DOKUMENT JE ELEKTRONSKO PODPISAN!
Podpisnik: Irena Lapuh
Izdajatelj certifikata: SI-PASS-CA
Številka certifikata: 4137203B00000000575A1
Potek veljavnosti: 26. 10. 2031
Čas podpisa: 12. 11. 2026 14:30
Št. dokumenta: 35431-163/2025-2570-73

DOKUMENT JE ELEKTRONSKO PODPISAN!
Podpisnik: Natalija Očko
Izdajatelj certifikata: SI-PASS-CA
Številka certifikata: 00E546A67200000000575
Potek veljavnosti: 19. 12. 2029
Čas podpisa: 13. 11. 2026 07:17
Št. dokumenta: 35431-163/2025-2570-73

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana

T: 01 478 70 00
E: gp.mop@gov.si
www.mop.gov.si

Številka: 35431-163/2025-2570-73
Datum: 12. 11. 2026

Ministrstvo za okolje in prostor 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, 5625-PoZ in 11/26 – odl. US) v predhodnem postopku za poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča, II. faza, nosilca nameravanega posega Truck parking network, varnostno parkirišče za tovornjake d.o.o., Davčna ulica 1, 1000 Ljubljana, ki ga zastopa direktor Padrosa Pierre Pere, njega pa po pooblastilu Odvetniška družba Ilič & Partnerji o.p.d.o.o., Gosposvetska cesta 11, 1000 Ljubljana, naslednjo

O D L O Č B O

I. Za nameravani poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča, II. faza, na zemljiščih v k.o. 696 Spodnje Hoče s parcelnimi št. 861/19, 861/6 in 861/24, nosilca nameravanega posega Truck parking network, varnostno parkirišče za tovornjake d.o.o., Davčna ulica 1, 1000 Ljubljana, ni potrebno izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja, pod naslednjimi pogoji:

1. Pred začetkom obratovanja nameravanega posega mora biti ob Čobčevi ulici izvedena dodatna protihrupna zaščita v skupni dolžini 180 m, in sicer na severnem odseku v dolžini 20 m in višini 4,5 m ter na osrednjem in južnem odseku v dolžini 160 m in višini 6,5 m. Protihrupna ograja mora biti izvedena iz obojestransko absorpcijskih elementov z absorpcijsko kategorijo najmanj A3 in zvočno izolirnostjo kategorije najmanj B3.

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

III. 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, je dne 11. 8. 2025 prejelo vlogo nosilca nameravanega posega Truck parking network, varnostno parkirišče za tovornjake d.o.o., Davčna ulica 1, 1000 Ljubljana, ki ga zastopa direktor Padrosa Pierre Pere, njega pa po pooblastilu Odvetniška družba Ilič & Partnerji o.p.d.o.o., Gosposvetska cesta 11, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: nosilec nameravanega posega), za izvedbo predhodnega postopka za poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča, II. faza, na zemljiščih v k.o. 696 Spodnje Hoče s parcelnimi št. 861/19, 861/6 in 861/24, 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, 5625-PoZ in 11/26 – odl. US, v nadaljevanju ZVO-2).

Zakon o spremembah Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 555/26, ZVRS-K) je v 1. členu na novo določil ministrstva, ki sestavljajo Vlado Republike Slovenije. Glede na določbo 2. člena ZVRS-K je Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za okolje, naravo in podnebje (v nadaljevanju ministrstvo) pristojno za vodenje predmetnega upravnega postopka.

K vlogi za začetek predhodnega postopka je bila priložena naslednja dokumentacija:
- Izpolnjena zahteva za začetek predhodnega postopka z dne 30. 7. 2025;
- Strokovna ocena vplivov na okolje za potrebe predhodnega postopka presoje vplivov na okolje za poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča II. faza, CEVO-20360/2025, julij 2025, dopolnjeno januar 2026, Inštitut za varstvo pri delu in varstvo okolja Maribor, Valvasorjeva ulica 73 2000 Maribor;
- Pooblastilo za zastopanje za Biro Biro d.o.o., Beloruska ulica 7, 2000 Maribor z dne 6. 8. 2025;
- Potrdilo o plačilu upravne takse z dne 6. 8. 2025.

Vloga je bila dne 25. 9. 2025 dopolnjena z/s naslednjim:
- Odgovorom na zahtevo za vstop v predhodni postopek Alpe Adria Green, mednarodno društvo za varstvo okolja in narave, Cesta Franceta Prešerna 26, 4270 Jesenice za nameravani poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča, II. faza z dne 24. 9. 2025;
- Pooblastilom za zastopanje za Odvetniška družba Ilič & Partnerji o.p.o.o., Gosposvetska cesta 11, 1000 Ljubljana z dne 26. 4. 2024.

Vloga je bila dne 10. 11. 2025 dopolnjena z/s naslednjim:
- Odgovorom na zahtevo za vstop v predhodni postopek Civilna iniciativa Vzhodne in Čobčeve ulice, Vzhodna in Čobčeva ulica, 2311 Hoče za nameravani poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča, II. faza z dne 7. 11. 2025;
- Ugotovitvenim sklepom o zavzetju stališč do pripomb št. 35000-0005/2024-25 z dne 17. 9. 2024 Občine Hoče – Slivnica, Pohorska cesta 15, 2311 Hoče.

Vloga je bila dne 2. 2. 2026 dopolnjena z/s naslednjim:
- Izjavo na poziv MOPE z dne 2. 2. 2026, vezano na poziv ministrstva št. 35431-163/2025-26 z dne 13. 11. 2025;
- Strokovno oceno vplivov na okolje za potrebe predhodnega postopka presoje vplivov na okolje za poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča II. faza, CEVO-20360/2025, julij 2025, dopolnjeno januar 2026, Inštitut za varstvo pri delu in varstvo okolja Maribor, Valvasorjeva ulica 73 2000 Maribor;
- Hidrološkim poročilom o izvedenih hidroloških raziskavah na območju EUP HO-14/2 v občini Hoče-Slivnica, št. 2525-E2, januar 2026, G-Whisper d.o.o., Center inovacij okoljske gradnje, Plečnikova ulica 1, 2000 Maribor;
- Prometno analizo vpliva postajališča za tovornjake na delu območja EUP HO-14/2 v občini Hoče-Slivnica (OPPN Truck stop) na cestno omrežje,- št. PR796-STU-P, januar 2026, Provia d.o.o., Kranjska cesta 24, 4202 Naklo.

Vloga je bila dne 24. 3. 2026 dopolnjena z/s naslednjim:
- Izjavo z dne 24. 3. 2026 na poziv MOPE »Poziv k predložitvi dokazov v predhodnem postopku za nameravani poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča, II. faza, št. 35431-163/2025-2570-38 z dne 9. 3. 2026;

- Strokovno oceno vplivov na okolje za potrebe predhodnega postopka presoje vplivov na okolje za poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča II. faza, CEVO-20360/2025, julij 2025, dopolnjeno januar 2026, marec 2026, Inštitut za varstvo pri delu in varstvo okolja Maribor, Valvasorjeva ulica 73, 2000 Maribor.

Vloga je bila dne 11. 5. 2026 dopolnjena z/s naslednjim:
- Izjavo z dne 8. 5. 2026 na poziv MOPE »Poziv k predložitvi dokazov v predhodnem postopku za nameravani poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča, II. faza, št. 35431-163/2025-2570-48 z dne 23. 4. 2026;
- Strokovno oceno vplivov na okolje za potrebe predhodnega postopka presoje vplivov na okolje za poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča II. faza, CEVO-20360/2025, julij 2025, dopolnjeno januar 2026, marec 2026, april 2026, Inštitut za varstvo pri delu in varstvo okolja Maribor, Valvasorjeva ulica 73 2000 Maribor.

Vloga je bila dne 2. 9. 2026 dopolnjena Odgovorom na ugovor in dodatne opredelitve stranskega udeleženca.

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

Obveznost presoje vplivov na okolje se ugotavlja v skladu z Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22-ZVO-2). 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.2 Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, je izvedba predhodnega postopka obvezna, če gre za parkirišča za tovorna vozila površine 1 ha ali več.

Z nameravanim posegom se načrtuje širitev parkirišča Hoče, II. faza za približno 23.041 m^2 dodatnih parkirnih površin za tovorna vozila, kar je več kot je prag za izvedbo predhodnega postopka. To pomeni, da poseg sam po sebi presega prag za izvedbo predhodnega postopka za poseg pod točko G.II.2 Priloge 1 Uredbe o posegih v okolje, zato je zanj treba izvesti predhodni postopek.

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 35431-163/2025-2570-2 z dne 22. 8. 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 25. 8. 2025 do 23. 9. 2025.

V tem času na ministrstvo ni bila posredovana nobena pripomba javnosti, je pa bila v tem času ministrstvu poslana zahteva za vstop v postopek, in sicer:

- nevladne organizacije ALPE ADRIA GREEN, mednarodno društvo za varstvo okolja in narave, Cesta Franceta Prešerna 26, 4270 Jesenice (v nadaljevanju: AAG), kateremu je ministrstvo s sklepom št. 35431-163/2025-2570-15 z dne 30. 9. 2025 priznalo status stranskega udeleženca in
- Civilne iniciative Vzhodne in Čobčeve ulice, Vzhodna in Čobčeva ulica, 2311 Hoče (v nadaljevanju Civilna iniciativa), kateri je ministrstvo s sklepom št. 35431-163/2025-2570-25 z dne 12. 11. 2025 priznalo status stranskega udeleženca

Ministrstvo je s pripombami AAG in Civilne iniciative seznanilo nosilca nameravanega posega, ter preučilo tako pripombe kot odgovore nanje.

Na podlagi celotne dokumentacije, vključno s strokovno oceno, njenimi dopolnitvami, Hidrogeološkim poročilom o izvedenih hidroloških raziskavah na območju EUP HO-14/2 v občini Hoče-Slivnica, št. 2525-E2, januar 2026, G-Whisper d.o.o., Center inovacij okoljske gradnje, Plečnikova ulica 1, 2000 Maribor (v nadaljevanju hidrogeološko poročilo), Prometno analizo vpliva postajališča za tovornjake na delu območja EUP HO-14/2 v občini Hoče-Slivnica (OPPN Truck stop) na cestno omrežje,- št. PR796-STU-P, januar 2026, Provia d.o.o., Kranjska cesta 24, 4202 Naklo (v nadaljevanju prometna analiza), mnenj pristojnih mnenjedajalcev ter pripombami stranskih udeležencev in odgovori nosilca nameravanega posega nanje, je ministrstvo ugotovilo, da nameravani poseg po svojih značilnostih, lokaciji in pričakovanih vplivih ne izkazuje verjetnosti pomembnih vplivov na okolje v smislu ZVO-2 in Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje.

Pri tej ugotovitvi je ministrstvo upoštevalo, da Strokovna ocena vplivov na okolje za potrebe predhodnega postopka presoje vplivov na okolje za poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča II. faza, CEVO-20360/2025, julij 2025, dopolnjeno januar 2026, marec 2026, april 2026, Inštitut za varstvo pri delu in varstvo okolja Maribor, Valvasorjeva ulica 73 2000 Maribor (v nadaljevanju strokovna ocena) obravnava vse relevantne vplive na okolje, in sicer vplive na kakovost zunanjega zraka, emisije toplogrednih plinov, vonjave, sevanje svetlobe v okolico, segrevanje ozračja oziroma vode, emisije snovi v vode in tla, odpadke, hrup, vibracije, radioaktivno in elektromagnetno sevanje, spremembo rabe tal in vegetacije, naravo, kulturno dediščino, tveganje za zdravje ljudi in tveganje nastanka okoljskih nesreč.

Ministrstvo je nosilcu nameravanega posega izdalo informativno odločbo št. 35431-163/2025-2570-55 z dne 3. 6. 2026, iz katere je izhajalo, da za nameravani poseg ni potrebno izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja.

Civilna iniciativa je dne 24. 6. 2026 zoper informativno odločbo št. 35431-163/2025-2570-55 z dne 3. 6. 2026, vložila ugovor in dne 31. 7. 2026 (po dodatni seznanitvi z dokumentacijo za nameravani poseg) še dodaten dopis s pripombami.

Ministrstvo v zvezi z ugovorom in pripombami Civilne iniciative (v nadaljevanju stranski udeleženec, saj je večina pripomb identična pripombam AAG) ugotavlja naslednje:

1. Obseg nameravanega posega in kumulativni vplivi

Stranski udeleženec opozarja, da gre za obsežen poseg v neposredni bližini stanovanjskega naselja, ki bo skupaj z že načrtovano I. fazo obsegal skoraj 48.000 m² površin. Po njegovem mnenju posamezni vplivi, zlasti hrup, emisije v zrak, prometne obremenitve in svetlobno onesnaževanje, niso bili ustrezno obravnavani v medsebojni povezavi. Opozarja tudi na obstoječe obremenitve zaradi okoliške gospodarske dejavnosti in cestnega prometa ter meni, da je treba zaradi skupnih učinkov izvesti presojo vplivov na okolje.

Ministrstvo ugotavlja, da je predmet obravnavanega predhodnega postopka širitev parkirišča v II. fazi na površini 23.041 m², pri čemer je bilo za I. fazo na površini 24.855 m² že pridobljeno gradbeno dovoljenje. Skupna površina obeh faz znaša 47.896 m². V I. fazi je predvidenih 47 parkirnih mest za tovorna vozila in šest mest za kratkotrajno parkiranje, v II. fazi pa dodatnih 153 parkirnih mest, skupno torej 206 parkirnih mest za tovorna vozila.
Iz predložene strokovne ocene izhaja, da so pri obravnavi glavnih vplivov v času obratovanja upoštevane ureditve obeh faz. Modelni izračuni hrupa, med drugim, zajemajo promet tovornih vozil, obratovanje parkirišč, hladilnih agregatov, pralnice in tehničnih naprav poslovnega objekta. Pri oceni kakovosti zraka so, poleg dodatnih emisij, upoštevani tudi podatki o obstoječi onesnaženosti zraka, pri hrupu pa obremenjenost zaradi pomembnih cestnih virov.
Ministrstvo ob tem pojasnjuje, da upoštevanje kumulativnih vplivov ne pomeni zgolj ugotavljanja skladnosti posameznih virov z mejnimi vrednostmi, temveč se v okviru presojanja kumulativnih vplivov presodi oziroma preveri skupni vpliv nameravanega posega z drugimi obstoječimi in predvidenimi posegi, ki bi lahko povzročili pomembne skupne učinke na okolje ali zdravje ljudi.
Ministrstvo zaključuje, da pripomba o popolni odsotnosti obravnave kumulativnih vplivov ni utemeljena, saj strokovna ocena obravnava skupno obratovanje I. in II. faze ter relevantne obstoječe obremenitve okolja. Nadalje ministrstvo pojasnjuje, da obstoj morebitnih kumulativnih vplivov vsekakor ni razlog za obvezno izvedbo presoje vplivov na okolje. Presoja vplivov na okolje bi bila za nameravani poseg obvezna, v kolikor bi bilo izkazano, da bi zaradi skupnih učinkov nameravanega posega z obstoječimi posegi verjetno lahko prihajalo do pomembnih vplivov na okolje ali zdravje ljudi. Kot je ministrstvo že pojasnilo, to ni bilo ugotovljeno.

2. Obremenitev okolja s hrupom
Stranski udeleženec kot enega najpomembnejših vplivov izpostavlja hrup, ki bo nastajal zaradi prihodov in odhodov tovornih vozil, delovanja motorjev in hladilnih agregatov, manevriranja ter drugih dejavnosti na parkirišču. Posebej opozarja na večerne in nočne obremenitve, ki lahko vplivajo na kakovost spanja in bivalne razmere prebivalcev Vzhodne in Čobčeve ulice. Navaja, da že sama potreba po postavitvi obsežne protihrupne ograje kaže na pomembnost vplivov nameravanega posega.

Ministrstvo ugotavlja, da je bila v okviru strokovne ocene izvedena računska ocena obremenitve okolja s hrupom z uporabo metode CNOSSOS-EU. Upoštevano je bilo skupno obratovanje obeh faz postajališča, vključno z največjo predvideno zasedenostjo parkirišč, delovanjem hladilnih agregatov in drugih stacionarnih virov hrupa. Izračuni so bili izvedeni za dnevno, večerno in nočno obdobje ter za posamezne etaže najbližjih stanovanjskih objektov.
Iz strokovne ocene izhaja, da prvotno predvidena protihrupna ograja višine 2,5 m in dolžine 45 m ne zagotavlja zadostne zaščite vseh stanovanjskih objektov. Zato je bila predvidena njena nadgradnja na skupno dolžino 180 m, od tega 20 m v višini 4,5 m in 160 m v višini 6,5 m. Predvideni so obojestransko absorpcijski protihrupni paneli ustreznih akustičnih lastnosti.
Po izvedbi dodatnega protihrupnega ukrepa izračunani kazalci hrupa zaradi obratovanja postajališča pri obravnavanih stanovanjskih objektih ne presegajo mejnih vrednosti za naprave ali obrat. Pri stanovanjskem objektu na Čobčevi ulici 37 je na najbolj izpostavljeni etaži izračunana nočna raven hrupa 47,9 dB(A), ob upoštevani mejni vrednosti 48 dB(A). Strokovna ocena prav tako ugotavlja, da skupna obremenitev z upoštevanjem obstoječega cestnega hrupa in

nameravanega posega ne bo presegala v Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 107/25) predpisanih mejnih vrednosti za celotno obremenitev.
Ministrstvo poudarja, da je ugodna ocena vpliva hrupa neposredno odvisna od izvedbe predvidene dodatne protihrupne zaščite. Zato njene izvedbe ni mogoče obravnavati zgolj kot priporočila, temveč kot bistveno predpostavko, na kateri temeljijo rezultati modelnih izračunov. Enako velja za predvideno umestitev parkirnih mest za vozila s hladilnimi agregati na bolj oddaljen del parkirišča in organizacijo prometnih poti. Iz tega razloga je ministrstvo postavitev ograje določilo tudi kot pogoj v izreku te odločbe.
Ministrstvo zaključuje, da so bili vplivi hrupa strokovno in kvantitativno ovrednoteni, vključno z večernim in nočnim obdobjem ter kumulativnim vplivom obeh faz. Ob dosledni izvedbi in zagotavljanju učinkovitosti predvidenih protihrupnih ukrepov rezultati strokovne ocene ne izkazujejo preseganja mejnih vrednosti. Pri tem je bistveno, da je izvedba protihrupne zaščite zagotovljena pred začetkom obratovanja virov hrupa, za katere je bila v izračunih upoštevana.

3. Svetlobno onesnaževanje
Stranski udeleženec opozarja, da strokovna ocena svetlobno onesnaževanje obravnava predvsem na podlagi stacionarne razsvetljave parkirišča. Po njegovem mnenju niso ustrezno zajeti vsi viri svetlobe, zlasti žarometi tovornih vozil pri prihajanju, odhajanju in manevriranju, svetlobni učinki večkratnih nočnih prihodov in odhodov ter morebitno bleščanje proti stanovanjskim objektom.

Ministrstvo ugotavlja, da je bila za načrtovano postajališče izdelana posebna študija osvetljenosti, katere rezultati so vključeni v strokovno oceno vplivov na okolje. Predvidena je razsvetljava z LED-svetilkami, usmerjenimi proti tlom, ob upoštevanju zahtev za varno in varovano parkirišče. Obravnavani sta razsvetljava varovanega dela parkirišča in razsvetljava območja poslovnega objekta ter spremljajočih površin.
Za območje poslovnega objekta in spremljajočih površin je izračunana povprečna električna moč svetilk 0,074 W/m², kar je pod, v Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10, 46/13 in 44/22 – ZVO-2) določeno mejno vrednostjo 0,075 W/m². Razsvetljava varovanega parkirišča je obravnavana ločeno zaradi predvidenih varnostnih zahtev.
Izračuni vertikalne osvetljenosti fasad bližnjih stanovanjskih objektov kažejo, da vrednosti ne presegajo 1 lx. Največja izračunana vrednost pri obravnavanih stanovanjskih objektih znaša 0,76 lx na Čobčevi ulici 37. V strokovni oceni je navedeno, da je izračun izveden ob sočasnem obratovanju predvidenih svetilk.
Glede pomislekov o svetlobi žarometov tovornih vozil ministrstvo ugotavlja, da izračuni stacionarne razsvetljave sami po sebi še ne izkazujejo obsega tega dodatnega vpliva. Pri presoji je zato pomembna tudi predvidena organizacija prometnih poti, usmeritev vozil med manevriranjem in morebitno zastiranje neposrednih svetlobnih virov proti stanovanjskim objektom.
Ministrstvo zaključuje, da je vpliv predvidene stacionarne razsvetljave kvantitativno obravnavan in da izračunane vrednosti na fasadah stanovanjskih objektov ne presegajo v strokovni oceni uporabljenih mejnih vrednosti, ki so določene v Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja. Pri dokončni opredelitvi je treba zagotoviti tudi ustrezno obravnavo morebitnega bleščanja in svetlobnih vplivov premikajočih se vozil ter izkazati izpolnjevanje pogojev za posebno obravnavo varnostne razsvetljave.

4. Kakovost zunanjega zraka in emisije prašnih delcev
Stranski udeleženec opozarja na povečanje emisij izpušnih plinov in prašnih delcev zaradi dodatnega tovornega prometa, delovanja hladilnih agregatov ter gradbenih del. Meni, da strokovna dokumentacija ne izkazuje dovolj zanesljivo dejanskih emisij in njihovih vplivov na

kakovost zraka pri stanovanjskih objektih, zlasti ob upoštevanju obstoječih prometnih in industrijskih obremenitev.

Ministrstvo ugotavlja, da strokovna ocena vključuje kvantitativno oceno emisij v času gradnje in obratovanja. Za obratovanje so bile emisije motorjev tovornih vozil ocenjene na podlagi emisijskih faktorjev HBEFA, razširjanje onesnaževal pa je bilo obravnavano z disperzijskim modelom Austal View. Izračunani so bili vplivi na koncentracije prašnih delcev PM_{10}, dušikovega dioksida in benzena pri najbližjih stanovanjskih objektih.
Iz strokovne ocene izhaja, da ocenjene dodatne in skupne koncentracije obravnavanih onesnaževal ne presegajo uporabljenih mejnih vrednosti. V izračunih so upoštevane tudi emisije hladilnih agregatov ter obstoječa onesnaženost zraka, pri čemer so za ozadje uporabljeni podatki merilnega mesta Maribor Titova za leto 2024.
Posebna pozornost je bila namenjena emisijam prašnih delcev med gradnjo, predvsem zaradi zemeljskih del in prevozov po neutrjenih gradbiščnih poteh. Nosilec nameravanega posega je na podlagi pripomb strokovnih organov dopolnil izračune emisij, pojasnil izbiro parametrov za vsebnost vlage in meljastih delcev ter popravil modelne izračune.
Pri oceni so upoštevani ukrepi za omejevanje prašenja, zlasti redno močenje neutrjenih gradbiščnih površin, omejitev hitrosti tovornih vozil na največ 10 km/h, pranje koles in podvozja vozil ob izvozu z gradbišča ter čiščenje javnih cest. Za redno močenje neutrjenih gradbiščnih poti je v oceni uporabljena predpostavljena učinkovitost zmanjšanja emisij v višini 95 %.
Strokovna ocena predvideva tudi, da bodo glavni dovozi za tovorna vozila umeščeni čim dlje od stanovanjskih objektov, parkirna mesta za vozila s hladilnimi agregati pa na oddaljenem delu postajališča.
Ministrstvo poudarja, da izračunane koncentracije temeljijo na predvidenih prometnih obremenitvah in doslednem izvajanju zaščitnih ukrepov, zato je njihova dejanska učinkovitost pomembna za zagotavljanje ocenjenega stanja.
Ministrstvo zaključuje, da so emisije onesnaževal v zrak v času gradnje in obratovanja obravnavane z ustreznimi računskimi metodami in da rezultati predložene strokovne ocene ob upoštevanih predpostavkah ne izkazujejo preseganja mejnih vrednosti. Posebnega pomena je dosledno izvajanje protiprašnih ukrepov v času gradnje.

5. Podzemne vode in vodovarstveno območje
Stranski udeleženec posebej opozarja na lokacijo nameravanega posega na vodovarstvenem območju in nevarnost onesnaženja podzemne vode zaradi velikega števila tovornih vozil, ki lahko prevažajo različne nevarne snovi. Kot možne vire onesnaženja navaja izlitje goriv, olj in drugih nevarnih tekočin, pronicanje onesnaženih padavinskih voda ter nesreče med gradnjo in obratovanjem.
V pripombah na hidrogeološko poročilo opozarja tudi na nepopolno opredelitev izhodiščnega kemijskega stanja podzemne vode, omejeno trajanje meritev, negotovosti pri določitvi hidrogeoloških parametrov, neupoštevanje sezonskih ekstremov ter odsotnost dokončnih strokovnih zaključkov.

Ministrstvo ugotavlja, da se območje nameravanega posega nahaja na ožjem vodovarstvenem območju VVO II. Za območje je bila izdelana analiza tveganja za onesnaženje vodnih virov, v strokovni oceni pa so predvideni številni ukrepi za preprečevanje onesnaženja podzemnih voda, med drugim: vse povozne površine bodo asfaltirane in obdane z robniki, odvodnjavanje pa bo urejeno preko vodotesne kanalizacije, peskolovov in lovilcev olj v ponikovalna polja, predvideni so zaporni elementi, ki v primeru razlitja nevarnih snovi omogočajo prekinitev odvajanja onesnaženih voda v ponikalna polja in njihovo zadržanje do izvedbe sanacije. Območja ponikanja bodo dodatno zaščitena pred neposrednimi naleti in prevrnitvami tovornih vozil. Predvideni so tudi posebni ukrepi za ukrepanje ob nesrečah ter monitoring podzemnih voda.

Iz hidrogeološkega poročila izhaja, da so bile izvedene tri raziskovalno-opazovalne vrtine oziroma piezometri ter hidrodinamski preizkusi vodonosnika. Na podlagi opravljenih meritev je bila določena smer toka podzemne vode proti jugo-jugovzhodu, z azimutom približno 149°, in hidravlični gradient 1,1 ‰. Piezometer P-1 je namenjen spremljanju zalednega dotoka podzemne vode, piezometra P-2 in P-3 pa spremljanju stanja na dolvodni strani območja nameravanega posega.
Vzpostavljeno je tudi samodejno spremljanje gladine, temperature in specifične elektroprevodnosti podzemne vode. Navedene raziskave predstavljajo pomembno strokovno podlago za spremljanje morebitnih vplivov nameravanega posega.
Ministrstvo pa ugotavlja, da je predloženo hidrogeološko poročilo označeno kot preliminarno. V njem je navedeno, da rezultati kemijskih analiz ničelnega stanja še niso na voljo ter da bo program monitoringa pripravljen na njihovi podlagi.
Poleg tega stalno merjenje gladine in specifične elektroprevodnosti omogoča spremljanje nekaterih sprememb stanja podzemne vode, ne predstavlja pa neposrednega dokazovanja odsotnosti vseh možnih kemičnih onesnaževal.
Ministrstvo zaključuje, da so bile za obravnavano območje izvedene pomembne hidrogeološke raziskave in predvideni obsežni tehnični ukrepi za varovanje podzemnih voda, zaradi česar ni mogoče pritrditi navedbi, da tveganja za podzemne vode sploh niso bila obravnavana.

6. Prometne obremenitve, prometna varnost in dostopne poti
Stranski udeleženec navaja, da bo izvedba parkirišča povzročila pomembno povečanje tovornega prometa na območju Hoč in dodatno obremenila lokalno cestno omrežje. Posebej opozarja na omejeno prometno pretočnost posameznih križišč, težave pri vključevanju težkih tovornih vozil v promet ter neprimernost Čobčeve ulice za povečan promet mimo stanovanjskih objektov.
V pripombah na prometno analizo stranski udeleženec izpostavlja neustreznost križišča K3, uporabo predpostavk glede prihodnjih prometnih ureditev in vprašanje, ali so bili upoštevani vsi načrtovani razvojni posegi ter povečanje prometa v industrijski coni. Zahteva preveritev dejanskega prometnega stanja in vplivov na lokalne prebivalce.

Ministrstvo ugotavlja, da je bila za nameravani poseg izdelana prometna analiza, ki temelji na prometnih podatkih in štetjih ter obravnava prometne razmere v izhodiščnem letu 2025 in planskem letu 2045. Prometna analiza vključuje kapacitetno presojo križišč K1 do K4 ter različne scenarije razvoja prometnega omrežja, vključno s splošno prometno rastjo in načrtovanimi infrastrukturnimi ukrepi.
Iz prometne analize izhaja, da so določena križišča prometno obremenjena že v obstoječem stanju in da bi se razmere zaradi splošne prometne rasti poslabšale tudi brez načrtovanega postajališča. Na državni cesti R2-450 je predvidena letna prometna rast 2 %, na državni cesti R2-430 pa 0,5 %.
Iz prometne analize nadalje izhaja, da so rekonstrukcijski ukrepi v križiščih K3 in K4 potrebni predvsem zaradi splošne prometne rasti in da dodatni promet iz postajališča ob upoštevanju analiziranih ukrepov bistveno ne vpliva na kapacitetno ustreznost obravnavanega državnega cestnega omrežja. Upoštevana je tudi predvidena časovna razporeditev tovornega prometa, katere glavne konice se praviloma ne prekrivajo s konicami osebnega prometa.
Glede vplivov na stanovanjsko območje je pomembno, da prometna analiza predvideva pretežno navezavo tovornega prometa na glavno cestno omrežje in avtocesto A1. Pri tem je predpostavljena razporeditev 45 % tovornega prometa proti severu in 45 % proti jugu, preostali delež pa v drugih smereh.
Ministrstvo ugotavlja, da prometna analiza med predlogi izrecno navaja tudi prepoved tranzitnega prometa iz območja OPPN po Čobčevi ulici skozi stanovanjsko naselje oziroma po potrebi ureditev slepe ceste. S tem je prepoznana potreba po omejitvi prometnih vplivov na bližnje stanovanjsko območje.

Ministrstvo ocenjuje, da prometna analiza predstavlja strokovno podlago za presojo vplivov nameravanega posega na državno cestno omrežje in da ugotovljene obstoječe prometne težave ni mogoče v celoti pripisati načrtovanemu postajališču.

7. Vibracije in drugi vplivi na zdravje ter bivalne razmere
Stranski udeleženec opozarja, da lahko povečano število tovornih vozil povzroča tudi vibracije, motnje spanja, zmanjšanje kakovosti bivanja in druge negativne učinke na zdravje prebivalcev. Meni, da bi bilo treba te vplive obravnavati celovito in v povezavi z obstoječimi okoljskimi obremenitvami.

Ministrstvo ugotavlja, da je v strokovni oceni obravnavan tudi vpliv vibracij v času gradnje in obratovanja. V času gradnje se lahko pojavijo predvsem zaradi delovanja gradbene mehanizacije, utrjevanja terena in prevozov gradbenega materiala. Gre za časovno omejene vplive, pri katerih strokovna ocena ne predvideva gradbenih del z izrazito velikimi vibracijami, kot sta pilotiranje ali zabijanje zagatnic.
V času obratovanja bodo glavni viri vibracij povezani s premiki tovornih vozil. Ob upoštevanju oddaljenosti glavnih transportnih poti od stanovanjskih objektov ter predvidene ureditve utrjenih površin strokovna ocena ne predvideva pomembnih vplivov vibracij na okoliške stanovanjske objekte.
Ministrstvo ugotavlja tudi, da so bili najpomembnejši okoljski dejavniki, ki lahko vplivajo na zdravje in kakovost bivanja prebivalcev, predvsem hrup, onesnaženost zraka in svetlobne obremenitve, posebej obravnavani v ustreznih poglavjih strokovne ocene.
Ministrstvo zaključuje, da so bili vplivi vibracij in glavnih okoljskih obremenitev, pomembnih za zdravje ljudi, vključeni v strokovno presojo. Na podlagi predložene ocene vpliv vibracij ni opredeljen kot pomemben, medtem ko je sprejemljivost drugih vplivov odvisna od upoštevanja predvidenih zaščitnih ukrepov in ustreznosti njihovih izhodišč.

8. Alternativne rešitve in uporaba omilitvenih ukrepov.
Stranski udeleženec meni, da bi bilo treba zaradi bližine stanovanjskega naselja preveriti tudi druge možne lokacije oziroma rešitve, ki bi povzročale manjše vplive na okolje. Opozarja, da obsežnost predvidenih omilitvenih ukrepov, zlasti protihrupne ograje, kaže na zahtevnost umeščanja nameravanega posega v obravnavani prostor.

Ministrstvo pojasnjuje, da je predmet predhodnega postopka ugotavljanje, ali je za konkretni nameravani poseg glede na njegove značilnosti, lokacijo in možne vplive potrebna presoja vplivov na okolje. Pri tem se upoštevajo tudi predvidene rešitve in ukrepi, namenjeni preprečevanju ali zmanjševanju škodljivih vplivov, če so ti dovolj konkretno določeni in je njihova izvedba zagotovljena.
Sama okoliščina, da so za posamezne vplive potrebni dodatni omilitveni ukrepi, še ne pomeni nujno, da bo nameravani poseg povzročil pomembne vplive na okolje. Nasprotno pa zgolj navedba takšnih ukrepov brez ustrezne strokovne utemeljitve in zagotovljene izvedbe ne zadostuje za izključitev pomembnih vplivov.
Ministrstvo zaključuje, da odsotnost samostojne primerjalne analize alternativnih lokacij sama po sebi še ne izkazuje potrebe po presoji vplivov na okolje. Odločilno je, ali so možni pomembni vplivi konkretno nameravanega posega dovolj zanesljivo ugotovljeni in ali predvideni omilitveni ukrepi zagotavljajo njihovo ustrezno preprečevanje oziroma zmanjševanje.

9. Popolnost strokovnih podlag in načelo previdnosti
Stranski udeleženec meni, da strokovna dokumentacija ne vsebuje vseh podatkov, potrebnih za zanesljivo presojo vplivov na okolje, in da so posamezni zaključki zasnovani na predpostavkah, ki niso zadostno preverjene. Opozarja, da bi bilo treba zaradi negotovosti in možnosti negativnih

vplivov na zdravje ljudi ter podzemne vode uporabiti načelo previdnosti in za nameravani poseg zahtevati izvedbo presoje vplivov na okolje.

Ministrstvo ugotavlja, da so bile v postopku predložene strokovne podlage za več pomembnih okoljskih področij ter da je bila strokovna ocena med postopkom dopolnjena. Pridobljena so bila tudi strokovna mnenja pristojnih organov, ki so obravnavali posamezne vplive nameravanega posega.
Ministrstvo pojasnjuje, da ugotavljanje potrebe po presoji vplivov na okolje ne temelji na dokazovanju popolne odsotnosti vsakršnih vplivov, temveč na strokovno utemeljeni oceni možnosti nastanka verjetno pomembnih vplivov na okolje.
Navedbe nosilca nameravanega posega, da strokovne podlage z gotovostjo izključujejo vse negativne vplive, zato ni mogoče razumeti kot dokaz absolutne odsotnosti vplivov, temveč jih je treba presojati v okviru rezultatov posameznih strokovnih ocen, njihovih predpostavk in omejitev.
Ministrstvo zaključuje, da zgolj splošno izražen dvom o ustreznosti strokovnih ocen ne zadostuje za ugotovitev, da je presoja vplivov na okolje potrebna. Ministrstvo je po pregledu in proučitvi celotne dokumentacije predmetnega predhodnega postopka ugotovilo, da ne bo prišlo do verjetno pomembnih vplivov.

10. Postopkovne pripombe in sodelovanje stranskih udeležencev
Stranski udeleženec navaja, da pripombe niso bile zadostno vsebinsko obravnavane in da je bil dostop do celotne strokovne dokumentacije otežen oziroma omogočen šele naknadno. Meni, da bi moralo ministrstvo podrobneje pojasniti razloge za sprejeto odločitev ter se izrecno opredeliti do njegovih navedb, zlasti glede hrupa, varovanja voda, prometnih obremenitev in svetlobnega onesnaževanja.

Ministrstvo poudarja, da je treba stranskim udeležencem v postopku omogočiti učinkovito uveljavljanje njihovih procesnih pravic ter se v obrazložitvi odločbe opredeliti do navedb, ki so pomembne za odločitev.
Pri tem ni potrebno posebej ponavljati vsake posamezne navedbe, kadar je več pripomb vsebinsko povezanih, vendar mora biti iz obrazložitve razvidno, da je ministrstvo obravnavala vsa bistvena dejanska in pravna vprašanja.
Ministrstvo zato vsebinsko povezane pripombe obravnava skupno, po posameznih okoljskih področjih, ter jih presoja ob upoštevanju predložene dokumentacije in strokovnih podlag. Navedbe o neustreznem dostopu do dokumentacije in nezadostnih možnostih izjave je ministrstvo obravnavalo in stranskemu udeležencu omogočilo seznanitev z vso spisno dokumentacijo, ki je podlaga za to odločbo.
Ministrstvo zaključuje, da skupna obravnava vsebinsko povezanih pripomb omogoča pregledno in celovito opredelitev do ključnih vprašanj. Pri tem mora je tudi iz upravnega spisa razvidno, da so bile stranskim udeležencem zagotovljene ustrezne možnosti seznanitve z dokumentacijo predmetne zadeve in podaje izjave, ter da so bila njihova bistvena stališča pri odločanju upoštevana.

Sklepna opredelitev ministrstva
Ministrstvo na podlagi obravnave pripomb ugotavlja, da so bili v predloženih strokovnih podlagah obravnavani glavni vplivi nameravanega posega na okolje, vključno z obremenitvami zaradi hrupa, emisij v zrak, svetlobnega onesnaževanja, prometa in tveganji za podzemne vode.
Pri večini obravnavanih okoljskih področij predloženi modelni izračuni in strokovne ocene s strani nosilca nameravanega posega, ob upoštevanju predvidenih ukrepov, izkazujejo da ne bo prihajalo do preseganja verjetno pomembnih vplivov.
Posebnega pomena so tudi ukrepi za zagotovitev predvidene protihrupne zaščite, ustrezno upravljanje dostopnega prometa, dosledno izvajanje protiprašnih ukrepov, preprečevanje onesnaženja podzemnih voda in izvajanje monitoringa. Ministrstvo ugotavlja, da so vsi ti ukrepi

obravnavani kot način izvedbe ali obratovanja nameravanega posega. Stranski udeleženec svojih navedb ni podprl z nobeno strokovno študijo, strokovno oceno ali drugim dokazilom, ki bi potrjevalo njegove trditve o domnevnih negativnih vplivih nameravanega posega na okolje. Ministrstvo zato ugotavlja, da stranski udeleženec zgolj s podajanjem splošnih navedb, ki niso podprte z ustreznimi strokovnimi podlagami ali drugimi dokazi, ni izkazal utemeljenosti zatrjevanih vplivov.

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

Opis obstoječega stanja in lokacija nameravanega posega

Nameravani poseg se nahaja jugovzhodno od naselja Hoče, južno od Miklavške ceste, vzhodno od Ljubljanske ceste, zahodno od obstoječih objektov gospodarsko proizvodne cone, južno od Čobčeve ulice. Dostop je omogočen preko Čobčeve ulice s severne strani, ki se na vzhodni strani naveže na Miklavško cesto. V naravi se nahajajo nepozidane kmetijske površine, njive in travniki. Območje nameravanega posega se ureja z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Občine Hoče-Slivnica (MUV, št. 28/14, 4/15-teh. popravek, 10/15-obvezna razlaga, 23/15- teh. popravek, 24/15-obvezna razlaga, 1/16-teh. popravek, 9/16, 10/16-teh. popravek, 4/17-teh. popravek, 6/17, 23/17, 3/18-obvezna razlaga, Uradno glasilo slovenskih občin št. 18/2019, 37/2019, 46/2019-teh. Popr.,29/ 2021, 8/2022-teh. popr.) in Odlokom o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za del območja HO 14/2 v občini Hoče Slivnica – Postajališče za tovornjake (Truck Stop).

Nameravani poseg bo izveden na območju za gospodarske cone (IG), na zemljiščih v k.o. Spodnje Hoče s parcelnimi št. 861/19, 861/6 in 861/24, južno od Postajališče za tovornjake Hoče, I. faza. Skupna površina zemljišč za izvedbo nameravanega posega, t.j. II. faze, znaša 23.041,0 m^2.

Območje I. faze zajema zemljišča v k.o. 696 Spodnje Hoče s parcelnimi št. 860/1, 861/2, 861/17, 861/18, 861/19 in je skupne površine 24.855 m^2.

Z nameravanim posegom povezana I. faza Postajališče za tovornjake Hoče
Na območju I. faze parkirišča Hoče bo urejeno postajališče za tovornjake, ki presegajo 3,5 t in avtobuse ter za priklopnike teh motornih vozil. Postajališče bo imenovano "TRUCK-STOP" postajališče za tovornjake, s spremljajočim programom, z navezavo na obstoječe prometno omrežje ter izgradnjo potrebne komunalne in energetske infrastrukture.
Predvidena je gradnja poslovnega objekta ter ostalih spremljevalnih objektov, potrebnih za obratovanje glavnega objekta. To je poslovni objekt z gostinsko in trgovsko ponudbo, pralnica za tovornjake, nadstrešek za tovornjake, šprinkler postaja ter ekološki otok. V sklopu samega parkirišča za tovorna vozila je predvidena še transformatorska postaja, protihrupne ograje ter srednje napetostni elektroenergetski vod.
Poslovni objekt je definiran kot glavni objekt, namenjen voznikom tovornjakov, ki uporabljajo parkirišče za tovorna vozila na južni strani objekta in drugim zunanjim uporabnikom. Parkiranje za osebna vozila bo zagotovljeno na parkirnih mestih na vzhodni in zahodni strani objekta.

Poslovni objekt:
- Bruto tlorisna površina stavbe 2.364,2 m^2
- Etažnost P
- Višina od kote tlaka najnižje etaže in do vrha stavbe 7,3 m

Pralnica za tovornjake:
- Bruto tlorisna površina 185 m^2
- Etažnost P

- Višina od kote tlaka najnižje etaže in do vrha stavbe 4,3 m

Nadstrešek za tovornjake:
- Površina območja 338 m^2
- Višina 8,0 m

Šprinkler postaja:
- Bruto tlorisna površina 101,6 m^2
- Etažnost P
- Višina 6,7 m

Ekološki otok
- Površina območja 18,0 m^2
- Višina 3,0 m

Dovoz do območja je predviden s Čobčeve ceste na severni strani. Med objekti bodo urejene funkcionalne prometne površine. Ureditev okoli glavnega objekta bo urejena s tlakovci. Ob glavnem objektu je predvidenih:
- 68 PM za osebna vozila od tega 4 PM za invalide ter
- 6 PM za kratkotrajno parkiranje tovornjakov na vzhodni strani objekta.

Zahodno in južno od poslovnega objekta je predvideno parkirišče za tovorna vozila s 7 oziroma 40 PM.

Situacija objektov je razvidna iz Strokovne ocene vplivov na okolje za potrebe predhodnega postopka presoje vplivov na okolje za poseg: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča II. faza, CEVO-20360/2025, julij 2025, dopolnjeno januar 2026, marec 2026, april 2026, Inštitut za varstvo pri delu in varstvo okolja Maribor, Valvasorjeva ulica 73, 2000 Maribor (v nadaljevanju Strokovna ocena), stran 37, Slika 17: Lokacijski prikaz postajališča za tovornjake I. faza.

Skupna površina I. in II. faze postajališče za tovornjake Hoče znaša 47.896 m^2.

Opis nameravanega posega

Nosilec nameravanega posega načrtuje širitev parkirišča za tovornjake Hoče, II. faza. Za severni del območja (I. faza), kamor se parkirišče direktno navezuje, je že pridobljeno gradbeno dovoljenje št. 351-1844/2024/2024-6227-26, z dne 3. 4. 2025. S širitvijo se bo zagotovilo 153 dodatnih parkirnih mest za tovorna vozila.

Zunanja ureditev – ureditev parkirišča

Vozišča konstrukcija parkirišča za tovorna vozila bo zasnovana za zagotavljanje stabilnosti, nosilnosti in dolgotrajnosti v skladu z zahtevami za uporabo težkih tovornih vozil. Parkirišče bo v celoti asfaltirano.
Pozicija za 153 PM je razvidna iz Strokovne ocene, stran 28, Slika 14: Izsek iz gradbene in ureditvene situacije območja nameravanega posega II. faze. Parkirišče bo imelo ustrezno urejeno odvodnjavanje preko lovilcev olj in ponikalnih polj. Ponikalna polja bodo umeščena v zelenem pasu na vzhodni strani območja. Na vseh vejah meteorne kanalizacije bodo vgrajeni zaporni elementi, ki bodo v primeru razlitja nevarnih snovi preprečili vtok onesnaženih vod na lovilce olj in v ponikalna polja in omogočali sanacijo in zajetje teh snovi. Ozek pas zelenih površin je predviden tudi na mejah območja nameravanega posega. Za zagotavljanje varnosti in dobrega pregleda na parkirišču je predvidena ustrezna osvetlitev.

Opis objektov

Sanitarije 1 in sanitarije 2

V objektih Sanitarije 1 in sanitarije 2 sta predvidena dva prostora s sanitarijami in shramba. Bruto tlorisna površina posameznega pritličnega objekta je 35 m^2 (5 x 7 m). Streha bo enokapnica v naklonu 7 stopinj. Oblikovno bosta objekta poenotena z ostalimi objekti postajališča za tovornjake Hoče I. faze.

Komunalna in energetska ureditev

Napajanje z elektriko je predvideno iz nove transformatorske postaje, ki je predvidena na območju I. faze postajališča za tovornjake Hoče.
Vodovodni priključek bo izveden na obstoječ vodovodni cevovod, ki se nahaja severo-zahodno od nameravanega posega na Čobčevi ulici.
Fekalna kanalizacija nameravanega posega (2 sanitarnih objektov) se priklopi na obstoječe kanalizacijsko omrežje v Čobčevi ulici.
Vse padavinske vode območja se zbirajo v ločeni kanalizaciji in se vodijo na ustrezno dimenzionirane peskolove in lovilce olj ter v nadaljevanju v območje ponikalnih polj, ki so predvidena na vzhodni strani območja nameravanega posega, v zelenem pasu. Na vseh vejah meteorne kanalizacije bodo vgrajeni zaporni elementi, ki bodo v primeru razlitja nevarnih snovi preprečili vtok onesnaženih vod na lovilce olj in v ponikalna polja in omogočali sanacijo in zajetje teh snovi. Padavinske vode iz ceste in utrjenih površin se vodijo preko lovilca olj v ponikalno polje. Celotno omrežje bo izvedeno vodotesno.
V objektih sanitarij je načrtovano ogrevanje s toplotno črpalko zrak – voda ali multi-split sistemom.

Proizvodnja električne energije

V prvi točki (tretja podtočka) 17. člena Uredbe o podrobnejših pravilih urejanja prostora za umeščanje fotonapetostnih naprav in sprejemnikov sončne energije (Uradni list RS, št. 27/24 in 112/25 – ZSROVE-1) je določena izjema za tista parkirišča, kjer bi postavitev fotonapetostne naprave na parkirišče glede na dejavnost predstavljala tveganje za ljudi ali premoženje.

Kot izhaja iz Strokovne ocene, postavitev fotonapetostnih naprav v območju parkirišča za tovornjake ni primerna zaradi kombinacije tehničnih, varnostnih in prostorskih omejitev, ki pomembno vplivajo na varno in nemoteno delovanje tako parkirišča kot tudi energetskih naprav. Prvi razlog je različna višina tovornih vozil. Tovornjaki se med seboj razlikujejo po višini, nadgradnjah, nakladalnih sistemih in dodatni opremi na strehi. Minimalna višina fotonapetostnih naprav konstrukcije, ki bi omogočala varno manevriranje vseh tipov vozil, bi morala biti bistveno večja od običajnih konstrukcijskih rešitev. To povzroča tehnične in ekonomske izzive, zlasti pri zagotavljanju statične stabilnosti konstrukcije ter njene odpornosti na veter in snežne obremenitve. Drugi, še pomembnejši razlog, je neposredna bližina visokonapetostnih daljnovodov DV 110 kV Maribor- Cirkovce 1, DV 110 kV Maribor-Cirkovce 2 in DV 2x 110 kV Maribor-Rače-Slov. Bistrica, ki potekajo na območju parkirišča. Namestitev fotonapetostnih naprav v bližini daljnovodov predstavlja resno elektrovarnostno tveganje. Možni so nevarni električni preskoki, indukcije, motnje in v skrajnem primeru tudi električni udar. Fotonapetostni moduli, kovinske konstrukcije in vzdrževalno osebje bi se lahko znašli v nevarnem električnem polju, kar je v nasprotju z varnostnimi predpisi in smernicami upravljavcev elektroenergetskega omrežja. Dodatno je treba upoštevati, da bi postavitev fotonapetostnih naprav na tem območju omejevala normalno rabo parkirišča, zmanjšala manevrski prostor ter povečala verjetnost poškodb tako na tovornjakih kot na PV-konstrukciji (npr. trki pri manevriranju, poškodbe zaradi nadgradnje vozil ipd.)

GRADNJA

Čas gradnje nameravanega posega je ocenjen na približno 12 mesecev.

Velikost gradbišča za nameravani poseg bo približno 23.041 m^2. Gradbišče bo v celoti ograjeno z gradbeno ograjo. Dostop do gradbišča bo preko Čobčeve ulice (JP 880511), ki se na vzhodni strani naveže na Miklavško cesto ter v nadaljevanju na regionalno cesto R2-430/0881 Hoče-Slivnica ali AC A1/0066 MB (Ptujska) – Slivnica.

Začasno skladiščenje zemeljskega izkopa bo urejeno na gradbeni parceli. Nastalo bo približno 15.200 m^3 zemeljskega izkopa, od tega približno 4.000 m^3 humusa in 11.200 m^3 melja. Na območje gradbišča se bo pripeljalo približno 12.000 m^3 gramoza ter 3.200 m^3 asfalta.

Gradnja bo potekala v dnevnem obdobju dneva, ob delavnikih od 6. do 18. ure (efektivno 10 ur) ter ob sobotah od 6. do 16. ure. Gradbena dela ne bodo potekala v nedeljah, praznikih in ob sobotah po 16. uri.
Promet s težkimi tovornim vozili za potrebe transporta gradbišča se bo izvajal samo v času obratovanja gradbišča od 6. do 18. ure.

Predvideno je terminsko zaporedje izvedbe del. Tako se bosta I. faza (severno območje nameravanega posega, na katerega se navezuje širitev parkirišča) in II. faza (območje obravnavane širitve parkirišča) izvedli zaporedno (I. faza ne bo obratovala, dokler ne bo do konca zgrajena II. Faza).

Tovorni promet v času gradnje
Za transport materiala so predvidena 3 in 4 osna tovorna vozila.
Intenzivni transport se bo izvajal:

- v fazi izkopa in odvoza humusa ter melja, ki predvidoma traja do 3 mesece, ter
- v fazi izgradnje povoznih in utrjenih površin v času do 6 mesecev, ko se na gradbišče dovaža gramoz za nosilni sloj, posteljico in zaključni sloj (asfalt).

V času izkopov bo nastalo približno 15.200 m^3 izkopnega materiala, ki se bo odvažal s težkimi tovornimi vozili. Ob upoštevanju, da je na posamezno vozilo možno naložiti 28 t materiala, se ocenjuje, da bo za odvoz potrebnih približno 950 voženj. Izkopi se bodo po terminskem planu izvajali okvirno 3 mesece, od ponedeljka do sobote, 10 ur dnevno. Glede na skupno količino materiala in obratovalni čas gradbišča, se ocenjuje, da bo v povprečju potrebnih približno 12 vozil na dan (povprečna gostota transporta znaša do 2 tovornjaka na uro oziroma 4 prevozi na uro).
V času izgradnje parkirišča (gradnja nosilnega sloja in posteljice ter asfaltiranje), bo potrebno na območje gradbišča pripeljati 12.000 m^3 gramoza (21.000 ton) in 3200 m^3 asfalta (8.000 ton). Ob upoštevanju nosilnosti vozila 28 t materiala, se ocenjuje, da bo za dostavo gramoza potrebnih približno 750 voženj ter za dostavo asfalta približno 290 voženj. Izgradnja parkirišča (izgradnja nosilne plasti in asfaltiranje) bo trajala po terminskem planu okvirno 6 mesecev. Glede na skupno potrebno količino materiala in obratovalni čas gradbišča, se ocenjuje, da bo v povprečju potrebnih približno 7 vozil na dan (povprečna gostota transporta znaša 1 tovornjak na uro oziroma 2 prevoza na uro).
Največja manipulacija z vozili se bo izvajala v času odvoza izkopnega materiala. Glede na velikost gradbišča je ocenjeno, da bo del prevozov potekal sočasno (odvoz izkopnega materiala in dovoz kamenih agregatov).
Gradbeni transport bo potekal po javnem cestnem omrežju in po območju gradbišča. Transportne poti bodo potekale med gradbiščem in dobavitelji drugih gradbenih materialov. Zunanji transporti bodo potekali po obstoječih lokalnih in regionalnih cestah, notranji horizontalni transporti se bodo vršili po začasnih transportnih poteh, ki se uredijo na območju gradnje.

Promet v času obratovanja
Dostop in dovoz osebnim avtomobilom in tovornim vozilom na območje obdelave je predviden s severne strani, s Čobčeve ulice, št. odseka JP 880511.

Večinski del zunanje ureditve predstavljajo manipulativne površine s parkiriščem za tovorna vozila. S širitvijo se bo v II. fazi zagotovilo 153 dodatnih PM za tovorna vozila (v I. fazi je predvidenih 47 PM za tovorna vozila ter 6 kratkotrajnih PM za tovornjake).

Po podatkih nosilca nameravanega posega so ocenjene prometne obremenitve in stopnje izmenjave parkirišč (velja za obe fazi) naslednje:

- V letu 2030 bo na parkirišču v Hočah maksimalno 206 tovornjakov na dan (skupaj za I. in II. fazo).
- Običajno tovornjaki prispejo na dan 'X' in odidejo naslednji dan, razen ob vikendih, ko prispejo v petek in odidejo v ponedeljek zjutraj.
- Največja zasedenost parkirišč do maksimalnih kapacitet

V spodnji tabeli so podatki o prihodih in odhodih tovornjakov na postajališče (časovno, številčno).

Promet tovornjakov	**Dnevno obdobje 6. - 18. ure**	**Večerno obdobje 18. – 22. ure**	**Nočno obdobje 22. – 6. ure**	**Največja zasedenost**
Prihodi tovornjakov	30% 62 tovornih vozil	67% 138 tovornih vozil	3% 6 tovornih vozil	100% 206 tovornih vozil
Odhodi tovornjakov	67% 138 tovornih vozil	3% 6 tovornih vozil	30% 62 tovornih vozil	100% 206 tovornih vozil

Nosilec nameravanega posega ocenjuje dnevno povprečno zasedenost parkirišča na približno 62%. V predloženi Strokovni oceni je ocenjena maksimalna zasedenost 100%.

Na območju I. faze so tudi parkirišča za osebna vozila (68 parkirnih mest), ki so namenjena delavcem in strankam.

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

Območje nameravanega posega se po Uredbi o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja (Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13, 79/15 in 182/20) nahaja na ožjem vodovarstvenem območju (VVO II).
Nameravani poseg ne leži na poplavnem erozijskem ali plazovitem območju. V bližini nameravanega posega tudi ni površinskih vodotokov.
Območje nameravanega posega ne leži na varovanem območju narave (naravne vrednote, Natura 2000, državna in lokalna zavarovana območja, Ekološko pomembno območje).
Območje nameravanega posega ne posega na območja enot kulturne dediščine prav tako se ne nahaja na območju varovalnih gozdov ali gozdov s posebnim namenom.

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:

- Agencijo republike Slovenije za okolje, Urad za stanje okolja, Vojkova cesta 1b, 1000 Ljubljana;
- Direkcijo Republike Slovenije za vode, Mariborska cesta 88, 3000 Celje; in
- Ministrstvo za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana.

Ministrstvo je dne 6. 11. 2025 prejelo mnenje št. 35508-3243/2025-5 z dne 6. 11. 2025 od Direkcije Republike Slovenije za vode, Sektorja območja Drave, Ulica Vita Kraigherja 5, 2000 Maribor (v nadaljevanju DRSV). DRSV v mnenju ugotavlja, da je nameravani poseg skladen s predpisi iz pristojnosti ministrstva in določa med drugim pogoje za gradnjo nameravanega posega, in sicer:

1. Nameravani poseg se mora izvesti po navedeni projektni dokumentaciji ob upoštevanju vseh varnostnih in zaščitnih ukrepov navedenih v poglavju 10 izdelane Analize tveganja za onesnaženje vodnih virov Dravskega polja za pripravo OPPN za del območja HO 14/2 v občini Hoče Slivnica - Postajališče za tovornjake (Truck stop) - revidirana (G-Whisper, štev. proj. 2412-E1, junij 2024).
2. Za zagotavljanje in določanje natančnih vplivov na podzemne vode je treba vzpostaviti sistem monitoringa. V prvi fazi, pred pričetkom gradnje, je treba izvesti tri raziskovalno/opazovalne vrtine, za potrebe črpalno/nalivalnih poizkusov, zajema ničelnega stanja kakovosti podzemnih voda in vzpostavitve monitoringa gladin. Na podlagi rezultatov in ugotovitev bo treba določiti natančni program monitoringa, ki ga je treba pripraviti do pričetka gradnje in predložiti DRSV
3. Vse povozne površine in parkirišča morajo biti asfaltirane in obdane z visokimi cestnimi robniki, ki onemogočajo razlitje morebitnih onesnaženj večjih razsežnosti izven teh površin. Stiki med asfaltirano površino in robniki morajo biti zatesnjeni.
4. Pokrovi revizijskih jaškov komunalnih cevovodov ter cevovodov odpadne padavinske vode s strešnih površin na asfaltiranih površinah morajo biti vodotesni.
5. Vsi lovilci olj morajo biti za primer iztoka nevarnih snovi opremljeni z zapornimi ventili, površje zbirne površine pa oblikovano tako, da zagotavlja potreben akumulacijski volumen za onesnaženo meteorno ali požarno vodo v primeru zaprtja iztoka proti ponikovalnici.
6. Ogrevanje objektov s toplotno črpalko voda-voda, kjer je kot toplotni vir podzemna voda, ali z geosondo (toplotno črpalko zemlja-voda), kjer je toplotni vir zemlja preko vertikalne ali horizontalne zemeljske sonde, na ožjem vodovarstvenem območju zajetij pitne vode, z oznako VVO II, po Uredbi o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja, ni dovoljeno.
7. V času gradnje je nosilec nameravanega posega dolžan zagotoviti vse potrebne varnostne ukrepe in tako organizacijo na gradbišču, da bo preprečeno onesnaženje okolja in 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 v vodotoke.
8. Po končani gradnji je treba odstraniti vse za potrebe gradnje postavljene provizorije in odstraniti vse ostanke začasnih deponij. Vse z gradnjo prizadete površine je treba krajinsko ustrezno urediti.
9. Predmetna lokacija se nahaja v ožjem vodovarstvenem območju zajetij pitne vode, z oznako VVO II, po Uredbi o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja, zato je treba pri gradnji in obratovanju dosledno upoštevati omejitve in pogoje iz veljavnega predpisa.
10. Odvajanje padavinskih in komunalnih odpadnih vod mora biti urejeno ločeno, v skladu z zahtevami oziroma ugotovitvami izdelovalca Analize tveganja navedene pod točko 1 pogojev za izvajanje gradnje. Vsi vodi kanalizacijskega sistema za odvajanje komunalnih in padavinskih odpadnih vod morajo biti izvedeni v vodotesni izvedbi. Po izvedenih delih je treba opraviti test vodotesnosti.
11. Nosilec nameravanega posega mora DRSV pisno obvestiti o pričetku gradnje vsaj tri dni pred začetkom del.

12. Nosilec nameravanega posega mora biti seznanjen s celotno vsebino in predvsem z vsemi varnostnimi in zaščitnimi ukrepi navedenimi v poglavju 10 izdelane analize tveganja.

Ob upoštevanju navedenih pogojev DRSV meni, da je nameravani poseg z vidika upravljanja z vodami, sprejemljiv. Ker so navedeni ukrepi za nosilca nameravanega posega obvezujoči, jih ministrstvo ne podvaja v tej odločbi.

Ministrstvo je dne 17. 9. 2025 prejelo mnenje Ministrstva za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana, št. 354-89/2025-2711-4 z dne 16. 9. 2025 s prilogo: Strokovno mnenje v predhodnem postopku za nameravan poseg: Postajališče za tovornjake Hoče - širitev parkirišča II. faza, ki ga je pod št. 2940-09/1649-25/ NP – 5768842 z dne 12. 9. 2025 pripravil Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano, Center za okolje in zdravje, Prvomajska ulica 1, 2000 Maribor (v nadaljevanju NLZOH). NLZOH na podlagi pregleda dokumentacije ugotavlja, da ima lahko nameravani poseg, s stališča pristojnosti, varovanja zdravja ljudi pred vplivi iz okolja, pomembne vplive na okolje, zato je treba Strokovno oceno dopolniti v skladu z v mnenju navedenimi pripombami in jo ponovno poslati v pregled. V primeru, da Strokovna ocena ne bo ustrezno dopolnjena, bo za nameravani poseg treba izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje.

Po dopolnitvi dokumentacije s starani nosilca nameravanega posega z dne 3. 2. 2026 je ministrstvo ponovno zaprosilo MZ za pregled dokumentacije in podajo mnenja.

Dne 2. 3. 2026 je ministrstvo prejelo mnenje št. 354-89/2025-2711-8 z dne 2. 3. 2026 MZ, skupaj z mnenjem št. 2940-09/1649-25 / NP – 5768842-1 z dne 2. 3. 2026, ki ga je pripravil NLZOH. Iz mnenja NLZOH izhaja, da ima lahko nameravani poseg, s stališča pristojnosti, varovanja zdravja ljudi pred vplivi iz okolja, pomembne vplive na okolje, zato je treba Dopolnjeno strokovno oceno dopolniti v skladu z v mnenju navedenimi pripombami in jo ponovno poslati v pregled. V primeru, da Strokovna ocena ne bo ustrezno dopolnjena, bo za nameravani poseg treba izvesti presojo vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstveno soglasje.

Po dopolnitvi dokumentacije s starani nosilca nameravanega posega z dne 24. 3. 2026 je ministrstvo ponovno zaprosilo MZ za pregled dokumentacije in podajo mnenja.

Dne 14. 4. 2026 je ministrstvo prejelo mnenje št. 354-89/2025-2711-12 z dne 14. 4. 2026 MZ, skupaj z mnenjem št. 2940-09/1649-26 / NP – 5768842-2 z dne 14. 4. 2026, ki ga je pripravil NLZOH. Iz mnenja NLZOH izhaja, da so bile v dopolnjeni strokovni oceni upoštevane pripombe iz predhodnega mnenja. S tem je dokazano, da ob upoštevanju zapisanih ukrepov čezmerne obremenitve okolja s hrupom ne bo. Kljub temu v dopolnjeni strokovni oceni NLZOH pogreša navajanje in obravnavo alternativ predlagani visoki (6,5 m) protihrupni zaščiti, kar se pričakuje že zaradi zapisa v predhodnem mnenju: "Nadalje menimo, da bi bilo bolj smiselno od pretiranega poviševanja in podaljševanja predlagane ograje (trenutno je predlagana v višini 4,5 m in dolžini 105 m) predlagati še dodatno ograjo, ki bi neposredno ogradila del parkirišča za tovornjake s hladilniki." V tabeli 44 Predlog protihrupnega ukrepa je treba dolžino protihrupne ograje popraviti za osrednji in južni del ograje (iz 180 m na 160 m), kot je opredeljeno v predhodnem besedilu razdelka 5.9.8.6 Dodatna protihrupna zaščita. Nadalje iz mnenja izhaja, da NLZOH ugotavlja, da s stališča njegove pristojnosti, varovanja zdravja ljudi pred vplivi iz okolja, ni treba izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja.

Dne 23. 2. 2026 je ministrstvo prejelo mnenje št. 35931-10/2026/2 z dne 23. 2. 2026 Agencije Republike Slovenije za okolje, Urada za stanje okolja, Vojkova 1b, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju ARSO). Iz mnenja ARSO izhajajo pripombe na Strokovno ocena vplivov na okolje za potrebe predhodnega postopka presoje vplivov na okolje za poseg: Postajališče za tovornjake Hoče –

širitev parkirišča II. faza, CEVO-20360/2025, julij 2025, dopolnjeno januar 2026, Inštitut za varstvo pri delu in varstvo okolja Maribor, Valvasorjeva ulica 73, 2000 Maribor, in sicer v delu, ki se nanaša na izvedeno modeliranje dodatne obremenitve zunanjega zraka in podaja mnenja o sprejemljivosti gradnje z vidika njenega vpliva na kakovost zraka.

Po dopolnitvi dokumentacije s starani nosilca nameravanega posega z dne 24. 3. 2026 je ministrstvo ponovno zaprosilo ARSO za pregled dokumentacije in podajo mnenja.

Dne 2. 4. 2026 je ministrstvo prejelo mnenje št. 35931-10/2026/4 z dne 2. 4. 2026 ARSO, iz katerega izhaja, da so bile v Strokovni oceni vplivov na okolje za potrebe predhodnega postopka presoje vplivov na okolje za projekt: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča II. faza, CEVO-20360/2025, julij 2025, dopolnjeno januar 2026, marec 2026, Inštitut za varstvo pri delu in varstvo okolja Maribor, Valvasorjeva ulica 73, 2000 Maribor, delno upoštevane pripombe predhodnega mnenja, podane so nove pripombe.

Po dopolnitvi dokumentacije s starani nosilca nameravanega posega z dne 8. 5. 2026 je ministrstvo ponovno zaprosilo ARSO za pregled dokumentacije in podajo mnenja.

Dne 25. 5 2026 je ministrstvo prejelo mnenje št. 35931-10/2026/7 z dne 25. 5. 2026 ARSO. Po pregledu dopolnjenega dokumenta: Strokovna ocena vplivov na okolje za potrebe predhodnega postopka presoje vplivov na okolje za projekt: Postajališče za tovornjake Hoče – širitev parkirišča II. faza, CEVO-20360/2025, julij 2025, dopolnjeno januar 2026, marec 2026, april 2026. Inštitut za varstvo pri delu in varstvo okolja Maribor, Valvasorjeva ulica 73, 2000 Maribor, in sicer v delu, ki se nanaša na izvedeno modeliranje dodatne obremenitve zunanjega zraka in podaja mnenja o sprejemljivosti gradnje z vidika njenega vpliva na kakovost zraka, ARSO ugotavlja, da so bile upoštevane pripombe na dopisno dokumentacijo, podane s strani Agencije RS za okolje z dne 27.3.2026 in št. dokumenta 35931-10/2026/4.

Okoljske značilnosti obstoječega stanja in nameravanega posega:

Emisije snovi v zrak in emisije toplogrednih plinov

Emisije onesnaževal v zrak bodo v času gradnje nastajale predvsem zaradi zemeljskih in gradbenih del na območju gradbišča, obratovanja gradbene mehanizacije ter prevozov gradbenega materiala in odvoza gradbenih odpadkov. Najizrazitejše bodo emisije prahu oziroma delcev PM_{10}, zlasti v suhem in vetrovnem vremenu, ter emisije izpušnih plinov gradbene mehanizacije in tovornih vozil. Povečane emisije bodo občasne in vezane na izvajanje gradbenih del.

V strokovni oceni je bila z modelnim izračunom ocenjena dodatna obremenitev zunanjega zraka z delci PM_{10} zaradi zemeljskih in gradbenih del. Izračun je bil izveden za scenarij brez omilitvenih ukrepov in za scenarij z njihovim izvajanjem. Ob doslednem izvajanju ukrepov izračunane dodatne povprečne letne koncentracije PM_{10} pri najbližjih občutljivih sprejemnikih ne bodo večje od 0,5 µg/m³, največje dnevne koncentracije pa ne bodo večje od 2,0 µg/m³. Ocenjena skupna povprečna letna koncentracija PM_{10}, ob upoštevanju izmerjene koncentracije ozadja, bo znašala do 23,5 µg/m³ in bo pod predpisano mejno vrednostjo 40 µg/m³.

Ocenjen je bil tudi vpliv dodatnega tovornega prometa na kakovost zraka ob dovoznih in drugih transportnih cestah. Pri tem so bili upoštevani obstoječi prometni podatki in predvideni dodatni prevozi za potrebe gradnje. Iz strokovne ocene izhaja, da dodatna prometna obremenitev ne bo bistveno povečala onesnaženosti zraka ob obravnavanih cestah ter da mejne vrednosti onesnaževal in dopustno število preseganj ne bodo preseženi. Vpliv dodatnega transporta na kakovost zraka je zato ocenjen kot zanemarljiv.

Za zmanjšanje emisij prahu in drugih onesnaževal v času gradnje so predvideni naslednji ukrepi:

- uporaba gradbene mehanizacije in vozil s preverjenimi in nadzorovanimi emisijami škodljivih snovi v zrak;
- v suhem vremenu vlaženje in sprotno čiščenje odprtih površin gradbišča ter transportnih poti;
- omejitev hitrosti vožnje po prašnih poteh na območju gradbišča in v njegovi okolici;
- zagotovitev pranja koles in podvozja tovornih vozil na izhodu z gradbišča na javno cesto;
- sprotno odstranjevanje prašnih usedlin z javnih cest z mokrim postopkom ali s sesalno-pometalnimi stroji, ki ne povzročajo dodatnega prašenja.

V času obratovanja bodo emisije onesnaževal v zrak nastajale predvsem zaradi prihodov in odhodov tovornih vozil ter njihove vožnje po območju postajališča. Pri oceni so bili skupno obravnavani vplivi I. in II. faze, torej celotnega postajališča z 206 parkirnimi mesti za tovorna vozila. Upoštevane so bile emisije delcev PM_{10}, dušikovih oksidov oziroma dušikovega dioksida (NO_2) in benzena, pri čemer so bili upoštevani različni emisijski razredi tovornih vozil Euro 4, Euro 5 in Euro 6. V izračunu je bila predpostavljena tudi uporaba največ 16 parkirnih mest za tovornjake s hladilnimi agregati, katerih emisije so obravnavane kot stalni vir.

Z modelnim izračunom je bila ocenjena dodatna obremenitev zunanjega zraka pri najbližjih stanovanjskih stavbah. Izračunane dodatne povprečne letne koncentracije PM_{10} ne bodo večje od 1,0 µg/m³, največje dnevne koncentracije PM_{10} ne bodo večje od 5,0 µg/m³, povprečne letne koncentracije NO_2 ne bodo večje od 5,0 µg/m³, največje urne koncentracije NO_2 ne bodo večje od 70,0 µg/m³, povprečne letne koncentracije benzena pa ne bodo večje od 0,05 µg/m³. Ob upoštevanju obstoječe onesnaženosti zraka je ocenjena skupna povprečna letna koncentracija PM_{10} pri najbližjih stanovanjskih stavbah do 24 µg/m³, dušikovih oksidov do 30 µg/m³ in benzena do 0,95 µg/m³, kar je pod pripadajočimi mejnimi vrednostmi.

Ocenjen je bil tudi vpliv dodatnega prometa na okoliških cestah. Pri tem je bilo upoštevano približno 412 dodatnih premikov tovornih vozil na dan. Kot izhaja iz strokovne ocene, se bo zaradi dodatnega prometa obremenitev zunanjega zraka povečala, vendar bodo imisijske koncentracije onesnaževal in število dopustnih preseganj mejnih vrednosti ostali znotraj predpisanih vrednosti. Vpliv dodatnega prometa na kakovost zraka je ocenjen kot sprejemljiv.

Pri oceni vplivov v času obratovanja so bili upoštevani tudi naslednji ukrepi oziroma predvidena organizacija prometa in parkiranja:

- proti najbližjim stanovanjskim objektom je predvidena protihrupna ograja, ki bo hkrati predstavljala oviro za širjenje emisij v zrak v smeri stanovanjskih objektov;
- glavni dovoz za tovorna vozila je predviden na strani, ki je bolj oddaljena od stanovanjskih objektov; dovoz po bližji dovozni poti je predviden le za tovornjake, namenjene v pralnico, ki obratuje v dnevnem in večernem času;
- parkirna mesta za tovornjake s hladilnimi agregati morajo biti umeščena na najbolj oddaljenem delu parkirišča od stanovanjskih objektov.

Glede na vse navedeno ministrstvo vpliv nameravanega posega na emisije onesnaževal v zrak oziroma na kakovost zraka na območju v času gradnje in obratovanja ocenjuje kot manj pomemben.

<u>Emisije snovi v vode/tla</u>

Območje nameravanega posega se nahaja na ožjem vodovarstvenem območju VVO II, določenem z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja, kjer veljajo omejitve in pogoji, določeni z 14. členom citirane uredbe, ki ureja vodovarstveni režim na ožjem vodovarstvenem območju na območju občine Hoče - Slivnica.

Za območje nameravanega posega je bila izdelana Analiza tveganja za onesnaženje vodnih virov Dravskega polja za pripravo OPPN za delobmočja HO 14/2 v občini Hoče – Slivnica št. poročila 2412-E1, ki jo je pripravilo podjetje G-Whisper d.o.o., Plečnikova ulica 1, 2000 Maribor (v nadaljevanju analiza tveganja), ki obravnava tudi vplive obeh faz postajališča za tovornjake. DRSV je v mnenju št. 35508-3243/2025-5 z dne 6. 11. 2025 ugotovil, da je predložena

dokumentacija z vidika upravljanja z vodami skladna s predpisi iz njegove pristojnosti in da je gradnja z vidika upravljanja z vodami sprejemljiva, ob upoštevanju pogojev, določenih v mnenju. V času gradnje bi lahko zaradi uporabe gradbene mehanizacije in transportnih vozil, skladiščenja ter ravnanja z gorivi, olji in drugimi nevarnimi snovmi ob neustreznem ravnanju ali ob morebitnih nezgodah prišlo do onesnaženja tal in posledično podzemne vode. Za preprečevanje oziroma zmanjšanje tveganja za onesnaženje voda je treba upoštevati naslednje ukrepe:

- preprečiti je treba onesnaženje tal in voda pri transportu, skladiščenju in uporabi goriv ter drugih nevarnih snovi;
- pri gradnji se ne smejo uporabljati gradbeni materiali, iz katerih bi se lahko izlužile snovi, škodljive za tla in vodo;
- delavci morajo biti poučeni o ravnanju ob razlitju goriv, olj in drugih nevarnih snovi ter o postopkih ukrepanja. Na gradbišču mora biti zagotovljena ustrezna oprema za takojšnje ukrepanje ob razlitjih;
- v primeru razlitja je treba onesnaženo zemljino nemudoma odstraniti, jo shraniti v zaprtih posodah in predati pooblaščenemu prevzemniku kot nevarni odpadek. O dogodku je treba narediti zapis v gradbeni dnevnik;
- uporabljati je dovoljeno le tehnično brezhibne, čiste in redno vzdrževane gradbene stroje in vozila, pri katerih je zagotovljeno, da ne prihaja do iztekanja goriv, motornih, zavornih ali hidravličnih olj. Večja servisna in vzdrževalna dela na gradbišču niso dovoljena;
- nevarne kemikalije je treba na gradbišču uporabljati v najmanjših potrebnih količinah. Skladiščiti jih je treba v ustreznih zabojnikih oziroma pod nadstreškom, zaščitene pred vremenskimi vplivi, v lovilni posodi, katere prostornina mora znašati najmanj dvakratnik prostornine največje embalažne enote. Dostop do skladišča mora biti omejen, kemikalije pa morajo biti ustrezno označene in shranjene v originalni oziroma drugi ustrezni zaprti embalaži;
- gradbišče mora biti ustrezno organizirano in zavarovano v skladu z veljavnimi predpisi;
- posegi v območje nihanja podzemne vode niso dovoljeni. Izkopavanje na VVO II je dopustno, če je zagotovljen najmanj 2 m odmik od najvišje gladine podzemne vode;
- na gradbišču morajo biti na voljo zaščitne folije, lovilne posode in absorpcijska sredstva, ki jih je treba ob pojavu kapljanja oziroma iztekanja tekočin nemudoma namestiti na mesto iztekanja;
- uporabljene zaščitne folije, lovilne posode in absorpcijska sredstva je treba po uporabi odstraniti, z onesnaženim materialom pa ravnati v skladu s predpisi, ki urejajo ravnanje z odpadki;
- pripravljen mora biti načrt ukrepanja ob nezgodnih dogodkih, v katerem morajo biti določene odgovorne osebe za izvedbo ukrepov;
- gradbene odpadke je treba ločeno zbirati po vrstah oziroma številkah. Nevarne odpadke je treba skladiščiti ločeno, v ustreznih, zaprtih in označenih posodah, odpornih proti snovem, ki se v njih nahajajo, ter jih redno oddajati pooblaščenim prevzemnikom. O oddaji odpadkov je treba voditi ustrezne evidence;
- pri izvajanju gradbenih del je treba upoštevati predpise s področja varstva pred požarom in eksplozijami ter preprečevanja razlitij nevarnih snovi;
- sanitarne zmogljivosti na gradbišču morajo biti zagotovljene z uporabo kemičnih stranišč oziroma stranišč, priključenih na javno kanalizacijo; drugih sanitarnih naprav, pri katerih bi lahko prišlo do odvajanja odpadnih voda v tla ali podzemno vodo, ni dovoljeno uporabljati.

Za vzpostavitev ustreznega monitoringa vplivov objekta na podzemne vode je potrebno natančneje poznavanje gladine oziroma smeri toka podzemne vode. Pred začetkom gradnje je treba pripraviti program spremljanja stanja podzemne vode. V okviru predhodnih raziskav je treba izvesti tri raziskovalne oziroma opazovalne vrtine, črpalne in ponikovalne preizkuse ter izhodiščno spremljanje kakovosti in gladine podzemne vode. Piezometri se uporabijo za spremljanje količinskega in kakovostnega stanja podzemne vode v času gradnje in obratovanja. Šele na

podlagi rezultatov teh raziskav se določi, ali je treba mrežo za spremljanje stanja podzemne vode razširiti. Spremljanje podzemne vode je treba izvajati v času gradnje in nato tudi v času obratovanja.
V času obratovanja je treba upoštevati tudi skupne vplive obeh faz postajališča. Odpadne komunalne vode iz poslovnih prostorov in sanitarnih prostorov se bodo odvajale v javno kanalizacijo. Padavinske vode s streh, prometnih in parkirnih površin se bodo odvajale ločeno, pri čemer bodo vode s prometnih in parkirnih površin pred ponikanjem očiščene v usedalnikih in lovilnikih olj. Posebno tveganje predstavljajo vodotopne nevarne snovi, ki jih lovilniki olj ne zadržijo in bi lahko ob nezgodnem dogodku z odtokom padavinskih oziroma požarnih voda dosegle ponikovalna polja. Zato so pomembni zlasti ukrepi za preprečevanje iztekanja nevarnih snovi ter možnost zadržanja in prestrezanja onesnaženih voda.
V času obratovanja je treba upoštevati naslednje ukrepe:

- vse prometne in parkirne površine morajo biti asfaltirane, omejene z visokimi robniki, stiki med asfaltom in robniki pa morajo biti zatesnjeni;
- ob celotni dolžini ponikovalnih polj, ki mejijo na transportne poti, morajo biti nameščene montažne armiranobetonske varovalne ograje oziroma bariere višine 110 cm, ki preprečujejo trke tovornjakov oziroma njihovo prevračanje ter nenadzorovano iztekanje nevarnih snovi v območje ponikanja;
- pokrovi jaškov meteorne kanalizacije na utrjenih površinah, tako za komunalno infrastrukturo kot za odvodnjavanje streh, morajo biti vodotesni;
- na območju nameravanega posega se ne sme uporabljati fitofarmacevtskih sredstev;
- padavinske vode s tlakovanih in asfaltiranih parkirnih površin je treba preko vzdolžnih in prečnih nagibov odvajati v cestne požiralnike z usedalniki, nato po vodotesni kanalizaciji v lovilnike olj z usedalniki, skladne s standardom SIST EN 858, in šele po ustreznem čiščenju v ponikovalna polja;
- vsi lovilniki olj morajo biti opremljeni z zapornimi ventili. Zbirni prostor mora biti oblikovan tako, da zagotavlja zadostno prostornino za zadržanje onesnažene padavinske oziroma požarne vode v primeru zaprtja iztoka proti ponikovalnemu polju;
- padavinske vode s streh je treba preko usedalnikov odvajati v ponikovalno polje;
- ponikanje je dovoljeno le posredno, dno ponikovalnega polja pa mora biti najmanj 1 m nad najvišjo gladino podzemne vode, pri čemer je treba upoštevati tudi lokalno dvigovanje gladine podzemne vode zaradi ponikanja;
- upravljavec mora nemudoma odpraviti morebitne okvare lovilnikov olj oziroma stanja, povezana z nabiranjem blata, ki bi lahko povzročila čezmerno onesnaženje vode na iztoku;
- o vsaki okvari lovilnika olj, zaradi katere bi lahko prišlo do čezmernega onesnaženja, je treba obvestiti pristojnega inšpektorja za okolje;
- meritve onesnaženosti padavinske vode na iztokih iz lovilnikov olj je treba izvajati v obsegu, ki se zahteva za odvajanje padavinske vode z javnih cest, v skladu s prilogama 2 in 3 Uredbe o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest;
- ob razlitju nevarnih snovi je treba mesto dogodka zavarovati in označiti ter preprečiti možnost nastanka požara. Razlito snov je treba prekriti z absorpcijskim sredstvom, ki se ga na robovih razlitja nanese v debelejšem sloju, po potrebi pa tudi s PVC-folijo. Absorpcijsko sredstvo je treba nato odstraniti tako, da se prepreči nadaljnje onesnaževanje;
- v primeru razlitja na naravnih tleh je treba absorpcijsko sredstvo razporediti po celotni površini razlitja. Če pride do onesnaženja tal, je treba o tem obvestiti pristojni center za obveščanje, onesnaženo zemljino pa nemudoma izkopati in odstraniti z vodovarstvenega območja. Odstranjeno zemljino je treba oddati na odlagališče za nevarne odpadke oziroma jo začasno skladiščiti na utrjeni, pokriti površini brez odtoka ter z njo ravnati v skladu s predpisi, ki urejajo ravnanje z odpadki;

- na lokaciji morajo biti na voljo zaščitne folije, lovilne posode in absorpcijska sredstva, ki jih je treba ob pojavu kapljanja oziroma iztekanja tekočin nemudoma namestiti na mesto iztekanja. Po končanem ukrepanju je treba uporabljeno opremo odstraniti, z onesnaženim materialom pa ravnati v skladu s predpisi, ki urejajo ravnanje z odpadki;
- pripravljen mora biti načrt ukrepanja ob nezgodnih dogodkih z določenimi odgovornimi osebami;
- nosilec nameravanega posega mora zagotoviti izvajanje programa spremljanja stanja podzemne vode tudi v času obratovanja.

V prvi fazi postajališča je predvidena tudi avtopralnica za tovorna vozila, pri kateri se bo voda v približno 80 % reciklirala in ponovno uporabila, preostalih približno 20 % pa bo predstavljala sveža voda. Odpadno pralno vodo, ki je ni več mogoče ponovno uporabiti oziroma je nasičena z onesnaževali, ter blato in izcedne vode iz usedalnikov, rezervoarjev in filtrov, nastale pri njihovem vzdrževanju, je treba zbirati in oddajati pooblaščenemu prevzemniku odpadkov.
Glede na navedeno in ob doslednem upoštevanju ukrepov iz Analize tveganja ter pogojev iz mnenja DRSV ministrstvo ocenjuje, da vpliv nameravanega posega na emisije v vode in tla v času gradnje in obratovanja ne bo pomemben.

Ravnanje z odpadki

Iz priložene dokumentacije izhaja, da bodo pri gradnji nameravanega posega nastajale različne vrste odpadkov, predvsem zemljina in kamenje, odpadna embalaža (papirna in kartonska, plastična, lesena ipd.) ter mešani komunalni odpadki. Predvidena količina zemeljskega izkopa znaša približno 15.200 m³, ki je predviden za odvoz z območja gradbišča. Nastanek posebnih oziroma nevarnih odpadkov, kot izhaja iz strokovne ocene, ni predviden.
Za zmanjšanje vplivov zaradi nastajanja odpadkov so predvideni naslednji ukrepi:

- gradbeni odpadki se bodo na gradbišču zbirali ločeno in se sproti odvažali oziroma oddajali pooblaščenim prevzemnikom odpadkov;
- začasno skladiščenje odpadkov bo dovoljeno le v manjših količinah, največ 24 ur, na posebej urejenem prostoru na gradbišču;
- odpadnega materiala se ne bo odlagalo na nepredvidene površine, zlasti ne na bregove vodotokov;
- prašenje zaradi gradbenih del se bo omejevalo z vlaženjem gradbenih materialov;
- gradbena mehanizacija bo ustrezno vzdrževana, da se prepreči morebitno puščanje goriv, motornega olja in maziv;
- odpadne vode, ki bodo nastajale pri gradnji, se bodo ponovno uporabile in se ne bodo odvajale v tla.

Pred začetkom gradnje bo treba izdelati načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki.
Predvideno je ločeno zbiranje odpadkov na gradbišču in njihovo sprotno oddajanje pooblaščenim prevzemnikom oziroma izvajalcem javne službe zbiranja komunalnih odpadkov. Odpadki se bodo sproti odvažali z gradbišča, začasno skladiščenje pa bo dovoljeno le v manjših količinah, največ 24 ur, na za to urejenem prostoru.
Ministrstvo ocenjuje, da ob ustreznem ločenem zbiranju, začasnem skladiščenju in zagotovitvi oddaje nastalih odpadkov pooblaščenim prevzemnikom ter ob upoštevanju predpisov s področja ravnanja z odpadki vpliv nameravanega posega zaradi nastajanja odpadkov v času gradnje ne bo pomemben.
Kot izhaja iz dokumentacije, bodo v času obratovanja nameravanega posega nastajali predvsem mešani komunalni odpadki in ločeno zbrane frakcije, zlasti mešana embalaža, papir in karton, steklo ter biološki odpadki. Nastajali bodo tudi odpadki zaradi vzdrževanja zelenih površin. Ocenjena količina mešanih komunalnih odpadkov znaša približno 1,1 kg na dan na posameznega uporabnika počivališča oziroma poslovnega objekta.
Zbiranje odpadkov je predvideno v ekološkem otoku, ki je urejen v okviru I. faze, na območju objektov pa bodo urejena prevzemna mesta za odpadke. Z nastalimi komunalnimi odpadki se bo ravnalo v okviru obstoječega sistema ravnanja s komunalnimi odpadki v Občini Hoče-Slivnica.

Zaradi rednega vzdrževanja in čiščenja lovilnikov olj bodo občasno nastajali tudi odpadki mulja in usedlin, onesnaženih z olji, ki se uvrščajo med nevarne odpadke. Predvideni so redni pregledi in vzdrževanje lovilnikov olj, njihovo čiščenje in praznjenje pa bo izvajal pooblaščeni izvajalec, ki bo nastale odpadke prevzel v nadaljnje ravnanje. O prevzemu se bo vodila ustrezna evidenca.
V okviru I. faze je predvidena tudi pralnica tovornjakov, pri kateri bodo nastajali mulji iz pralnice, odpadna voda, nasičena z onesnaževali, ki je ni več mogoče reciklirati, ter odpadki iz vzdrževanja sistema. Navedeni odpadki se bodo zbirali in oddajali pooblaščenim zbiralcem odpadkov.
Ministrstvo ocenjuje, da zaradi predvidenega ločenega zbiranja odpadkov, njihovega prevzemanja v okviru obstoječega sistema ravnanja s komunalnimi odpadki ter oddajanja drugih nastalih odpadkov pooblaščenim prevzemnikom, nameravani poseg v času obratovanja ne bo povzročal pomembnih vplivov na okolje zaradi nastajanja odpadkov.

Elektromagnetno sevanje
V času gradnje se bo za potrebe gradbišča uporabljal obstoječi električni priključek, ki se napaja iz obstoječe transformatorske postaje. Zaradi uporabe obstoječega električnega priključka v času gradnje ne bodo nastajali novi viri elektromagnetnega sevanja, zato ministrstvo ocenjuje, da vpliv nameravanega posega na obremenitev okolja z elektromagnetnim sevanjem v času gradnje ne bo pomemben.
V času obratovanja se upošteva kumulativni vpliv I. in II. faze postajališča za tovornjake, saj predstavljata funkcionalno celoto. Za napajanje območja je predvidena nova transformatorska postaja TP 20/0,4 kV z nazivno močjo 2 × 1.000 kVA, ki bo umeščena ob poslovnem objektu I. faze in vključena v srednjenapetostno 20 kV omrežje preko obstoječega kablovoda. Iz nove transformatorske postaje bo zagotovljeno tudi napajanje sanitarnih objektov II. faze.
Območje nameravanega posega je glede na prostorski akt uvrščeno v II. območje varstva pred sevanjem, ki je namenjeno zlasti industrijski, proizvodni, transportni, skladiščni in servisni dejavnosti. Za oceno vplivov elektromagnetnega sevanja je izdelovalec strokovne ocene uporabil rezultate izračunov za primerljiv projekt, pri katerem sta bila v transformatorski postaji nameščena dva transformatorja moči 1.000 kVA, upoštevana pa je bila tudi obremenitev kablovoda. Izračuni so bili izvedeni za najneugodnejši primer, pri nazivni obremenitvi virov.
Iz rezultatov primerljivega izračuna izhaja, da so mejne vrednosti za I. območje varstva pred sevanjem presežene v okolici transformatorske postaje do oddaljenosti 1,5 m od objekta ter v bližini kablovoda nad njim do višine 0,7 m nad tlemi in do oddaljenosti 1,3 m od osi kablovoda. Navedena območja preseganja mejnih vrednosti za I. območje glede na rabo prostora ne sodijo v I. območje varstva pred sevanjem. V območju 1,5 m od transformatorske postaje in 1,3 m od kablovoda ni stanovanjskih objektov. Obremenitev okolja z elektromagnetnim sevanjem na človeku dostopnih lokacijah tako ne bo presegala mejnih vrednosti, določenih z Uredbo o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96, 41/04 – ZVO-1 in 44/22 – ZVO-2).
Ministrstvo ocenjuje, da vpliv nameravanega posega na obremenitev okolja z elektromagnetnim sevanjem v času gradnje in obratovanja ne bo pomemben.

Radioaktivno sevanje
V času gradnje in v času obratovanja viri radioaktivnega sevanja ne bodo uporabljeni.

Sevanje svetlobe v okolico
V času gradnje se bodo gradbena dela izvajala samo v dnevnem času, v svetlem delu dneva, zato osvetljevanje gradbišča ne bo potrebno. Ministrstvo ocenjuje, da vpliva nameravanega posega zaradi sevanja svetlobe v okolico v času gradnje ne bo.
V času obratovanja bo zagotovljena razsvetljava celotnega postajališča za tovornjake, pri čemer strokovna ocena obravnava kumulativni vpliv razsvetljave I. in II. faze. Predvidena je uporaba LED-svetilk z ustreznim barvnim spektrom, ki bodo usmerjene v tla. Razsvetljava je načrtovana

ločeno za ograjeno območje varovanega parkirišča za tovorna vozila ter za območje okoli poslovnega objekta, pralnice, dovozov in parkirišča za osebna vozila.
Za ograjeno območje varovanega parkirišča je predvidena skupna moč svetilk 16.982,6 W na površini 34.805,83 m², za območje okoli poslovnega objekta, pralnice, dovozov in parkirišča za osebna vozila pa skupna moč svetilk 915 W na površini 12.419,60 m². Izračun povprečne električne moči svetilk za razsvetljavo območja okoli poslovnega objekta znaša 0,074 W/m², kar je pod mejno vrednostjo 0,075 W/m², določeno za razsvetljavo poslovne dejavnosti z neprekinjenim 24-urnim obratovalnim časom, ki je določena v Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja.
Izdelana je bila tudi študija osvetljenosti, v kateri je bil preverjen vpliv razsvetljave na fasade bližnjih stanovanjskih objektov ob upoštevanju sočasnega delovanja vseh predvidenih svetilk. Izračunane vrednosti osvetljenosti fasad najbližjih stanovanjskih objektov so nižje od 1 lx. Glede na določbe Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, ki za okna varovanih prostorov v naseljih, ki niso mesta, določajo mejno vrednost 5 lx v obdobju od sončnega zahoda do 24. ure in 1 lx v obdobju od 24. ure do sončnega vzhoda, izračuni kažejo, da mejne vrednosti ne bodo presežene.
Ministrstvo ocenjuje, da vpliv nameravanega posega na obremenitev okolja zaradi sevanja svetlobe v okolico v času gradnje in obratovanja ne bo pomemben, saj bo razsvetljava izvedena z LED-svetilkami, usmerjenimi v tla, izračunane vrednosti osvetljenosti fasad najbližjih stanovanjskih objektov pa ne presegajo predpisanih mejnih vrednosti.

Segrevanje ozračja/vode
V času gradnje in obratovanja nameravanega posega ne bodo nastajale emisije toplote v okolje. Na območju nameravanega posega se namreč ne bodo izvajali proizvodni ali drugi procesi, ki bi bili viri emisij toplote. Ministrstvo zato ocenjuje, da nameravani poseg ne bo imel pomembnega vpliva na okolje zaradi segrevanja ozračja oziroma vode.

Fizična sprememba, preoblikovanje površine
Gradnja bo pomenila začasno motnjo v prostoru, ki bo posledica prisotnosti gradbene mehanizacije, gradbiščnih elementov in gradbenih materialov na območju gradbišča. Vpliv prisotnosti gradbišča z gradbenimi stroji, napravami in gradbiščnimi elementi bo začasen in manj pomemben.
Vsa zemeljska dela se bodo vršila strojno, ob morebitni prisotnosti komunalne infrastrukture pa je potrebno izkope vršiti ročno. Pod temeljno ploščo se izvede komprimiran sloj tamponskega nasutja. Parkirišče bo v celoti asfaltirano.
Lokacija nameravanega posega se ne nahaja znotraj poselitvenega območja, temveč na njenem robu, na območju proizvodnih dejavnosti. Načrtovani objekti v sklopu nameravanega posega ne bodo izstopali glede na okoliško pozidavo. Glede na navedeno ministrstvo tovrstni vpliv na okolje ne ocenjuje kot pomemben.

Vibracije
V času gradnje bodo vibracije nastajale predvsem zaradi delovanja gradbene mehanizacije, zlasti pri utrjevanju temeljnih tal z uporabo statičnih in vibracijskih valjarjev, ter zaradi transporta materiala s tovornimi vozili po transportnih in gradbiščnih poteh. Vibracije bodo občasne, impulznega in kratkotrajnega značaja, njihov vpliv pa ne bo enako intenziven ves čas gradnje. V dokumentaciji ni predvideno izvajanje gradbenih del, ki bi lahko predstavljala izrazitejši vir vibracij, kot sta na primer pilotiranje ali zabijanje zagatnic.
Kot izhaja iz Strokovne ocene na podlagi referenčnih vrednosti in izračunov, bodo hitrosti vibracij na razdalji 10 m od roba območja uporabe vibracijskega valjarja oziroma transportnih poti pod 5 mm/s, kar je glede na vrsto okoliških stavb znotraj vrednosti, določenih za stanovanjske stavbe po standardu DIN 4150-3. Najbližji stanovanjski objekti so od gradbišča II. faze in transportnih

poti oddaljeni več kot 100 m, zato vpliv vibracij na stanovanjske objekte v času gradnje ni pričakovan oziroma bo zanemarljiv.
V času obratovanja je ocenjen skupni vpliv I. in II. faze postajališča za tovornjake. Vibracije bodo nastajale predvsem zaradi prihodov in odhodov tovornih vozil ter njihovega premikanja po parkirišču. Iz strokovne ocene izhaja, da bodo glede na predvideno gostoto prometa, asfaltirane transportne poti in oddaljenost najbližjih stanovanjskih objektov vibracije minimalne. Hitrosti vibracij bodo na razdalji 10 m od roba transportnih poti pod 5 mm/s.
Na podlagi navedenega ministrstvo ocenjuje, da vpliv nameravanega posega na obremenitev okolja z vibracijami v času gradnje in obratovanja ne bo pomemben.

Raba vode
Na območju nameravanega posega v obstoječem stanju ni rabe vode. V času gradnje bo poraba vode kratkotrajna in omejena ter bo obsegala manjše količine vode za potrebe delavcev, vlaženje gradbišča zaradi preprečevanja prašenja in čiščenje prometnih površin. Voda se bo zagotavljala iz javnega vodovodnega omrežja. Glede na predviden obseg in trajanje gradbenih del ministrstvo vpliv rabe vode v času gradnje ocenjuje kot začasen in zanemarljiv.
V času obratovanja se bo voda uporabljala predvsem za sanitarne potrebe uporabnikov postajališča in zaposlenih ter za potrebe kuhinje z jedilnico v poslovnem objektu. Oskrba bo zagotovljena s priključitvijo na obstoječe javno vodovodno omrežje. Ocenjena skupna dnevna poraba vode za sanitarne potrebe v I. in II. fazi znaša približno 28 m³ oziroma 10.220 m³ na leto. V okviru I. faze je predvidena tudi pralnica tovornjakov. Ocenjeno je približno 10 pranj na dan, pri čemer je poraba vode za posamezno pranje približno 1 m³. Z recikliranjem vode se doseže 80- do 90-odstotna učinkovitost, zato je predvidena dnevna potreba po dodajanju sveže vode približno 2 do 3 m³, letna poraba vode za pranje pa je ocenjena na približno 1.095 m³. Za neposredno rabo vode iz javnega vodovodnega sistema za tehnološke namene pralnice je nosilec nameravanega posega pridobil vodno dovoljenje št. 35530-65/2024-8 z dne 8. 1. 2025.
Ministrstvo ocenjuje, da raba naravnih virov zaradi nameravanega posega ne bo pomembno vplivala na okolje.

Raba zemljišč, sprememba rabe tal in vegetacije
Območje nameravanega posega je v obstoječem stanju v pretežni meri travniška površina, po namenski rabi prostora pa je opredeljeno kot območje gospodarske cone (IG). Z izvedbo II. faze se bo na območju nameravanega posega odstranila obstoječa travniška vegetacija, zemljišče pa se bo preuredilo v utrjene in asfaltirane površine za parkiranje tovornih vozil. Del območja bo ostal urejen kot zeleni pas z infiltracijskimi polji. Sprememba dejanske rabe zemljišč je trajna, vendar je nameravani poseg predviden na območju, ki je po namenski rabi že opredeljeno za gospodarske dejavnosti. V času obratovanja dodatne spremembe rabe zemljišč niso predvidene.

Tveganje nastanka okoljskih nesreč
Nameravani poseg se ne uvršča med obrate manjšega ali večjega tveganja za okolje v skladu z določili Uredbe o preprečevanju večjih nesreč in zmanjševanju njihovih posledic (Uradni list RS, št. 22/16, 44/22 – ZVO-2 in 53/22), niti med dejavnosti in naprave glede na določila Uredbe o vrsti dejavnosti in naprav, ki povzročajo industrijske emisije (Uradni list RS, št. 68/22). Nameravani poseg ni poseg, ki bi predstavljal tovrstno tveganje za okolje.

Tveganje za zdravje ljudi
Nameravani poseg v času gradnje in obratovanja ne bo povzročil povečanega tveganja za zdravje ljudi (kot posledice povečanih emisij snovi v zrak, tla in vode, povečanih emisij hrupa, svetlobe ipd.). Tudi iz zadnjega mnenja NLZOH št. 2940-09/1649-26 / NP – 5768842-2 z dne 14. 4. 2026 izhaja, da za nameravani poseg z vidika vplivov na zdravje ljudi ni treba izvesti presojo vplivov na okolje.

Vpliv na kulturno dediščino

Območje nameravanega posega se ne nahaja na varstvenem režimu kulturne dediščine, niti ni enot kulturne dediščine v bližini.

Glede na navedeno ministrstvo ugotavlja, da nameravani poseg niti v času gradnje, niti v času obratovanja ne bo imel vpliv na varstvo kulturne dediščine.

Vpliv na naravo

Lokacija nameravanega posega se nahaja izven varovanih območij (zavarovanih območij, Natura 2000) in izven območja naravnih vrednot ter ekološko pomembnih območij. V območju nameravanega posega ni vegetacije, ki bi bila pomembna z vidika ohranjanja narave.

V strokovni oceni je obravnavan morebitni vpliv nameravanega posega na belo štorkljo (*Ciconia ciconia*), ki gnezdi ob Čobčevi ulici, približno 400 m zračne razdalje od območja nameravanega posega. Za oceno vpliva je bilo izdelano posebno strokovno mnenje ornitologa Milana Vogrina (december 2025).

Iz strokovnega mnenja izhaja, da se gnezdo bele štorklje nahaja v urbanem okolju, v katerem so že prisotni stanovanjski objekti, industrijska cona in glavna cesta z neprekinjenim prometom. Ornitolog ocenjuje, da hrup in razsvetljava z načrtovanega parkirišča ne bosta pomenila dodatne obremenitve za belo štorkljo, saj sta tovrstna vpliva v okolici že prisotna. Ocenjuje tudi, da bi lahko prišlo do manjše izgube prehranjevalnega habitata, vendar so v okolici na voljo druge ustrezne površine za prehranjevanje. Površine na območju nameravanega posega so njive in gnojeni travniki, ki po oceni ornitologa ne zagotavljajo ustreznih pogojev za večje žuželke, s katerimi se štorklja prehranjuje.

Na podlagi navedenega ornitolog ocenjuje, da nameravani poseg ne bo imel bistvenega vpliva na belo štorkljo. Ministrstvo glede na vse navedeno ocenjuje, da nameravani poseg v času gradnje in obratovanja ne bo negativno vplival na območja narave.

Skupni učinek z drugimi obstoječimi oziroma dovoljenimi posegi

Nameravani poseg se je obravnaval kot kumulativni poseg s I. fazo, saj obe fazi skupaj predstavljata funkcionalno zaključeno celoto. V času gradnje je predvidena zaporedna izvedba obeh faz, pri čemer I. faza še ne bo obratovala, dokler ne bo v celoti zgrajena tudi II. faza. Ker ne bo sočasne intenzivne gradnje, predvsem zemeljskih del in gradnje konstrukcije, se ne pričakuje pomembnih kumulativnih vplivov na okolje v času gradnje.

V času obratovanja so bili skupni vplivi I. in II. faze obravnavani kot celota. Pri tem so bili upoštevani vsi predvideni deli postajališča, in sicer parkirišča za tovorna vozila, poslovni objekt z gostinsko in trgovsko ponudbo ter spremljajoči objekti in dejavnosti, med drugim pralnica za tovornjake. Kumulativni vplivi obratovanja obeh faz so bili ovrednoteni pri posameznih okoljskih sestavinah.

Pri oceni obremenitve s hrupom je bila upoštevana tudi obstoječa obremenitev zaradi regionalne ceste R2-430/0881 Hoče–Slivnica, pri čemer so bili skupni vplivi cestnega prometa in virov hrupa na območju postajališča obravnavani v okviru ocene celotne obremenitve. Iz strokovne ocene izhaja, da ob upoštevanju predvidene protihrupne zaščite mejne vrednosti kazalcev hrupa pri najbližjih stavbah z varovanimi prostori ne bodo presežene.

Na podlagi obravnave kumulativnih vplivov I. in II. faze ter upoštevanja obstoječe obremenitve okolja ministrstvo ocenjuje, da skupni vplivi nameravanega posega ne bodo pomembno povečali obremenitve okolja.

Odločitev

Na podlagi pregleda celotne dokumentacije upravne zadeve je ministrstvo ugotovilo, da je nameravani poseg sprejemljiv za okolje, ter da za nameravani poseg ni treba izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja, v kolikor se bo upošteval način izvedbe

kot ga narekuje priložena dokumentacija, izvedli vsi pogoji iz dokumentacije in upoštevali v nadaljevanju navedeni ukrepi, predvideni za zmanjšanje ali preprečevanje pomembnih škodljivih vplivov na okolje, ki so tudi sestavni del vloge nosilca nameravanega posega:

Ukrepi za zmanjšanje ali preprečevanje morebitnih škodljivih vplivov na okolje

Emisije hrupa

V obstoječem stanju je na širšem obravnavanem območju poglavitni vir hrupa cestni promet po regionalni cesti R2-430/0881 Hoče–Slivnica. V manjši meri k obremenitvi s hrupom prispevajo tudi železniška proga št. 30 Zidani Most–Šentilj, avtocesta A1/0066 MB (Ptujska)–Slivnica, industrijska cona Hoče vzhodno od območja nameravanega posega, lokalni cestni promet in kmetijska dejavnost. Obstoječa obremenjenost s hrupom zaradi cestnega prometa po regionalni cesti je bila povzeta po strateških kartah hrupa za pomembne ceste v upravljanju DRSI za leto 2016. Na podlagi teh podatkov so bile pri najbližjih stanovanjskih stavbah z varovanimi prostori ocenjene vrednosti kazalca celodnevne obremenitve *Ldvn* med 49,5 in 62,3 dB(A), vrednosti kazalca nočne obremenitve *Lnoč* pa med 41,5 in 53,8 dB(A). Kot izhaja iz Strokovne ocene, najbližje stanovanjske stavbe v obstoječem stanju niso čezmerno obremenjene s hrupom.

V času gradnje bo hrup nastajal zaradi obratovanja gradbene mehanizacije in gradbiščnega transporta. Ocena obremenitve s hrupom je bila izdelana z modelnim izračunom, pri katerem je bilo upoštevano hkratno obratovanje gradbenih strojev na območju gradbišča ter gradbiščni transport. V izračunu je bila upoštevana tudi obstoječa obremenitev okolja s hrupom. Rezultati kažejo, da se bo obremenitev pri najbližjih stavbah z varovanimi prostori zaradi gradnje povečala, vendar mejne vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev ne bodo presežene.

Kot omilitveni ukrep je predvidena uporaba gradbene mehanizacije, ki izpolnjuje predpisane zahteve glede emisij hrupa strojev, ki se uporabljajo na prostem. Gradbišče in transport za potrebe gradnje bosta obratovala samo v dnevnem času, in sicer od ponedeljka do petka največ med 6. in 18. uro, efektivno največ 10 ur dnevno, ob sobotah pa največ med 6. in 16. uro. Ob nedeljah, praznikih in dela prostih dnevih se gradbena dela ne bodo izvajala.

V času gradnje bodo viri hrupa predvsem gradbena mehanizacija in tovorni promet, povezan z gradnjo. Iz predložene ocene izhaja, da ob sočasnem obratovanju gradbene mehanizacije in upoštevanju obstoječe obremenitve s hrupom mejne vrednosti pri najbližjih stavbah z varovanimi prostori ne bodo presežene.

Ministrstvo ocenjuje, da ob upoštevanju omejitve izvajanja gradbenih del na dnevni čas ter uporabe gradbenih strojev, ki izpolnjujejo predpisane zahteve glede emisij hrupa, vpliv nameravanega posega na obremenitev okolja s hrupom v času gradnje ne bo pomemben.

V času obratovanja bodo glavni viri hrupa promet tovornih vozil po območju parkirišča, njihovo manevriranje in parkiranje, delovanje hladilnih naprav na tovornih vozilih, zlasti na 16 parkirnih mestih, namenjenih vozilom s hladilnimi napravami, ter naprave na poslovnem objektu in avtopralnica. Ocena obremenitve s hrupom obravnava kumulativni vpliv obratovanja I. in II. faze kot funkcionalne celote.

Kot bistveni omilitveni ukrep za zmanjšanje emisij hrupa v času obratovanja je predvidena izvedba dodatne protihrupne ograje ob Čobčevi ulici. Predložena ocena je pokazala, da prvotno predvidena ograja v dolžini 45 m in višini 2,5 m ne zagotavlja zadostne zaščite. Zato je treba obstoječo oziroma prvotno načrtovano rešitev nadgraditi tako, da bo skupna dolžina protihrupne ograje znašala 180 m, pri čemer mora biti ograja na severnem odseku v dolžini 20 m visoka 4,5 m, na osrednjem in južnem odseku v dolžini 160 m pa 6,5 m, kar je ministrstvo določilo kot pogoj v izreku te odločbe, točka I./1. Protihrupna ograja mora imeti ustrezne akustične lastnosti, in sicer absorpcijsko kategorijo najmanj A3 po standardu SIST EN 1793-1:2013 in kategorijo zvočne izolirnosti najmanj B3 po standardu SIST EN 1793-2:2013. Kot alternativa je dopustna izvedba nasipa ali kombinacije nasipa in protihrupne ograje, ob upoštevanju enakih dimenzij in zahtevanih učinkov protihrupne zaščite.

Iz predložene ocene izhaja, da je ob upoštevanju navedene dodatne protihrupne zaščite

kumulativna obremenitev s hrupom zaradi obratovanja I. in II. faze pri vseh obravnavanih stavbah z varovanimi prostori pod predpisanimi mejnimi vrednostmi. Upoštevanje obstoječih virov hrupa prav tako ne povzroči preseganja mejnih vrednosti.
Ministrstvo ocenjuje, da je vpliv nameravanega posega na obremenitev okolja s hrupom sprejemljiv ob dosledni izvedbi predvidenih omilitvenih ukrepov, zlasti ob izvedbi dodatne protihrupne ograje v obsegu in z lastnostmi, kot izhajajo iz izreka te odločbe, točka I./1.

Veljavnost odločbe

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

Stroški

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

Postopek vodila:

mag. Irena Lapuh
sekretarka

Natalija Očko
sekretarka

Vročiti:
- pooblaščencu nosilcu nameravanega posega, Odvetniška družba Ilič & partnerji o.p., d.o.o., Gosposvetska cesta 11, 1000 Ljubljana (za: TRUCK PARKING NETVVORK, varnostno parkirišče za tovornjake d.o.o., Davčna ulica 1, 1000 Ljubljana) - osebno elektronsko (slovenia@odilaw.com);
- Pooblaščencu stranskega udeleženca: KLEMEN GOLOB - odvetnik, Tržaška cesta 134, 1000 Ljubljana (za: ALPE ADRIA GREEN, mednarodno društvo za varstvo okolja in narave, Cesta Franceta Prešerna 26, 4270 Jesenice) - osebno elektronsko (klemen.golob@vep.si);

- Stranskemu udeležencu: Civilna iniciativa Vzhodne in Čobčeve ulice, Vzhodna in Čobčeva ulica, 2311 Hoče – osebno elektronsko (jan.kogelnik@vep.si).

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

- Inšpektorat Republike Slovenije za okolje in prostor, Dunajska cesta 56, 1000 Ljubljana - po elektronski pošti (gp.irsop@gov.si);
- Občina Hoče - Slivnica, Pohorska cesta 15, 2311 Hoče - po elektronski pošti (obcina@hoce-slivnica.si);
- Ministrstvo za zdravje, Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana - po elektronski pošti (gp.mz@gov.si);
- Direkcija Republike Slovenije za vode, Mariborska 88, 3000 Celje - po elektronski pošti (gp.drsv@gov.si).