etažah stavbe Masarykova cesta 19, kjer je vrednost kazalca hrupa v dnevnem, večernem in nočnem obdobju do 51 dB(A), v celodnevem obdobju do 58 dB(A).

V času gradnje je iz Strokovne ocene obremenitve s hrupom razvidno, da bo gradbišče povzročalo delno povečano obremenitev okolja skozi celotno obdobje gradnje, največjo obremenitev s hrupom pa je pričakovati predvsem v času uvrčavanja pilotov, uporabe pnevmatskih kladiv ter v fazah izkopa in temeljenja novogradnje.

Ocena je bila izdelana ločeno za povprečno letno obremenitev s hrupom v prvem letu gradnje (pripravljalna dela, varovanje gradbene jame, izkop in zemeljska dela, temeljenje ter gradnja podzemnega in nadzemnega dela) ter v drugem letu gradnje (gradnja nadzemnega dela, obrtniška in inštalacijska dela ter zunanja ureditev), dodatno pa tudi za najintenzivnejše mesečne preseke posamezne gradbene sezone.

Dela na gradbišču se bodo izvajala šest dni v tednu, in sicer ob delovnikih med 6. in 18. uro ter ob sobotah med 6. in 16. uro; v istih terminih je predviden tudi promet, povezan z gradbiščem, medtem ko se lahko dela brez uporabe težke gradbene mehanizacije, ki ne vplivajo na povečanje obremenitve s hrupom v okolju, občasno izvajajo tudi izven navedenih terminov. Pri oceni so bile upoštevane vrste in število hkrati delujočih strojev po posameznih fazah izvedbe, vključno z zvočnimi močmi posamezne gradbene mehanizacije in naprav, ter površine posameznih faz gradnje.

Iz ocene izhaja, da je največjo emisijo hrupa pričakovati v 5. mesecu prvega leta gradnje, ko se bodo hkrati izvajali izkop gradbene jame, temeljenje in začetna konstrukcijska dela ter bo prisoten tudi največji obseg odvozov viškov izkopnega materiala. V tem obdobju je pri izpostavljeni stanovanjski pozidavi v okolici nameravanega posega največja obremenitev ocenjena pri stavbi Masarykova cesta 19, pri kateri ocenjeni kazalec dnevnega hrupa dosega do 64,9 dB(A), kar je tik pod mejno vrednostjo (65 dBA). Pri stavbi Masarykova cesta 19 je povečana obremenitev s hrupom ocenjena tudi v fazi varovanja in izkopa gradbene jame (3.-4. mesec), ko obremenitev s hrupom v dnevnem obdobju dosega do 64,7 dB(A). Pri ostalih stavbah z varovanimi prostori v okolici nameravanega posega bo obremenitev s hrupom v posameznih fazah gradnje manjša in bo v dnevnem obdobju dosegala do največ 61 dB(A).

V fazi rušitve dela stavbe Masarykova cesta 15 (ločen poseg, preddela), ki bo trajal okvirno 12 dni, bo obremenitev s hrupom delno povečana, a ne bo presegala mejne vrednosti za gradbišče (do največ 64,8 dB(A) pri stavbi Masarykova cesta 19).

Pri upoštevanju emisije hrupa v najbolj intenzivnih fazah gradnje, neposredna obremenitev s hrupom zaradi gradnje ne bo presegala mejnih vrednosti za gradbišče v dnevnem in celodnevem obdobju (65 dBA). Obremenitev v času intenzivne gradnje bo povečana predvsem pri stavbi

Masarykova cesta 19, kjer bo v času varovanja gradbene jame, izkopa in temeljenja novogradnje mejna vrednost dosežena.

V Strokovni oceni hrupa je prav tako ocenjena celotna obremenitev s hrupom med gradnjo. V neposredni okolici gradbišča je v obstoječem stanju ocenjena čezmerna obremenitev okolja s hrupom zaradi cestnega in železniškega prometa pri praktično vseh stavbah v prvi vrsti pozidave ob Masarykovi in Šmartinski cesti.

Celotna obremenitev s hrupom v času gradnje se bo delno povečala v dnevnem obdobju, v večernem in nočnem obdobju se gradbena dela ne bodo izvajala. Celotna obremenitev s hrupom se bo, ne glede na ocenjeno delno povečanje obremenitve s hrupom zaradi izvajanja gradbenih del, le ne bistveno povečala do te mere, da bi pri najbolj izpostavljeni stanovanjski pozidavi, ki je s hrupom cestnega prometa obremenjena že v obstoječem stanju, ne bo povzročala dodatne čezmerne obremenitve okolja s hrupom. Pri stavbah z ocenjenim preseganjem mejne vrednosti za celotno obremenitev okolja, se bo celotna obremenitev s hrupom v celodnevem obdobju povečala za največ 0,1 dB(A). V času gradnje, upoštevajoč obstoječo obremenitev s hrupom, nameravani poseg ne bo povzročil dodatno čezmerno obremenjenih stavb glede na mejne vrednosti za celotno obremenitev okolja s hrupom.

Za čas gradnje so predvideni naslednji omilitveni ukrepi:

- uporaba delovnih naprav, gradbenih strojev, ki so izdelane v skladu z zahtevami Pravilnika o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem (Uradni list RS, št. 106/02, 50/05, 49/06, 17/11- ZTZPUS-1);
- časovna omejitev obratovanja gradbišč:
 - gradbena dela na odprtih površinah (vsa dela, kjer obratuje težka gradbena mehanizacija in običajno vključujejo predvsem zemeljska dela) lahko potekajo med delavniki v dnevnem obdobju med 6. uro in 18. uro ter ob sobotah med 6. in 16 uro,
 - dela, ki ne zahtevajo uporabe težke gradbene mehanizacije in ne vplivajo na povečanje obremenitve s hrupom v okolju (npr. obrtniška dela in montaža opreme in inštalacij v notranjosti objekta) se lahko izvajajo tudi v ostalih obdobjih dneva,
- časovna omejitev transporta materiala:
 - transport gradbiščnega in viškov izkopnega materiala na gradbišče po javnem cestnem omrežju lahko poteka le med delavniki v dnevnem obdobju med 6. uro in 18. uro ter ob sobotah med 6. in 16. uro,
- prevoz gradbenega in izkopnega materiala je treba voditi iz območja gradbišča po čim krajši povezavi po Masarykovi in Šmartinski cesti v smeri severne obvoznice,
- Za zmanjšanje obremenitve s hrupom v času gradnje je v projektu DGD predlagana ograditev gradbišča z izvedbo začasnih polnih gradbiščnih ograj višine 2,0 m in skupne dolžine 242 m na zahodni, južni in vzhodni meji gradbišča z izjemo dovozov (75 m na zahodni in 185 m na južni in vzhodni meji). Zahtevana minimalna zvočna izolirnost ograj pred zvokom v zraku je $DLR = 25$ dB (standard SIST EN ISO 1793-2), ograja mora zagotavljati minimalno stopnjo absorpcije $DL\alpha = 4$ dB (standard SIST EN ISO 1793- 1).

Ukrepi varstva pred hrupom med gradnjo morajo biti podrobno opredeljeni v načrtu organizacije gradbišča, ki ga izdelata izvajalec gradbenih del, pred pričetkom gradnje pa ga potrdi nosilec nameravanega posega. Zavezanec za izvajanje ukrepov med gradnjo je izvajalec gradbenih del.

V času izkopa gradbene jame, ko so na območju nameravanega posega zaradi verjetnih polj konglomeratov ter uporabe stoja za izvedbo pilotov in pnevmatskih kladiv pričakovani tudi impulzni hrupni dogodki, je v primeru, če bo na podlagi rezultatov spremljanja stanja med gradnjo ugotovljena čezmerna obremenitev, za zmanjšanje obremenitve s hrupom ob gradbeni mehanizaciji predlagana uporaba premičnega protihrupnega zaslona. Zaslون mora v čim večji meri omejevati širjenje hrupa proti izpostavljeni stanovanjski pozidavi ob Masarykovi cesti.

Med gradnjo so predlagani še naslednji dodatni omilitveni ukrepi:

- za zmanjšanje vznemirjenosti prebivalcev zaradi hrupa gradbišča je treba v času najbolj

- intenzivne gradnje obveščati bližnje prebivalce o vrsti in predvidenem trajanju hrupnih del,
- dosledno spremljanje in obravnavanje vseh pritožb prebivalcev zaradi hrupa v času gradbenih del,
 - med gradnjo se je treba izogibati impulznemu hrupu (udarjanje, padci predmetov, udarjanje loput pri raztovarjanju tovornih vozil, ...).

Učinkovitost ukrepov se preverja z nadzorom na gradbišču ter z meritvami hrupa v okolici gradbišča. Zaradi bližine stanovanjske pozidave ob Masarykovi cesti je predlagana izvedba meritev hrupa v času intenzivnih gradbenih del (zemeljska dela, pilotiranje) pri eni najbližji stavbi na naslednji lokaciji:

Tabela 4: Program monitoringa kakovosti hrupa med gradnjo

Oznaka	Naslov	D96,TK _y	D96,TK _x	Merjeni parametri	Pogostost in trajanje meritev
Gr-Hr1	Masarykova cesta 19	462.700	102.100	LA _{Feq} , LA _{leq} , LA _{F01} , LA _{F99} poudarjeni toni	1 k pred gradnjo 3 x med gradnjo

Legenda:

LA_{Feq} – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko A in časovno uteženo karakteristiko F

LA_{leq} – ekvivalentna raven hrupa, merjena s frekvenčno ovrednoteno karakteristiko A in časovno uteženo karakteristiko I

LA_{F01} – konična raven hrupa (01 percentil)

LA_{F99} – raven ozadja (99 percentil)

Na merilnem mestu se bodo izvajale kratkotrajne meritve hrupa v obdobju izvajanja najbolj intenzivnih gradbenih del, v primeru povečane obremenitve pa je treba izvajati kontinuirane meritve hrupa. Pred pričetkom gradnje je na isti lokaciji treba izmeriti obstoječo obremenitev okolja s hrupom. Pri ocenjevanju hrupa je potrebno določiti tudi popravke zaradi impulznega hrupa in poudarjenih tonov.

V primeru, da se zaradi spremenjenih razmer med gradnjo (morebitna gradnja v večernem in nočnem obdobju ipd.) poveča obremenitev s hrupom tudi v ostalih obdobjih dneva, je meritve hrupa med gradnjo treba izvajati tudi v večernem in nočnem obdobju.

V primeru prekoračitev mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan izvesti dodatne omilitvene ukrepe in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti.

V primeru, če se z meritvami oceni čezmerna obremenitev stavbe Masarykova cesta 19, je treba izvesti dodatne omilitvene ukrepe (uporaba premičnega protihrupnega zaslona, po potrebi nadvišanje gradbiščne ograje).

Zavezanec za monitoring hrupa med gradnjo je izvajalec gradbenih del, izvaja ga pooblaščen organizacija. Spremljanje hrupa med gradnjo je treba izvajati v skladu z določili Pravilnika o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje Uradni list RS, št. 105/08 in 44/22 – ZVO-2).

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv na kakovost zraka v času gradnje ocenjuje kot sprejemljiv, ob upoštevanju zakonodajnih ukrepov, s projektom predvidenih ukrepov in dodatnih omilitvenih ukrepov, določenih v točki I./2./2.1. izreka te odločbe, ter ob dosledni izvedbi monitoringa hrupa, določenega v točki II. izreka te odločbe.

Med obratovanjem nameravanega posega bo obremenitev s hrupom povečana predvsem zaradi dodatnega prometa, ki ga bodo generirale dejavnosti na območju nameravanega posega, ter obratovanja strojnih naprav kot virov hrupa (prezračevalni sistemi) na načrtovanem objektu.

Na strehi objekta je predvideno sedem klimatov in dva hladilna agregata. Ocenjena obremenitev s hrupom zaradi obratovanja naprav pri bližnjih stavbah v okolici nameravanega posega je

sorazmerno majhna in dosega do največ 47 dB(A) za kazalec celodnevne hrupa L_{DVN} in 41 dB(A) za kazalec $L_{NOČ}$, kar je v primerjavi z vplivom linijskih virov hrupa v okolici nameravanega posega nepomemben prispevek k celotni obremenitvi okolja s hrupom. Neposredna obremenitev s hrupom zaradi obratovanja naprav na območju načrtovanega Centra vodenja prometa v Ljubljani pri najbližjih stavbah z varovanimi prostori ne bo presegala mejnih vrednosti kazalcev hrupa.

Ocena obremenitve s hrupom med obratovanjem vključuje oceno celotne obremenitve s hrupom zaradi obratovanja linijskih virov v okolici nameravanega posega z upoštevanjem spremembe prometnih obremenitev cestnega omrežja zaradi obratovanja nameravanega posega ter obratovanje naprav na novogradnji. Celotna obremenitev s hrupom na območju nameravanega posega je ocenjena za plansko obdobje v letu 2045, pri čemer je v Strokovni oceni hrupa ocenjeno stanje brez izvedbe nameravanega posega z upoštevanjem pričakovanega naraščanja prometa na cestnem omrežju ter za stanje z izvedbo nameravanega posega, pri katerem je dodatno upoštevan promet na območju nameravanega posega.

Glavne značilnosti celotne obremenitve s hrupom med obratovanjem nameravanega posega so naslednje:

- vpliv dodatne generacije cestnega prometa zaradi obratovanja nameravanega posega bo v širši okolici zanemarljiv,
- ob Masarykovi cesti se bo celotna obremenitev s hrupom zaradi dodatnega prometa na območje nameravanega posega, obratovanja naprav in odbojev od stavbe zanemarljivo povečala (do največ 0,1 dB(A)).

Celotna obremenitev s hrupom se bo pri stavbah z varovanimi prostori po izvedbi nameravanega posega v dnevnem in večernem obdobju ne bistveno povečala zaradi dodatne generacije prometa (do največ 0,1 dB(A)), izpostavljenost hrupu prometa po železniškem omrežju pa se bo zaradi načrtovanega objekta na posameznih območjih delno zmanjšala. Vpliv na povečanje celotne obremenitve s hrupom je pri vseh stavbah ocenjen kot ne bistven. Obratovanje nameravanega posega v okolici ne bo povzročalo čezmerne obremenitve s hrupom, vpliv izvedbe nameravanega posega na spremembo celotne obremenitve s hrupom bo ne bistven, dodatni omilitveni ukrepi varstva pred hrupom niso potrebni.

Na načrtovani stavbi bo obremenitev s hrupom povečana. Povečano obremenitev s hrupom je pričakovati na vseh fasadah stavbe zaradi železniškega prometa na širšem območju železniške postaje ter cestnega prometa po Masarykovi cesti. V načrtovanem objektu ne bo varovanih prostorov, ki bi zahtevali povečano varstvo pred hrupom. V načrtovani novogradnji so predvideni le poslovni prostori, za katere v Pravilniku o zaščiti pred hrupom v stavbah (Uradni list RS, št. 10/12, 61/17 Uradni list RS, št. 10/12, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1) ni predpisanih mejnih ravni za hrup, ki je posledica virov hrupa izven stavbe (cestni in železniški promet). Ne glede na to je pri pripravi izvedbene projektne dokumentacije smiselno zagotoviti ustrezno zvočno izolacijo vseh poslovnih prostorov oziroma prostorov za počitek. Obseg potrebne zvočne izolacije fasadnih elementov se oceni v skladu s Pravilnikom o zaščiti pred hrupom v stavbah, pri čemer je smiselno, da se v poslovnih prostorih, kjer se bo izvajalo intelektualno delo, ter v prostorih, ki zahtevajo delno povečano varstvo pred hrupom (prostori za počitek, kulturna dejavnost, ...), zagotovi raven hrupa do največ 35 dB(A) v dnevnem obdobju.

Za zmanjšanje obremenitve med obratovanjem so predlagane še naslednje usmeritve, ki jih je treba smiselno upoštevati v fazi izdelave izvedbene dokumentacije PZI:

- obratovanje prezračevalnih naprav mora biti prilagojeno na način, da ravni hrupa pri bližnjih stavbah z varovanimi prostori na območju posega in v njegovi okolici v nočnem obdobju ne bodo presegale 48 dB(A) ob sočasnem obratovanju vseh strojnih inštalacij,
- strojna oprema mora biti izbrana in režimsko prilagojena na način, da povzroča čim manj impulznega hrupa,
- zunanje sisteme za prezračevanje je potrebno v večernem in nočnem režimu obratovanja regulirati na način, da bo emisija hrupa čim manjša.

V okolici nameravanega posega je obremenitev s hrupom povečana tako zaradi cestnega kot

železniškega prometa. Sanacija hrupa ob železniškem omrežju in občinskem cestnem omrežju ni predmet nameravanega posega.

Sanacijski ukrepi za zmanjšanje obremenitve s hrupom ob obstoječem cestnem in železniškem omrežju se skladno z zakonodajo s področja varstva pred hrupom izvajajo skladno z Operativnim programom varstva pred hrupom (Vlada RS, št. 35400-7/2022/3, oktober 2022) na podlagi kartiranja hrupa, ki se izvaja vsakih pet let. V okviru strateškega kartiranja hrupa bo določena tudi obremenitev s hrupom v okolici posega Centra vodenja prometa.

V veljavnem Operativnem programu varstva pred hrupom (Vlada RS, št. 35400-7/2022/3, oktober 2022) posebni omilitveni ukrepi za čezmerno obremenjena območja na obravnavanem območju niso določeni. Zaradi pričakovanega delnega povečanja obremenitve okolja s hrupom v okolici Centra vodenja prometa je predlagano, da se območje v okolici nameravanega posega vključi med prioriteta območja sanacije v okviru novelacije Operativnega programa (OP Hrup MOL in OP hrup železnica). Primarni ukrep za odpravo čezmerne obremenitve v okolici obravnavanega posega glede na tip pozidave in lego prometnic je skladno s 9. členom Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 107/25) predvsem izvedba ukrepov pasivne protihrupne zaščite na hrup občutljivih bivalnih prostorov, medtem ko je izvedba drugih ukrepov praktično neizvedljiva.

V skladu s Pravilnikom o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje, bo potrebno po pričetku obratovanja objekta izvesti prvo ocenjevanje hrupa. Zaradi visokega nivoja ozadja na obravnavanem območju bo potrebno obremenitev s hrupom pri najbližjih stavbah z varovanimi prostori oceniti računsko na podlagi meritev emisij hrupa zunanjih enot vgrajenih strojnih naprav in inštalacij.

V skladu z omenjenim pravilnikom se prvo ocenjevanje izvede v času poskusnega obratovanja, če pa to v postopku izdaje uporabnega dovoljenja ni določeno, pa po vzpostavitvi stabilnih obratovalnih razmer oziroma pod dejanskimi obratovalnimi pogoji, vendar ne pozneje kot 15 mesecev po zagonu.

Glede na navedeno ministrstvo vplive v času obratovanja ocenjuje kot sprejemljive, saj obratovanje nameravanega posega v okolici ne bo povzročalo dodatne čezmerne obremenitve s hrupom in ne bo bistveno povečalo celotne obremenitve s hrupom na območjih, kjer je ta že čezmerna zaradi obstoječih linijskih virov. Ne glede na to je ministrstvo zaradi zagotovitve nadzora nad dejanskim obratovanjem in preprečitve neugodnih vplivov strojnih naprav določilo dodatne omilitvene ukrepe, ki jih je vključilo v točko I./2./2.2. izreka te odločbe.

Vibracije

V Republiki Sloveniji mejne vrednosti vibracij in razvrstitev objektov glede na njihovo občutljivost na vibracije niso normativno določene. Zato se pri presoji vplivov vibracij uporabljajo uveljavljeni tuji standardi, zlasti nemški standard DIN 4150-3 in avstrijski standard ÖNORM S 9020, ki se v praksi že dalj časa uporabljata kot referenčna.

V času gradnje bodo vibracije nastajale predvsem kot posledica zemeljskih del, varovanja gradbene jame ter obratovanja gradbene mehanizacije in transporta. Pri izvedbi nameravanega posega ne bodo uporabljeni postopki, ki so izrazit vir vibracij, kot so miniranje ali zabijanje pilotov. Varovanje gradbene jame bo izvedeno z armiranobetonsko pilotno steno kombinaciji JG pilotov, sidrano z začasnimi prednapetimi geotehničnimi sidri. Zaradi možne prisotnosti konglomeratov je v času zemeljski del predvidena uporaba enega pnevmatskega kladiva za razbijanje konglomerata. Pred pričetkom gradnje objekta CVP je v sklopu ločenega posega predvidena rušitev dela stavbe na naslovu Masarykova cesta 15, pri čemer bo uporabljeno tudi pnevmatsko kladivo.

V bližini nameravanega posega ni objektov, ki bi bili posebej občutljivi na vibracije, kot so objekti kulturne dediščine. Na delu lokacije nameravanega posega so trenutno objekti, ki se uporabljajo v različne namene, kot je skladiščenje, poslovne dejavnosti in storitveno obrtno dejavnosti ter parkirišča. Vsi objekti so v precej slabem stanju in nimajo posebne arhitekturne ali urbanistične kvalitete. Najbližja stavbna dediščina Ljubljana – Kasarna ob Metelkovi (EDŠ) se nahaja približno

46,5 m južno od območja nameravanega posega. Najbližji stanovanjski objekt na Masarykovi 15 se nahaja približno 11 m južno od meje nameravanega posega.

Vpliv gradnje bo kratkotrajen in začasen, zaznan predvsem na gradbišču, v neposredni bližini vira vibracij in se z oddaljenostjo hitro zmanjšuje. Na podlagi ugotovitev iz strokovne literature je razvidno, da so pomembnejši vplivi vibracij na stavbe običajno omejeni na razdalje do približno 10 m od vira, pri intenzivnejših delih z izrazitim impulznim značajem pa lahko segajo do približno 15 do 20 m. Pilotiranje, izvedeno z uvrtnjem, ima v primerjavi z zabijanjem pilotov manj izrazit impulziven značaj in povzroča vibracije višjih frekvenc.

Občasna uporaba pnevmatskega kladiva pri razbijanju konglomerata in pri rušitvi dela objekta na Masarykovi cesti 15 bo časovno omejena, skupno trajanje teh del pa je ocenjeno na približno 5 ur. Gre za lokalno omejen in začasen vir vibracij.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv z vidika vibracij v času gradnje ocenjuje kot sprejemljiv, ob upoštevanju dodatnih omilitvenih ukrepov, določenih v točki I./2./2.1. in I./3/3.1 izreka te odločbe, ter ob dosledni izvedbi monitoringa vibracij določenega v točki II. izreka te odločbe, ki se mora izvesti v času intenzivnih gradbenih del (zemeljska dela, pilotiranje) zaradi bližine stanovanjske pozidave ob Masarykovi cesti. V primeru prekoračitev mejnih vrednosti je izvajalec del dolžan izvesti dodatne omilitvene ukrepe in z delom nadaljevati po preveritvi njihove učinkovitosti.

Skupni učinek z drugimi obstoječimi oziroma dovoljenimi posegi

Gradnja nameravanega posega se bo izvajala na območju, kjer je v srednjeročnem obdobju predvidena izvedba nadgradnje železniške infrastrukture na železniškem območju ljubljanskih postaj brez železniške postaje Ljubljana (v nadaljevanju ŽOLP-2), izvedba GJI in obnove cest na južnem delu območja, ki se ureja z Odlokom o Zazidalnem načrtu PCL (Trg osvobodilne fronte, Masarykova in Šmartinska cesta) ter izvedba stolpnice Nordika na območju prostorske enote P7. V primeru sočasne izvedbe posegov se lahko pojavi kumulativni vpliv na obremenitev okolja s hrupom in na onesnaženost zraka z delci PM_{10} . Natančne časovnice izvedbe ostalih investicij na območju zazidalnega načrta ni na voljo. Po podatkih nosilca nameravanega posega se bo gradnja premostitvenega objekta čez Šmartinsko cesto izvedla pred pričetkom gradnje Centra vodenja prometa, kar bo zagotovilo ustrezno prepustnost Šmartinske ceste, po kateri je predviden transport gradbiščnega materiala med izvedbo nameravanega posega. Začasne zapore prometa na Šmartinski cesti so po podatkih nosilca nameravanega posega predvidene izključno v nočnem obdobju oziroma med vikendi (vse po dogovoru z MOL oziroma JPLPT).

Večji kumulativni vpliv gradnje bi lahko bil prisoten v primeru sočasne gradnje nameravanega posega in stolpnice Nordika, ki meji na nameravani poseg. Povečan vpliv obeh posegov na kakovost je pričakovati predvsem v fazi varovanja gradbene jame in odvozu izkopnega materiala iz obeh gradbišč. Zmanjšanje kumulativnega vpliva obeh posegov je možno zagotoviti predvsem z zamikom faze intenzivne gradnje nameravanega posega in stolpnice Nordika, s čimer se bo zmanjšal tako vpliv obratovanja gradbene mehanizacije kot tudi daljinski vpliv možnega povečanja emisije hrupa in emisije delcev PM_{10} na transportnem omrežju.

Za zmanjšanje kumulativnega vpliva na obremenitev okolja s hrupom in na kakovost zraka v času izvedbe nameravanega posega so v Strokovni oceni emisije delcev iz gradbišča in Strokovni oceni hrupa predlagani dodatni omilitveni ukrepi, ki jih je ministrstvo proučilo in določilo v točki I./4 izreka te odločbe. Intenzivna faza gradnje, ki obsega izkop in varovanje gradbene jame Centra vodenja prometa in stolpnice Nordika, ne sme potekati sočasno, zato morata nosilca nameravanih obeh posegov časovnico intenzivne faze gradnje medsebojno uskladiti. Gradnja Centra vodenja prometa se lahko začne šele po izvedbi premostitvenega objekta čez Šmartinsko cesto, s čimer se zagotovi čim večja prepustnost te ceste, po kateri bo v času gradnje potekal transport materiala. Morebitnečasne zapore prometa na Šmartinski cesti se morajo izvajati v nočnem obdobju oziroma ob vikendih, ko je prometna obremenitev cestnega omrežja v okolici nameravanega posega bistveno manjša. Izvajalec mora dovoze in odvoze materiala organizirati tako, da se ti prevozi izvajajo pretežno izven jutranje konice med 7. in 9. ter popoldanske konice med 14. in 17., in voditi dnevno evidenco prihodov/odhodov tovornih vozil (datum, čas, prevoznik).

Upoštevajoč navedene dodatne omilitvene ukrepe, določene v točki I./4. izreka te odločbe, ministrstvo ugotavlja, da bodo kumulativni vplivi nameravanega posega skupaj z drugimi obstoječimi oziroma dovoljenimi posegi na obravnavanem območju, zlasti v povezavi z morebitno sočasno gradnjo stolpnice Nordika ter izvajanjem del na prometni in železniški infrastrukturi, omejeni in obvladovani. S fazno izvedbo intenzivnih gradbenih del, zagotavljanjem prometne prepustnosti Šmartinske ceste, časovno omejitvijo zapor ter organizacijo tovornega prometa izven prometnih konic se zmanjšata tako neposredna obremenitev okolja s hrupom in emisije delcev PM₁₀ na gradbišču kot tudi posredni vplivi na transportnem omrežju. Ministrstvo zato ocenjuje, da ob upoštevanju predpisanih ukrepov ne bo prišlo do čezmerne kumulativne obremenitve okolja s hrupom oziroma poslabšanja kakovosti zraka na območju varovanih prostorov v okolici nameravanega posega, ter da je nameravani poseg s tega vidika sprejemljiv.

Veljavnost odločbe

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

Stroški

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

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

Pouk o pravnem sredstvu:

Zoper to odločbo ni pritožbe, pač pa je dovoljen upravni spor z vložitvijo tožbe na Upravno sodišče Republike Slovenije v roku 30 dni od vročitve odločbe.

Pripravila:

Ana Kezele Abramović
sekretarka

dr. Tanja Pucelj Vidović
Vodja sektorja za okoljske presoje

Vročiti:

- pooblaščenca nosilca nameravanega posega: Eleia iC d.o.o., Dunajska cesta 21, 1000 Ljubljana (za: Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Hajdrihova ulica 2A, 1000 Ljubljana) – osebno elektronsko (metka.rotar@elea.si).

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

- Inšpektorat Republike Slovenije za okolje in energijo, Inšpekcija za okolje, Dunajska cesta 56, 1000 Ljubljana - po elektronski pošti (gp.irsoe@gov.si);
- Občina Mengeš, Slovenska cesta 30, 1234 Mengeš – po elektronski pošti (obcina.menges@menges.si);
- Direkcija republike Slovenije za vode, Sektor območja srednje Save, Vojkova cesta 52, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (gp.drsv-lj@gov.si),
- Nacionalni inštitut za javno zdravje, Center za zdravstveno ekologijo, Trubarjeva cesta 2, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (info@nijz.si),
- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Območna enota Ljubljana, Tržaška cesta 4, 1000 Ljubljana – po elektronski pošti (tajnistvo.lj@zvkds.si).