

MOBILNOSTNI NAČRT ZA OPPN 132 MED TOLSTOJEVO IN MAŠERA-SPASIČEVO – ZAHOD

Investitor:

NAMA UPRAVLJANJE Z NEPREMIČNINAMI, d.d.,
Tomšičeva ulica 1, 1000 Ljubljana

SLOVENSKI INSTITUT ZA KAKOVOST IN MEROSLOVJE,
Mašera-Spasičeva ulica 10, 1000 Ljubljana

WLB, d.o.o., Mašera-Spasičeva ulica 8, 1000 Ljubljana

VIESTE, d.o.o., Slovenska cesta 27, 1000 Ljubljana

ALPEAKTIV d.o.o., Borovška cesta 74, 4280 Kranjska Gora

MARKO STRLE s.p., Mašera-Spasičeva ulica 8, 1000 Ljubljana

LABOD konfekcija, d.d., Mašera-Spasičeva ulica 8, 1000 Ljubljana

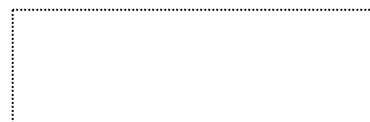
PRIVATINVEST, d.o.o., Dunajska cesta 128A, 1000 Ljubljana

Izdelovalec:

ŠABEC KALAN ŠABEC – ARHITEKTI,
Mojca Kalan Šabec, s.p.
Hacquetova 16,
1000 LJUBLJANA

Odgovorna oseba: Mojca Kalan Šabec

Žig:

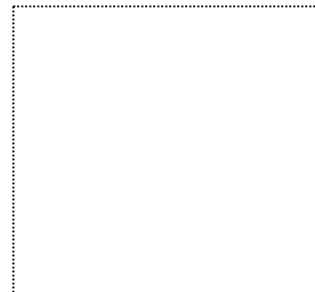


Podpis:

Odgovorni vodja izdelave mobilnostnega načrta:

Mojca Kalan Šabec, univ. dipl. inž. arh., ZAPS 0275 PA PPN

Žig:



Podpis

Sodelavci:

Jana Klemenčič, kom. inž.
Aljaž Lepšina, mag. inž. arh. urb.

Številka naloge:

UP 21-010-MN

Datum projekta:

Junij 2024

VSEBINA:

I.	UVOD	3
II.	POS LANSTVO IN CILJI MOBILNOSTNEGA NAČRTA	6
III.	PREVERITEV ZAKONSKIH IZHODIŠČ	6
III.1	VELJAVNI PROSTORSKI AKTI	6
III.2	NORMATIVI IZ PROSTORSKEGA AKTA	6
III.3	IZRAČUN PARKIRNIH MEST PO OPN MOL ID	9
III.4	ZAGOTAVLJANJE PARKIRNIH MEST	12
III.5	PLANSKA IZHODIŠČA ZA INFRASTRUKTURO	13
IV.	DOSTOPNOST	16
IV.1	DOSTOP Z MOTORNIMI VOZILI	16
IV.2	PEŠ DOSTOP	17
IV.3	DOSTOP S KOLESOM	20
IV.4	JAVNI POTNIŠKI PROMET	22
IV.5	SOUPORABA AVTOMOBILA	24
IV.6	SVETOVNI SPLET	25
V.	ANALIZA IZRABE OBMOČJA	26
V.1	KAPACITETE ZA MIRUJOČI PROMET	26
V.2	ŠTEVILO IN STRUKTURA STANOVANJ	27
V.3	NESTANOVANJSKI PROGRAMI	27
VI.	POTOVALNE NAVADE	28
VI.1	SPLOŠNO	28
VI.2	STANOVALCI	28
VI.3	OBISKOVALCI STANOVANJ	29
VI.4	NESTANOVANJSKI PROGRAMI	29
VII.	PREDVIDENI UKREPI ZA IZBOLJŠANJE RABE TRAJNOSTNIH NAČINOV PREVOZA	30
VII.1	SPLOŠNO	30
VII.2	KRATKOROČNI GRADBENI UKREPI	30
VII.3	OSTALI KRATKOROČNI UKREPI	31
VII.4	DOLGOROČNI UKREPI	31
VIII.	DOLOČITEV POTREBNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST	32
VIII.1	UGOTOVITVE VEZANE NA ANALIZO STANJA	32
VIII.2	UGOTOVITVE VEZANE NA IZRAČUN PARKIRNIH MEST	32
VIII.3	ZAGOTAVLJANJE PM V SKLADU Z OPPN	37
IX.	AKCIJSKI NAČRT	39
X.	ZAKLJUČEK	41

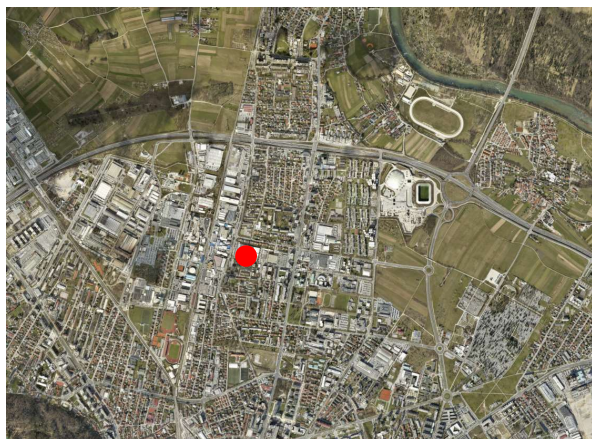
I. UVOD

Mobilnostni načrt obravnava preveritev potrebnega števila parkirnih mest (v nadaljnjem besedilu PM) v območju načrtovanega Občinskega podrobnega prostorskega načrta OPPN 132 Med Tolstojevo in Mašera-Spasićevo – zahod (v nadaljnjem besedilu: OPPN) glede na število uporabnikov posameznih transportnih sredstev ter ureditev prometne infrastrukture v območju OPPN in bližnji okolici z namenom izboljšati delež uporabe nemotoriziranih in kolektivnih prevoznih sredstev.

Območje OPPN zajema enoto urejanja prostora (v nadaljnjem besedilu: EUP) BE-589, ki se ureja z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18 – DPN, 42/18, 78/19 – DPN in 59/22), v nadaljnjem besedilu OPN MOL ID.

Območje OPPN se nahaja v Mestni občini Ljubljana, v Četrtni skupnosti Bežigrad. Na severni strani območje meji na eno- in dvostanovanjske površine, ki potekajo vzdolž Tolstojeve ulice. Južni rob območja poteka vzdolž Mašera-Spasićeve ulice oziroma večstanovanjskih površin in osrednjih območij centralnih dejavnosti. Zahodni rob poteka vzdolž Slovenčeve ulice oziroma površin za industrijo, delno pa tudi ob območju predvidenega OPPN 254. Vzhodni rob območja meji na območje predvidenega OPPN 374, znotraj katerega je načrtovana večstanovanjska gradnja. Pretežni del območja OPPN prekrivajo pozidane površine.

Območje OPPN obsega zemljišča s parcelnimi številkami 9/3, 9/5, 9/11, 9/12, 9/16, 9/17, 9/19, 9/20, 9/21, 9/22, 9/23, 9/32, 9/33, 9/34, 9/35, 9/36, 9/37, 9/38, 9/39, 9/40, 10/10, 58/26, 86/2, 86/3, 86/4, 87/9, 87/28, 87/29, 87/30, 87/31, 87/32, 87/33, 87/34, 89/1 ter dele zemljišč s parcelnimi številkami 10/24, 10/25, 12/2, 58/1, 58/30, 86/1, 87/4, 87/8, 87/14, vse v katastrski občini 2636 Bežigrad. Površina območja OPPN znaša 29.562 m².



Slika 1: Prikaz lege območja OPPN v načrtu Ljubljane



Slika 2: Prikaz meje območja OPPN v aerofoto posnetku

Za območje OPPN je bilo izdelanih več variantnih rešitev, ki so jih pripravili v dveh avtorskih skupinah:

skupina 1:

- Ofis arhitekti d.o.o.,
- Sada + Vuga d.o.o.,
- Triije arhitekti d.o.o.,

skupina 2:

- Umetniško ustvarjanje, Aleksander Vujović s.p. in
- a2o2 arhitekti d.o.o.

Kot strokovna podlaga za pripravo OPPN je bila izdelana sintezna rešitev, ki jo je pripravila skupina avtorjev:

- OFIS arhitekti d.o.o.
- Sadar + Vuga d.o.o. in
- Triije arhitekti d.o.o.



Slika 3: 3D prikaz sintezne rešitve – pogled na območje z jugozahoda



Slika 4: 3D prikaz sintezne rešitve – pogled na območje s severozahoda

V območju OPPN je načrtovana gradnja poslovne stavbe in dveh večstanovanjskih stavb s spremljajočim programom ter pripadajočimi ureditvami. Vse tri stavbe so podkletene.

Med stavbami so načrtovane zelene površine, otroška igrišča in tlakovane dostopne poti. Parkirne površine za potrebe območja OPPN so načrtovane v podzemnih garažah, za kratkotrajno parkiranje pa na terenu.

Območje OPPN je razdeljeno na štiri prostorske enote:

- PE1 – površine, namenjene gradnji večstanovanjske stavbe s spremljajočim programom,
- PE2 – površine, namenjene gradnji poslovne stavbe in obstoječi poslovni stavbi z oznako O,
- PE3 – površine, namenjene gradnji večstanovanjske stavbe s spremljajočim programom, in
- PE4 – površine, namenjene gradnji javnih prometnih površin.

V prostorskih enotah PE1 in PE3 so dopustni naslednji objekti in dejavnosti:

- 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe, razen v pritličju ob Slovenčevi ulici;
- 24110 Športna igrišča: samo igrišča za športe na prostem brez gledalcev;
- 24122 Drugi gradbeni inženirski objekti za šport, rekreacijo in prosti čas: samo otroška in druga javna igrišča, javni in urbani vrtovi, parki, trgi;
- otroška igrišča.

V pritlični etaži stavb v prostorskih enotah PE1 in PE3 so, poleg objektov in dejavnosti iz prve alineje prejšnjega odstavka, dopustni tudi:

- 12112 Gostilne, restavracije in točilnice;
- 12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno nastanitev;
- 12201 Stavbe javne uprave;
- 12202 Stavbe bank, pošt, zavarovalnic;
- 12203 Druge poslovne stavbe;
- 12301 Trgovske stavbe;
- 12304 Stavbe za storitvene dejavnosti, razen avtomehanične delavnice in avtopralnice;
- 12620 Muzeji, arhivi in knjižnice;
- 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo: samo stavbe za neinstitucionalno izobraževanje;
- 12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo: samo dispanzerji in ambulate;
- 12650 Stavbe za šport: samo stavbe za šport, pretežno namenjene razvedrilu: telovadnice, centri za fitnes, jogo in aerobiko ipd., brez prostorov za gledalce;
- 12420 Garažne stavbe: samo kolesarnice.

V prostorski enoti PE1 mora biti v delu pritličja ob Slovenčevi ulici najmanj 190 m² BTP namenjenih trgovski dejavnosti z osnovno preskrbo.

V kletnih etažah stavb v prostorskih enotah PE1 in PE3 so, poleg objektov in dejavnosti iz prve alineje prejšnjega odstavka, dopustni tudi:

- 12420 Garažne stavbe: samo garaže in kolesarnice;
- 12520 Rezervoarji, silosi in skladiščne stavbe: samo skladiščne stavbe, dopustne za potrebe osnovne dejavnosti objekta.

V prostorski enoti PE2 so dopustni naslednji objekti in dejavnosti:

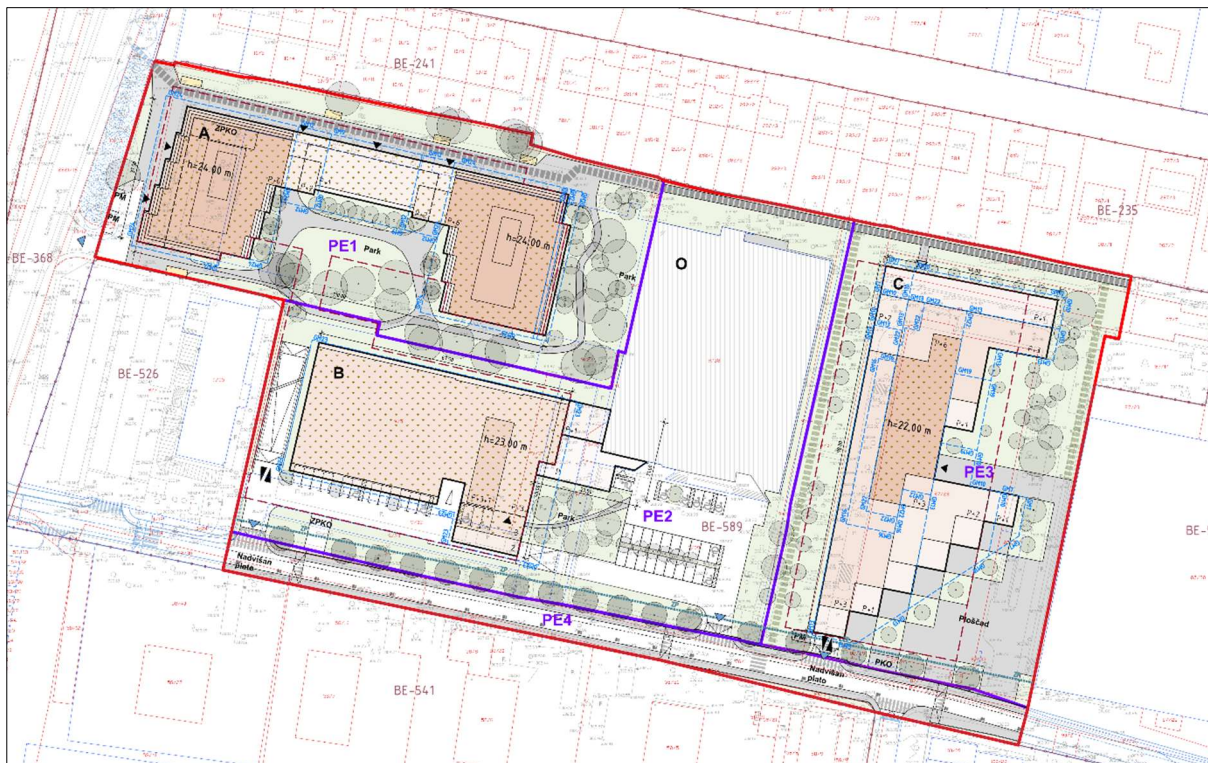
- 12112 Gostilne, restavracije in točilnice;
- 12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno nastanitev;
- 12201 Stavbe javne uprave;
- 12203 Druge poslovne stavbe;
- 12204 Konferenčne in kongresne stavbe;
- 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo: samo stavbe za neinstitucionalno izobraževanje;
- 12650 Stavbe za šport: samo stavbe za šport, pretežno namenjene razvedrilu: telovadnice, centri za fitnes, jogo in aerobiko ipd., brez prostorov za gledalce;
- 12420 Garažne stavbe: samo garaže in kolesarnice;
- 12520 Rezervoarji, silosi in skladiščne stavbe: samo skladiščne stavbe, dopustne za potrebe osnovne dejavnosti objekta.

V prostorski enoti PE4 so dopustni:

- 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste: samo lokalne ceste in javne poti;
- pločniki in kolesarske steze;
- drevoredi.

Stavba A ima do 7 etaž nad terenom (P+6), glavni del stavbe B ima do 5 etaž nad terenom (P+3+T), povezovalni del stavbe B ima 2 etaže (P+1), stavba C pa ima do 7 etaž nad terenom (P+6). Skupna BTP načrtovanih stavb nad terenom je 38.100 m² in 26.700 m² površin pod nivojem terena v glavnem namenjenih parkiranju. BTP obstoječega objekta znaša nad terenom 6.900 m² in 3.285 m² pod terenom.

Skladno z določili OPN MOL ID je treba za območja, ki se urejajo z OPPN in imajo skupaj BTP objektov nad 10.000 m², izdelati mobilnostni načrt.



Slika 5: Arhitekturna zazidalna situacija – nivo strehe (Vir: OPPN 132 – dopolnjeni osnutek, junij 2024)

II. POSLANSTVO IN CILJI MOBILNOSTNEGA NAČRTA

Mobilnostni načrt za OPPN je izdelan s ciljem, da se ugotovi optimalno potrebno število parkirnih mest za osebna vozila ob upoštevanju:

- namembnosti stavb,
- dostopnosti lokacije in
- lege v mestnem prostoru.

Namen mobilnostnega načrta je preveritev potovalnih navad bodočih stanovalcev, obiskovalcev in zaposlenih v smeri trajnostne mobilnosti, s čimer bi aktivno sledili Celostni prometni strategiji MOL, ki vzpodbuja uporabo javnih prevoznih sredstev, kolesarskega in peš prometa ter narekuje zmanjševanje uporabe osebnih motornih vozil, posledično pa tudi prispevali:

- k izboljšanju kakovosti zraka na območju Mestne občine Ljubljana,
- k blaženju podnebnih sprememb,
- k zmanjšanju hrupa na območju Mestne občine Ljubljana,
- k povečanju prometne varnosti,
- k lepšemu izgledu okolice objekta,
- in ne nazadnje k zdravju in počutju stanovalcev, obiskovalcev in zaposlenih.

III. PREVERITEV ZAKONSKIH IZHODIŠČ

III.1 VELJAVNI PROSTORSKI AKTI

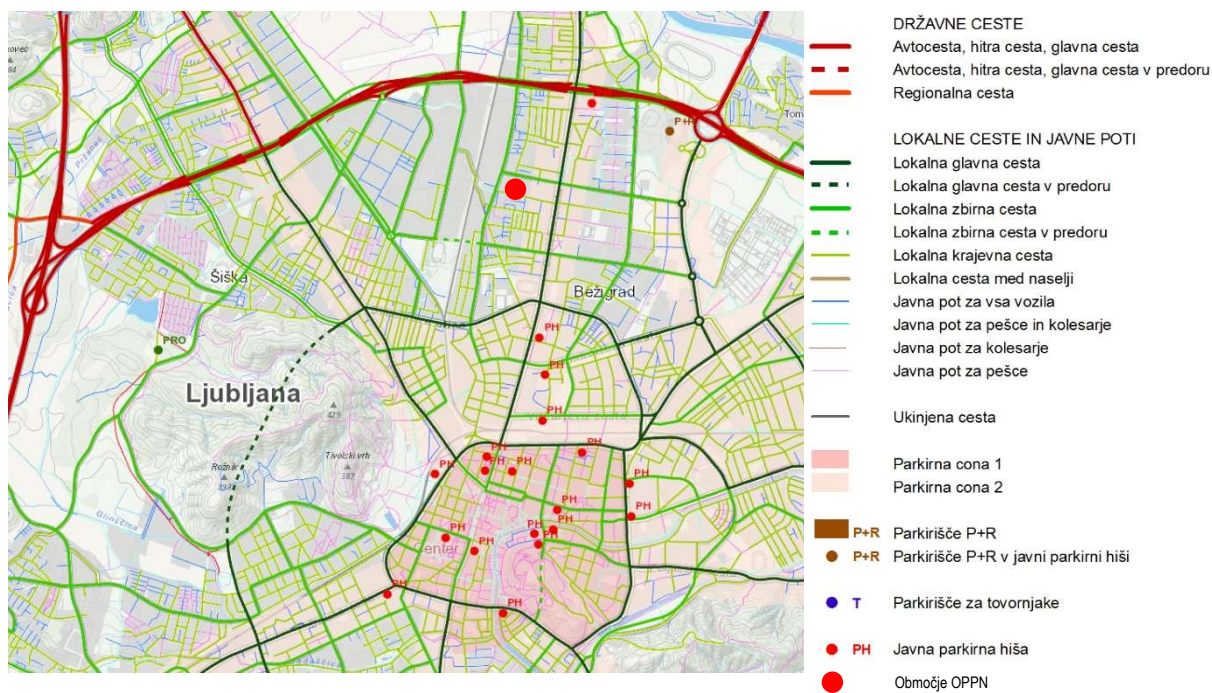
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 - DPN, 72/13 - DPN, 92/14 - DPN, 17/15 - DPN, 50/15 - DPN, 88/15 - DPN, 12/18 - DPN in 42/18).
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 - DPN, 22/11 - popr., 43/11 - ZKZ-C, 53/12 - obv. razl., 9/13, 23/13 - popr., 72/13 - DPN, 71/14 - popr., 92/14 - DPN, 17/15 - DPN, 50/15 - DPN, 88/15 - DPN, 95/15, 38/16 - avtentična razlaga, 63/16, 12/17 - popr., 12/18 – DPN, 42/18, 78/19-DPN in 59/22).

III.2 NORMATIVI IZ PROSTORSKEGA AKTA

Območje MOL je glede na lego objektov v prostoru razdeljeno na 3 parkirne cone:

- parkirna cona 1, ki vključuje območje ožjega mestnega središča in historičnega mestnega središča,
- parkirna cona 2, ki vključuje območje širšega mestnega središča (razen območja parkirne cone 1), ter pasove ob glavnih mestnih cestah v širini 200,00 m znotraj avtocestnega obroča, obroča, ob Celovski cesti do Pečnikove ulice in Ulice Jožeta Jame ter ob Dunajski cesti do Ulice 7. septembra,
- parkirna cona 3, ki vključuje območja MOL zunaj površin parkirnih con 1 in 2.

Skladno z določili OPN MOL ID se obravnavana zemljišča nahajajo v parkirni coni 3.



Slika 6: Prikaz obravnavanega območja in parkirnih con (vir: OPN MOL ID)

Za dejavnosti, ki so dopustne v območju OPPN, veljajo naslednji normativi glede števila parkirnih mest:

Namembnost objektov	Število PM za motorni promet	Število PM za kolesarski promet
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce 2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce
12112 Gostilne, restavracije in točilnice	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta, od tega najmanj 75 % PM za goste	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta
12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno nastanitev (hotel, prenočišča, penzionari)	1 PM/5 sob, od tega najmanj 75 % PM za goste	1 PM/5 sob
12201 Stavbe javne uprave	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 30 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12202 Stavbe bank, pošt, zavarovalnic, ki poslujejo s strankami	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 40 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m ² BTP objekta
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi)	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12204 Konferenčne in kongresne stavbe	1 PM/7 sedežev (obiskovalcev), od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/5 sedežev
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina do 200,00 m ² BTP)	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina od 200,00 do 500,00 m ² BTP)	1 PM/40,00 m ² BTP, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m ² BTP objekta

12301 Trgovske stavbe (trgovina z neprehranbnimi izdelki)	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (nakupovalni center, večnamenski trgovsko-zabavišni center nad 500,00 m ²)	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (odprte in pokrite tržnice)	1 PM/30,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	2 PM/100,00 m ² BTP objekta
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnice...) do 200,00 m ² BTP	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnice...) nad 200,00 m ² BTP	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, ne manj kot 2 PM za obiskovalce na lokal	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12620 Muzeji, arhivi in knjižnice	1 PM/80,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	1 PM/60,00 m ² BTP objekta
12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo	1 PM/60,00 m ² BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo (zdravstveni dom, ambulate, veterinarske ambulate in klinike)	1 PM/20,00 m ² BTP objekta in ne manj kot 3 PM, od tega najmanj 50 % PM za obiskovalce	1 PM/20,00 m ² BTP objekta
12650 Stavbe za šport (pretežno namenjene razvedrilu, wellness, fizioterapija, fitnes, kopališče in podobno)	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/25,00 m ² BTP objekta
24110 Športna igrišča (brez gledalcev)	1 PM/300,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/250,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce

Preglednica 1: Parkirni normativ parkirnih mest glede na določila MOL OPN ID (Vir: odlok OPN MOL ID, oktober 2023)

V BTP objekta se pri izračunu PM ne upoštevajo BTP, namenjene servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije).

Za določitev števila parkirnih mest za vozila oseb z invalidskimi vozički je treba upoštevati predpise za projektiranje objektov brez grajenih ovir.

Vsako parkirišče z več kot 100 parkirnimi mesti za motorni promet mora imeti tudi eno mesto z napravo za napajanje električnih avtomobilov.

V parkirni coni 3 je treba na gradbeni parceli zgraditi najmanj 50 % PM za kolesarski promet, določenih v Preglednici 1. To določilo ne velja za objekte iz 1. točke te preglednice ter za 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo. Parkirna mesta za kolesarski promet morajo omogočati priklepanje koles; kadar so postavljena na javnih površinah, ne smejo ovirati poti pešcev. Nestanovanjske stavbe, namenjene javni rabi, morajo imeti zagotovljeno kolesarnico za zaposlene in za obiskovalce.

Na gradbenih parcelah je treba od števila PM za osebna motorna vozila, zagotoviti dodatnih 5 % parkirnih mest za druga enosledna vozila. To določilo se upošteva, če je v objektu na podlagi izračuna iz preglednice 1 treba zagotoviti več kot 20 PM.

Parkirna mesta za avtomobile, kolesa in za druga enosledna vozila se v izračunu zaokrožijo navzgor.

Odstopanja od normativov, določenih v OPN MOL ID, so dopustna na podlagi mobilnostnega načrta, s katerim se dokaže, da predlog prometne ureditve pomeni uresničevanje Prometne politike MOL, sprejete na Mestnem svetu MOL. Mobilnostni načrt je treba izdelati za objekt ali skupino objektov, ki predstavljajo zaključeno celoto in imajo skupaj nad 10.000 m² BTP, in za območja, ki se urejajo z OPPN in imajo skupaj BTP objektov nad 10.000 m². V izračunu BTP se ne upoštevajo stavbe 12420 Garažne stavbe.

Mobilnostni načrt določi potrebno število PM glede na število uporabnikov posameznih transportnih sredstev. Pri tem se upoštevajo namembnost posameznih objektov ter tehnološki proces dejavnosti, dostopnost do javnega potniškega prometa, mešana raba parkirišč glede na namembnost objektov in pričakovana zasedenost v najbolj obremenjenem delu dneva.

III.3 IZRAČUN PARKIRNIH MEST PO OPN MOL ID

III.3.1. Vhodni podatki za izračun potrebnega števila parkirnih mest

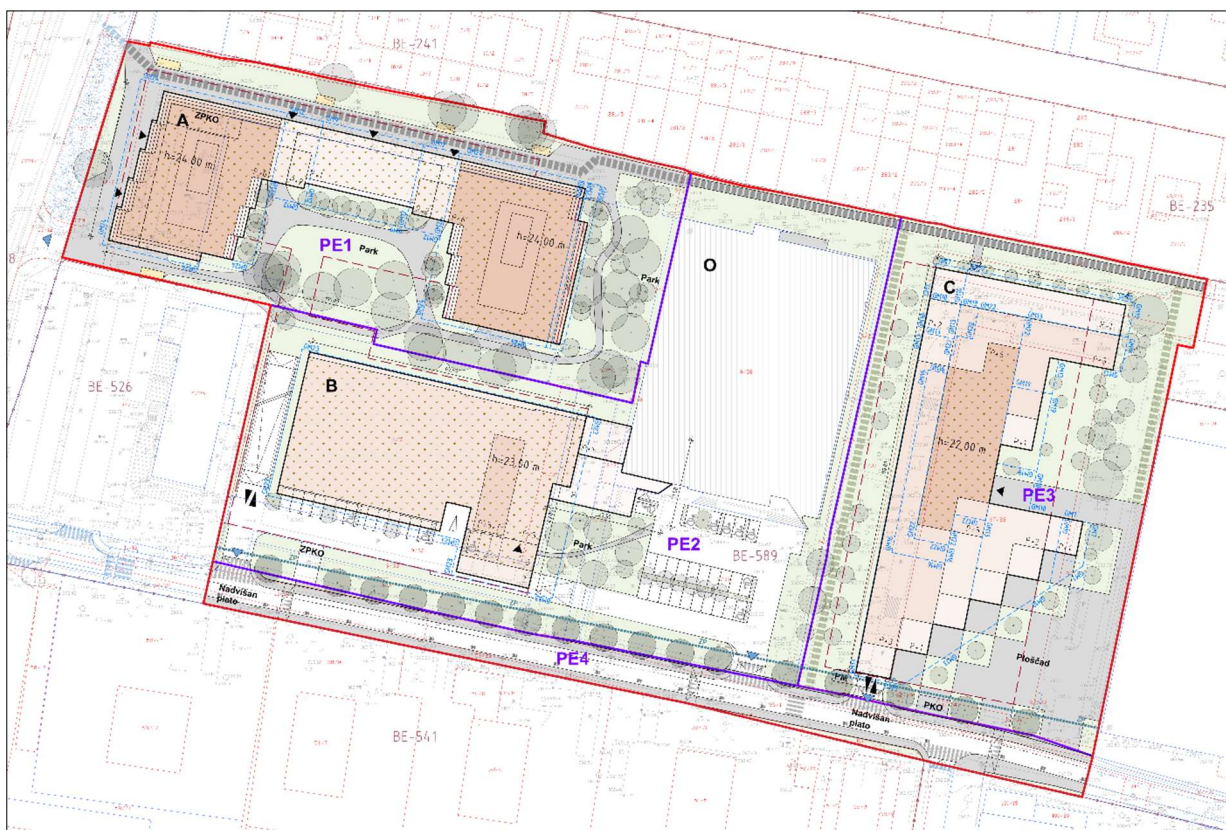
Z OPPN je določena gradnja treh novih stavb in ohranitev ene stavbe. Za dve načrtovani stavbi z oznakama A in C je določena stanovanjska namembnost s spremljajočim programom v pritličnih etažah. Obstoječa stavba z oznako O in načrtovana stavba z oznako B imata določeno nestanovanjsko namembnost (poslovni stavbi Slovenskega inštituta za kakovost in meroslovje (v nadaljnjem besedilu: SIQ).

Z OPPN je v delu pritličja stavbe A določena obvezna trgovska dejavnost z osnovno preskrbo, bruto tlorisne površine (v nadaljnjem besedilu: BTP) najmanj 190 m². Konkretni nestanovanjski programi v preostalem delu pritličja stavbe A in v pritličju stavbe C bodo določeni v nadaljnji fazi projektiranja.

Pri izdelavi mobilnostnega načrta so upoštevani podatki iz izdelanih idejnih zasnov za posamezne stavbe, in sicer:

oznaka stavbe	število stanovanj	BTP* nestanovanjski program (m ²)
stavba A	145	200
stavba B	/	9.900
stavba C	111	700
stavba O	/	9.460
Skupaj:	256	20.260

* v BTP niso zajete BTP, namenjene servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije)



Slika 7: Arhitekturna zazidalna situacija – nivo strehe (Vir: OPPN 132 – dopolnjeni osnutek, junij 2024)

III.3.2. Izračun potrebnega števila parkirnih mest po OPN MOL ID

Stavba A v prostorski enoti PE1

Struktura stanovanj je povzeta iz idejne zasnove stavbe:

- 99 stanovanj velikosti do 70 m² BTP,
- 45 stanovanj velikosti nad 70 m² BTP.

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stanovanjski del				
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 99 stanovanj do 70 m ²	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	99	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce	317
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 45 stanovanj nad 70 m ²	2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	90		
Skupaj stanovanjski del		186		317
od tega za obiskovalce		19		29
od tega za invalide	med 150 in 200 PM: 16 PM	16		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	10		

Nestanovanjski del				
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina do 200,00 m ² BTP)	PM ni treba zagotavljati	0	PM ni treba zagotavljati	0
200 m ² BTP				
Skupaj potrebno število PM za stavbo A		189		317
od tega za obiskovalce		19		29
od tega za invalide		16		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila		10		

Preglednica 2: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbo A v skladu z določili MOL OPN ID

Za nestanovanjski del stavbe A (lokalna trgovina do 200,00 m² BTP) parkirnih mest za motorni in kolesarski promet ni treba zagotavljati.

Stavbi O in B v prostorski enoti PE2

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stavba O				
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi) 9.900 m ² BTP	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	142	1 PM/100,00 m ² BTP objekta cona 3 (50 %)	99 50
Skupaj potrebno število PM za obstoječo stavbo O		142		50
od tega za obiskovalce		14	/	/
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	8	/	/
Stavba B				
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi) 9.460 m ² BTP	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	136	1 PM/100,00 m ² BTP objekta cona 3 (50 %)	95 48
Skupaj potrebno število PM za načrtovano stavbo B		136		48
od tega za obiskovalce		14	/	/
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	7	/	/
Skupaj potrebno število PM za stavbi O in B		278		98
od tega za obiskovalce		28		
od tega za invalide		24		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila		15		

Preglednica 3: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbi O in B v skladu z določili MOL OPN ID

Stavba C v prostorski enoti PE3

Struktura stanovanj je povzeta iz idejne zasnove stavbe:

- 81 stanovanj velikosti do 70 m² BTP,
- 30 stanovanj velikosti nad 70 m² BTP.

V fazi priprave mobilnostnega načrta nestanovanjski programi niso določeni, zato je upoštevano, da bo v stavbi C približno polovica kapacitet (cca. 350 m² BTP) namenjenih storitvenim dejavnostim z BTP do 200 m², za katere parkirnih mest ni treba zagotavljati. Za drug del površin (cca. 350 m² BTP) je upoštevan program, ki zahteva večje število parkirnih mest (npr. zdravstvena ambulanta). Končni izračun bo odvisen od dejanskih programov, ki pa jih bo treba v fazi izvedbe določiti tudi glede na število razpoložljivih parkirnih mest.

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stanovanjski del				
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 81 stanovanji do 70 m ²	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	81	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce	245
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 30 stanovanji nad 70 m ²	2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	60		
Skupaj stanovanjski del		141		245
od tega za obiskovalce		15	/	23
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	8	/	/
Nestanovanjski del				
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni program) 2x175 = 350 m ² BTP	PM ni treba zagotavljati	0	PM ni treba zagotavljati	0
12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo (ambulance in veterinarske ambulate) 350 m ² BTP	1PM/20 m ² BTP objekta	18	1PM/20,00 m ² BTP objekta cona 3 (50 %)	18 9
Skupaj nestanovanjski del		18		9
od tega za obiskovalce		9	/	/
od tega za invalide	do 50 PM: 4 PM	4	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	1	/	/
Skupaj potrebno število PM za stavbo C		159		254
od tega za obiskovalce		23		23
od tega za invalide		16		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila		9		

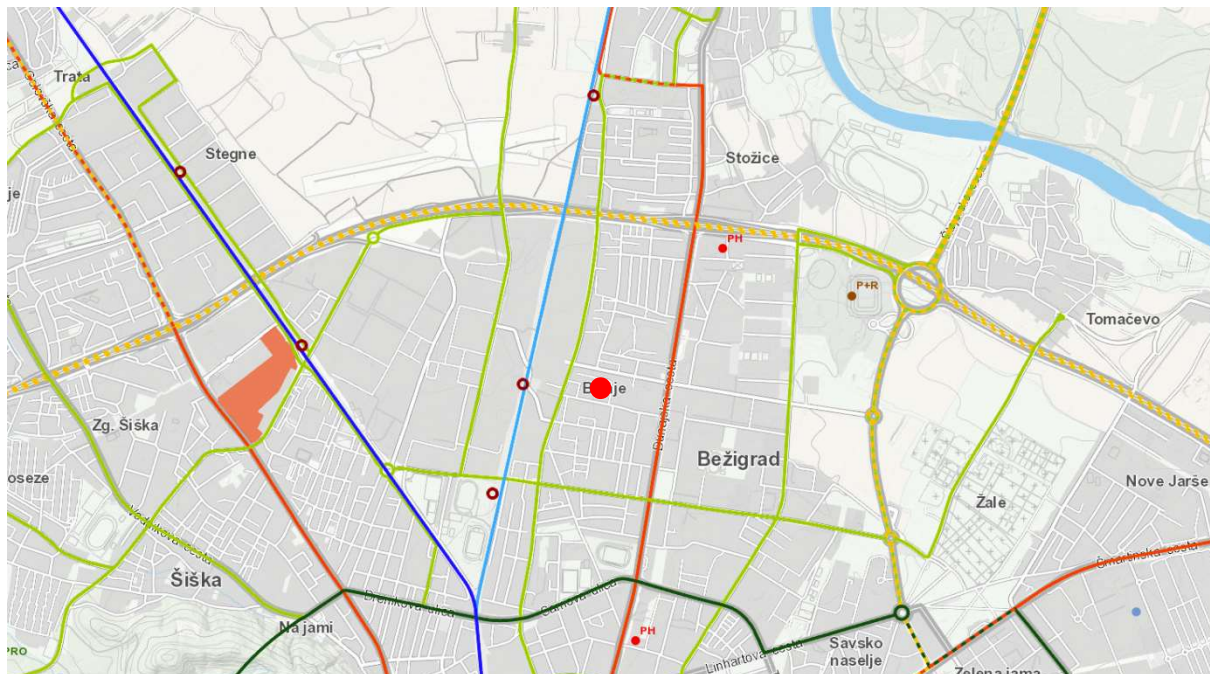
Preglednica 4: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbo C v skladu z določili MOL OPN ID

III.4 ZAGOTAVLJANJE PARKIRNIH MEST

V širšem območju se parkirišča zagotavljajo na funkcionalnih površinah stavb, delno pa na javnih površinah ob lokalnih cestah, ki imajo urejene pasove za vzdolžno parkiranje.

V bližini območja OPPN ni večjih javnih ali drugih parkirnih površin, ki bi lahko služile potrebam območja. Najbližje parkirišče P+R (Stožice) je od obravnavanega območja oddaljeno približno 1,1 km in do območja OPPN nima neposredne povezave z javnim potniškim prometom, zato ga ne moremo upoštevati kot primerno za zagotavljanje parkirnih površin za potrebe obiskovalcev območja. V otoku, ki ga oklepajo Dunajska cesta, Tolstojeva ulica, Slovenčeva ulica in Triglavska ulica, je ob

javnih cestah urejeno večje število plačljivih javnih parkirnih mest, a so povečini zasedena, saj je na tem območju mnogo večstanovanjskih stavb, ki nimajo zadostnega števila parkirnih mest na lastnih funkcionalnih površinah. Dodatno območje obremenjuje tudi bližina fakultet in srednjih šol ter študentskih in dijaških domov na vzhodni strani Dunajske ceste, s čemer se povečuje število dnevnih migrantov, ki prihajajo z avtomobili. Veliko stanovanj v okolici območja OPPN je tudi namenjenih oddajanju študentom in dijakom, s tem pa je povečano tudi število tedenskih migrantov, ki zasedajo okoliška parkirišča. Potrebno število parkirnih mest je treba torej v celoti zagotoviti znotraj območja OPPN.



Slika 8: Izsek iz OPN MOL ID – cestno omrežje s prikazom lokacij P+R (vir: OPN MOL ID, oktober 2023)

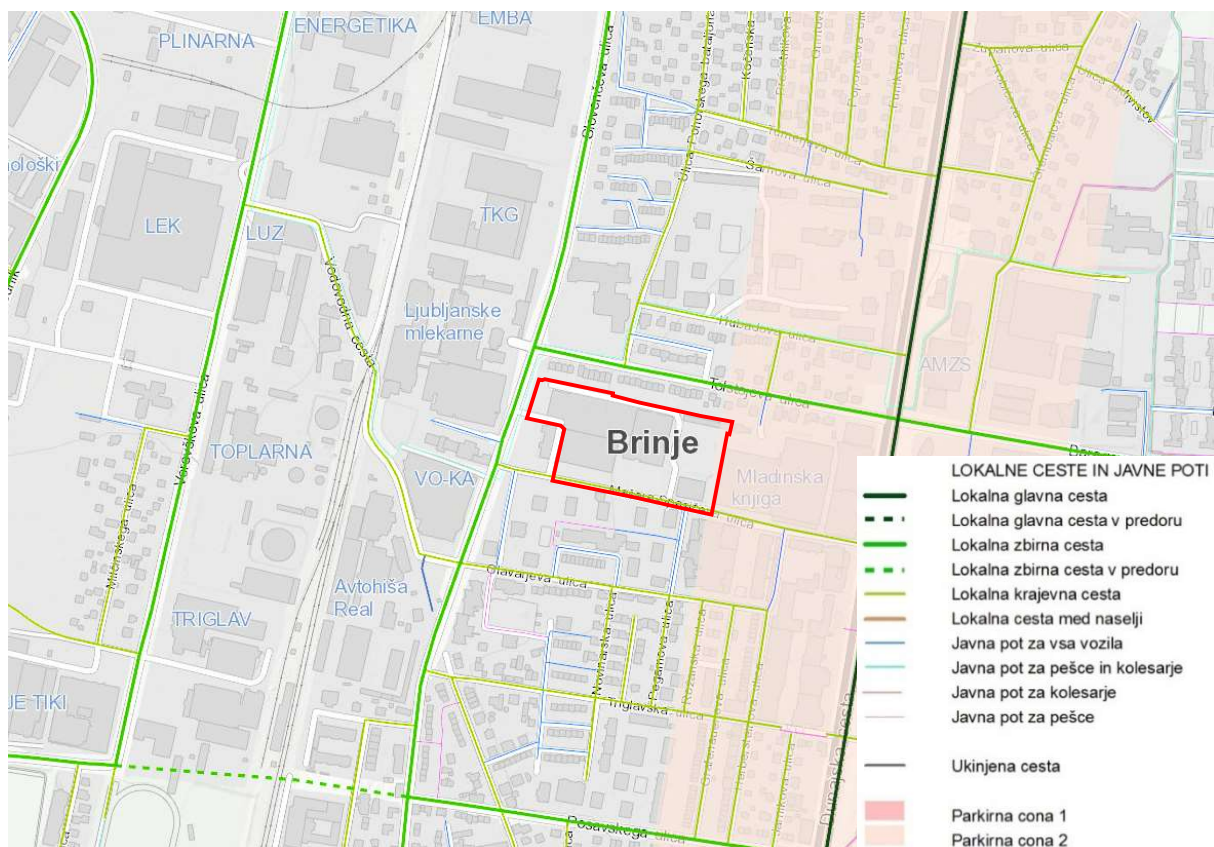
III.5 PLANSKA IZHODIŠČA ZA INFRASTRUKTURO

Načrtovane kategorije dostopnih cest do območja OPPN so v skladu z določili OPN MOL ID naslednje:

Ime ceste	Načrtovana kategorija v skladu z OPN MOL ID	Profil določen z OPN MOL ID	Stanje
Slovenčeva ulica	lokalna zbirna cesta	<ul style="list-style-type: none"> - dvopasovno vozišče - stranski zeleni pasovi - kolesarske steze - pločniki 	obstoječe
Mašera-Spasičeva ulica	lokalna krajevna cesta	<ul style="list-style-type: none"> - dvopasovno vozišče - pločniki 	rekonstrukcija/obnova

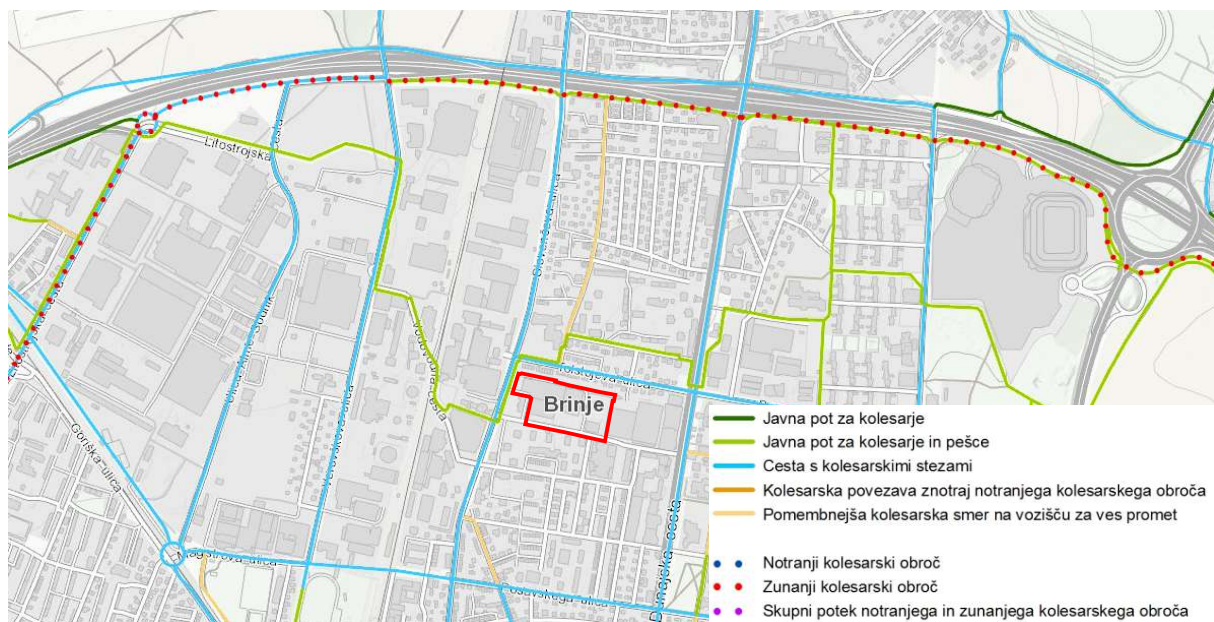
Preglednica 5: Načrtovane kategorije najbližjih lokalnih cest glede na določila MOL OPN ID

Mašera-Spasičeva ulica je z OPN MOL ID predvidena za rekonstrukcijo/obnovo. Za rekonstrukcijo/obnovo je predvidena tudi Dunajska cesta (lokalna glavna cesta).



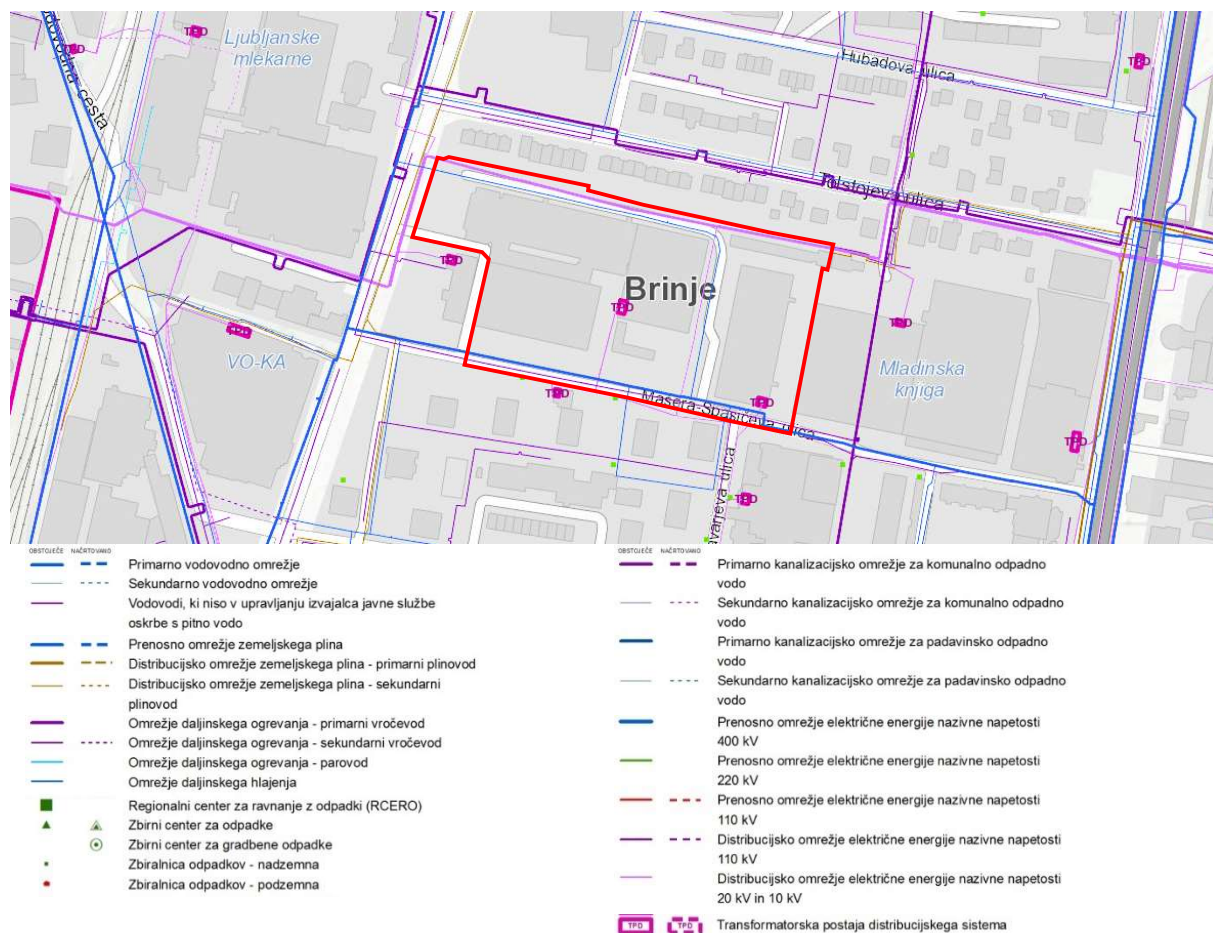
Slika 9: Izsek iz OPN MOL ID – prikaz cestnega omrežja (vir: OPN MOL ID, oktober 2023)

Severno od območja v oddaljenosti okoli 800 m, je z OPN MOL ID določen zunanji kolesarski obroč. Prometnice kot so Tolstojeva ulica, Slovenčeva ulica in Dunajska cesta imajo urejene kolesarske steze. Mašera-Spasičeva ulica skladno z OPN MOL ID nima načrtovanih kolesarskih stez.



Slika 10: Izsek iz OPN MOL ID – prikaz kolesarskega omrežja (vir: OPN MOL ID)

Na ožjem obravnavanem območju je gospodarska javna infrastruktura obstoječa (v nadaljnjem besedilu: GJI). V ostalih okoliških cestah, po podatkih povzetih iz Urbinfo nova GJI ni načrtovana.

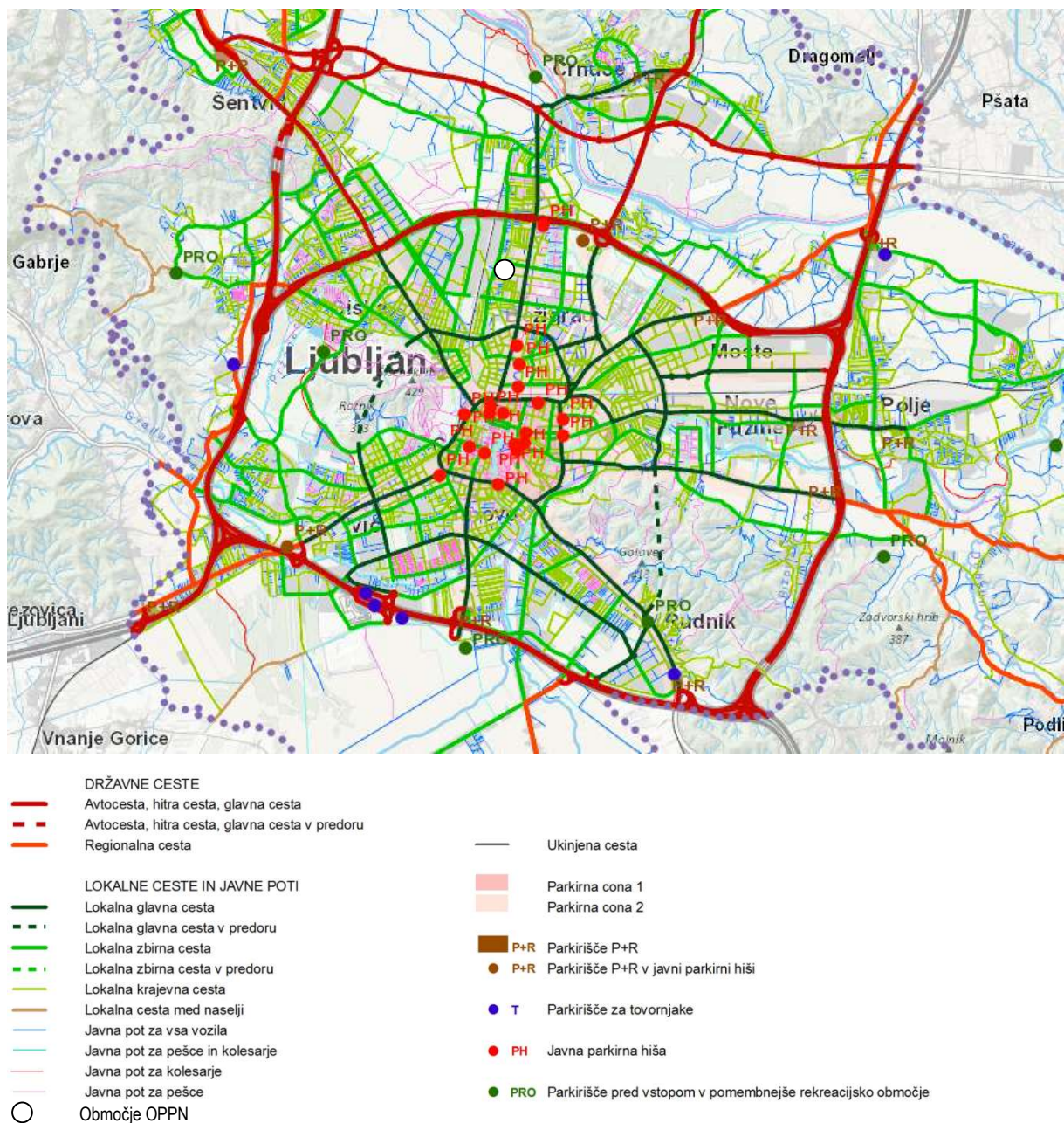


Slika 11: Prikaz obstoječe okoljske in energetske gospodarske javne infrastrukture (vir: OPN MOL ID, oktober 2023)

IV. DOSTOPNOST

IV.1 DOSTOP Z MOTORNIMI VOZILI

Dostopnost z motornimi vozili in povezanost s širšo okolico sta dobri, v oddaljenosti približno 850 m v smeri proti severu je priključek na severno obvoznico Ljubljana – Bežigrad. Vozila, ki dostopajo iz okolice mesta, tako minimalno bremenijo mestno prometno mrežo. Mašera-Spasičeva ulica se navezuje na pomembnejše prometne ceste (Slovenčevo ulico in Dunajsko cesto). S tem je območje dobro povezano tudi s preostalimi deli mesta, do katerih je mogoče potovati ali po avtocestnem obroču ali po cestah višje kategorije na robu oziroma izven širšega mestnega središča, brez obremenjevanja prometne mreže znotraj širšega mestnega središča.



Slika 12: Prikaz območja OPPN v cestni mreži MOL (vir: OPN MOL ID, oktober 2023)

Dostopa do območja sta načrtovana s Slovenčeve ulice in z Mašera-Spasičeve ulice, s katere sta načrtovana tudi dva nova uvoza v kletne garaže. Obstoječi cestni priključek na Slovenčevo ulico se ohrani za potrebe dostave in obiskovalcev trgovskega dela stavbe A, uvoz in izvoz sta mogoča tako z desnim kot z levim zavijanjem. Na severozahodnem delu območja OPPN je s Slovenčeve ulice načrtovan nov dostop do stavbe A, ki ima zaradi bližine križišča, Tolstojeva ulica - Slovenčeva ulica, načrtovano zavijanje po sistemu »desno-desno«.

Mašera-Spasičeva ulica in ceste v širšem vplivnem območju, Tolstojeva ulica, Glavarjeva ulica in del Herbersteinove ulice, so za izboljšane dostopnosti do območja ter prometne varnosti in pretočnosti načrtovane za rekonstrukcijo. Z rekonstrukcijo bo Mašera-Spasičeva ulica preurejena iz dvosmerne v enosmerno ulico, v smeri proti Dunajski cesti, pri čemer se začetnih in zadnjih 60 m ohrani kot dvosmernih. Na ostalih omenjenih ulicah se ohranja obstoječa prometna ureditev.

Vozila, ki bodo prihajala po Dunajski cesti s severne strani bodo do območja dostopala po Tolstojevi in Slovenčevi ulici ter po Mašera-Spasičevi ulici, po kateri bo po prenovi promet potekal enosmerno proti Dunajski cesti. Za dostop do parkirišča na terenu na severni strani stavbe A bodo vozila obvezno prihajala po Slovenčevi ulici z južne strani, saj uvoz s severne strani ni načrtovan.

Glavnina vozil, ki bodo odhajala v smeri centra mesta, bodo uporabljala Mašera-Spasičevo ulico in Dunajsko cesto. Slovenčevo ulico bodo lahko uporabljala le vozila zaposlenih in obiskovalcev trgovskega dela stavbe A ter dostavna vozila za potrebe stavbe A.



Slika 13: Tolstojeva ulica (pogled proti vzhodu)



Slika 14: Mašera-Spasičeva ulica (pogled proti vzhodu)



Slika 15: Slovenčeva ulica (pogled proti severu)

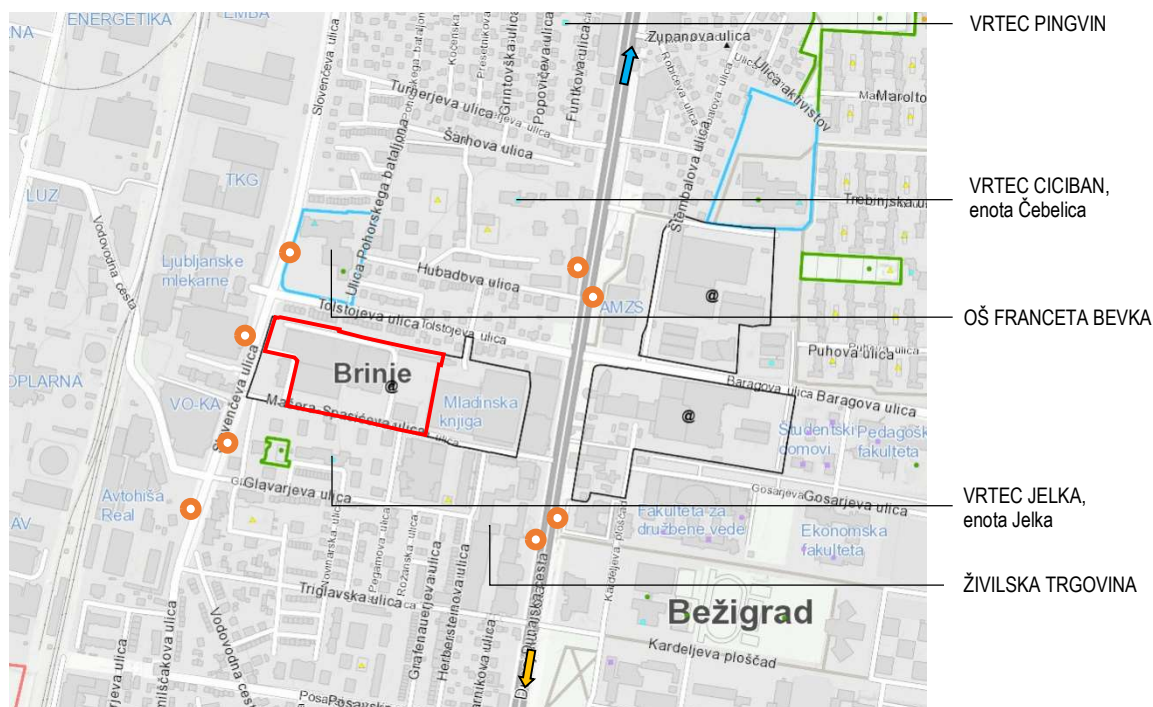


Slika 16: Dunajska cesta (pogled proti jugu)

IV.2 PEŠ DOSTOP

Obravnavana lokacija je peš dostopna z zahodne strani preko Slovenčeve ulice in z južne strani preko Mašera-Spasičeve ulice. vzdolž Slovenčeve ulice je izveden obojestranski hodnik za pešce. S preureditvijo Mašera-Spasičeve ulice je v glavnem načrtovana izvedba obojestranskih površin za pešce v istem nivoju kot vozišče ulice (pas za pešce). Na območju dvosmernega vozišča, ob križišču s Slovenčevo ulico, je načrtovana ureditev obojestranskega hodnika za pešce, ob križišču s Dunajsko cesto, pa ureditev enostranskega hodnika za pešce na južni strani ceste.

Z vidika peš dostopnosti so najpomembnejše peš povezave, ki jih bodo uporabljali bodoči stanovalci. Šola, vrtec in oskrbne dejavnosti so v neposredni bližini, dostopne po obstoječih hodnikih za pešce, radij dostopnosti pa je približno 170 m do osnovne šole, približno 170 m do vrta in približno 370 m do najbližje trgovine.



Legenda:

- dostop do Save
- dostop do Mosteca, Rožnika, Tivolija
- postajališče priključne linije mestnega potniškega prometa

Ceste, ki vodijo do naštetih objektov družbene infrastrukture so v glavnem opremljene z obojestranskim hodnikom za pešce, z izjemo Mašera-Spasičeve ulice, ob kateri je hodnik za pešce izveden le vzdolž južnega roba. Z načrtovano preureditvijo Mašera-Spasičeve ulice bo tudi ob tej ulici izveden obojestranski pas za pešce oziroma hodnik za pešce, z izjemo območja ob križišču z Dunajsko cesto, kjer bo izveden le enostranski hodnik za pešce. Površine za pešce na ožjem vplivnem območju so v glavnem ustrezno široke z izjemo hodnika za pešce na južni strani Mašera-Spasičeve ulice, ob križišču z Dunajsko cesto, ki je, zaradi prostorske stiske (obstoječe stavbe in ureditve ob njih), širok manj kot 1,20 m. Po načrtovani preureditvi Mašera-Spasičeve ulice bo tudi ta hodnik za pešce ustrezno širok. Obstoječi prehodi za pešce so večinoma nevarni in nepregledni, z rekonstrukcijo dovozne ceste in cest v širšem vplivnem območju gradnje, pa bodo ustrezno rešeni. Cestna razsvetljava je v glavnem obstoječa, z izjemo krajšega odseka ob Mašera-Spasičevi ulici, ki s cestno razsvetljavo trenutno ni opremljen. Sočasno s preureditvijo dovozne ceste in cest v širšem vplivnem območju je načrtovana tudi obnova cestne razsvetljave.



Slika 17: Dvostranski hodnik za pešce ob Slovenčevi cesti



Slika 18: Enostranski hodnik za pešce ob Mašera-Spasičevi ulici

Robniki hodnikov za pešce vzdolž Mašera-Spasičeve ulice pogosto niso pogreznjeni in so neustrezno urejeni. Arhitekturna zasnova območja OPPN, gibalno oviranim omogoča dostop do vseh stavb in etaž v stavbah. Po načrtovani preureditvi Mašera-Spasičeve ulice bosta obojestranska pasova za pešce izvedena v nivoju vozišča, brez višinskih skokov.



Slika 19: Enostranski hodnik za pešce vzdolž Mašera-Spasičeve ulice na odseku med Herbersteinovo ulico in Dunajsko cesto



Slika 20: Visok robnik, ki predstavlja oviro za gibalno ovirane, vzdolž Mašera-Spasičeve ulice

Pri hitrosti hoje 5 km/h je obravnavana lokacija peš dostopna:

v 5. minutah iz polmera dostopnosti 400 m, ki sega:

- na severni strani do vrtca Ciciban, enota Čebelica,
- na južni strani do Triglavске ulice,

v 10. minutah iz polmera dostopnosti 800 m, ki sega:

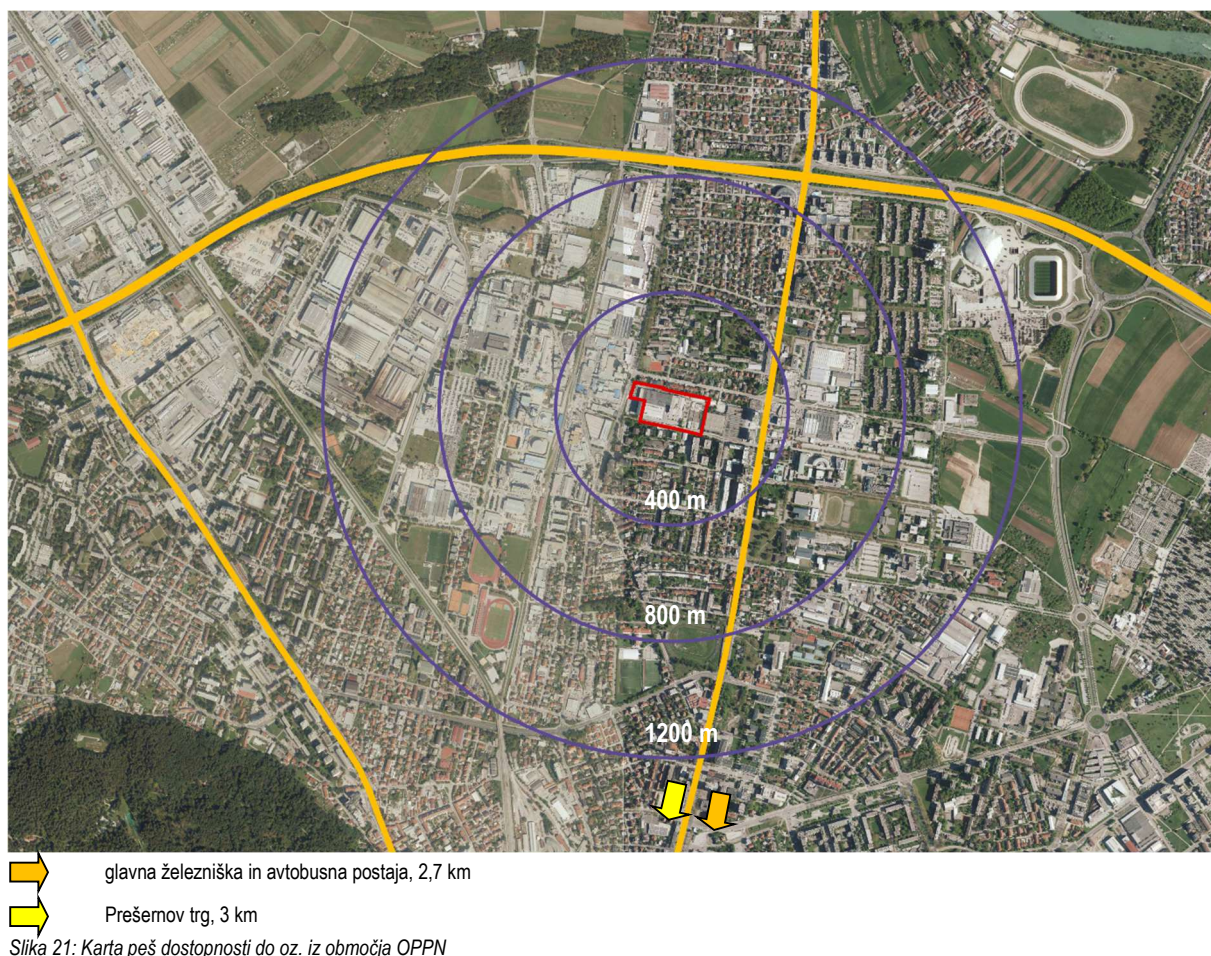
- na severovzhodni strani do poslovne stavbe Rotonda in WTC,
- na zahodni strani do industrijske cone Šiška,
- na južni strani do Plečnikovega stadiona, športnega centra Triglav in OŠ Vita Kraigherja,
- na vzhodni strani do Ekonomske fakultete, Pedagoške fakultete in Fakultete za družbene vede,

v 15. minutah iz polmera dostopnosti 1200 m, ki sega:

- na severni strani do OŠ Danile Kumar,
- na zahodni strani do industrijske cone Litostroj,
- na južni strani do stanovanjsko-poslovnega kompleksa Bežigrajski dvor in Krke tovarne zdravil,
- na vzhodni strani do Štajerske ceste in športnega centra Stožice.

Najbližja železniška postaja (Brinje), je od obravnavane lokacije oddaljen približno 400 m, najbližja avtobusna postaja je v smeri proti centru (Brinje), od območja OPPN oddaljeno približno 20 m, v smeri proti Savljam (Brinje), pa približno 80 m. Glavna železniška in avtobusna postaja sta oddaljeni približno 2,7 km oziroma približno 38 minut umirjene hoje. Prešernov trg v središču mesta pa približno 3 km oziroma približno 36 minut umirjene hoje.

Peš dostopnost do lokacije oziroma z nje je prikazana na spodnji sliki.



IV.3 DOSTOP S KOLESOM

S kolesom je območje OPPN dostopno z južne strani po Mašera-Spasičevi ulici, kjer se kolesarski promet odvija po vozišču ceste in z zahodne strani po Slovenčevi ulici, ki je obojestransko opremljena s kolesarskima stezama. V smeri proti vzhodu se Mašera-Spasičeva ulica navezuje na Dunajsko cesto, ki je obojestransko opremljena s kolesarskima stezama, po katerih poteka kolesarski promet v smeri središča Ljubljane in obratni smeri.

S preureditvijo Mašera-Spasičeve ulice je na severni strani ulice v glavnem načrtovan pas za kolesarje, z izjemo območja križišča z Dunajsko cesto, ker je kolesar voden ob robu vozišča. Na južni strani ulice je kolesar v glavnem voden ob robu vozišča, z izjemo območja križišča s Slovenčevo ulico, kjer je načrtovan kolesarski pas.

Kolesarji, ki bodo prihajali po Dunajski cesti z južne strani, bodo po vsej verjetnosti prečkali Dunajsko cesto na semaforiziranem križišču s Posavskega ulico in se do območja OPPN pripeljali po Herbersteinovi ulici in Mašera-Spasičevi ulici. Herbersteinova ulica je na odseku med Glavarjevo ulico in Mašera-Spasičovo ulico trenutno zelo neugodna za kolesarje. Zaradi prostorske stiske na omenjenem odseku Herbersteinove ulice ni možno zagotoviti kolesarskega pasu, zato bo tudi po načrtovani prenovi Herbersteinove ulice kolesar voden ob robu vozišča.

OŠ Franceta Bevka Ljubljana je s kolesom dostopna po Slovenčevi in Tolstojevi ulici, po katerih kolesarski promet poteka po kolesarski stezi ob robu vozišča ter po Ulici Pohorskega bataljona, ki pa s kolesarskimi stezami ni opremljena, kolesarski promet poteka ob robu vozišča.

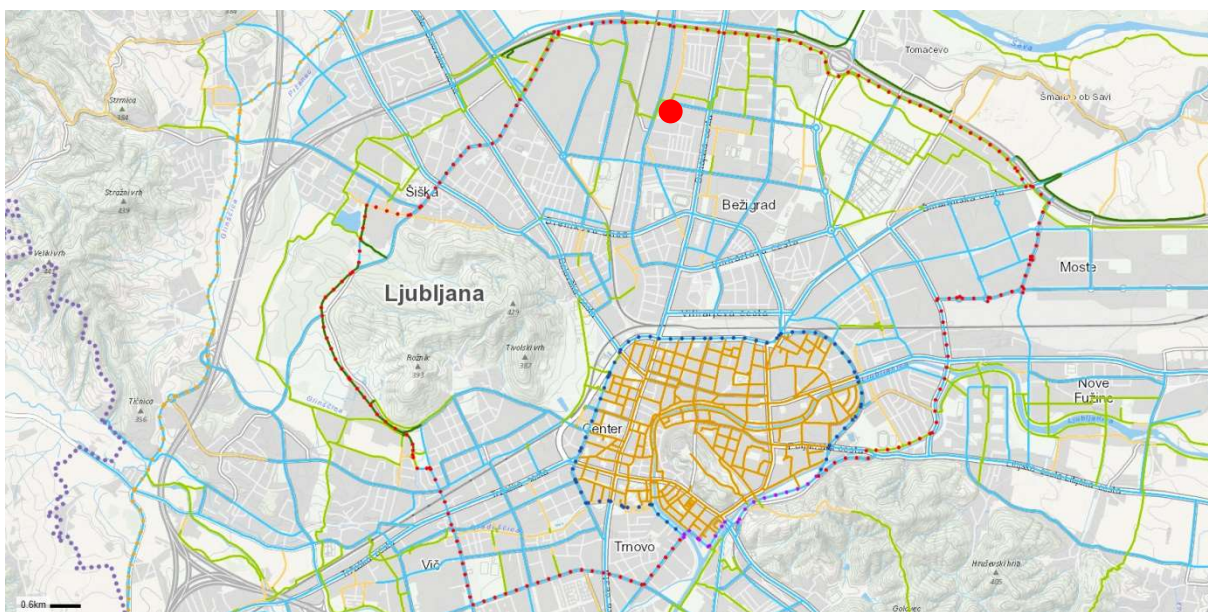
Živilska trgovina se nahaja na križišču Glavarjeve in Herbersteinove ulice po katerih trenutno kolesarski promet poteka ob robu vozišča. Po načrtovani prenovi Glavarjeve ulice, bo kolesarski promet v smeri vožnje potekal ob robu vozišča, v nasprotni smeri pa po načrtovani mešani površini za pešce in kolesarje.

Najbližja povezava do Športnega centra Triglav ob OŠ dr. Vita Kraigherja Ljubljana je preko Slovenčeve ulice in Podmilščakove ulice, ki sta opremljeni s kolesarskima pasovima, Posavskega ulice, ki na odseku med Podmilščakovo ulico in Vodovodno ulico ni opremljena s kolesarskimi pasovi, kolesarski promet pa poteka ob robu vozišča, ter po Vodovodni cesti, ki je opremljena z enostranskim kolesarskim pasom (smer proti jugu). Do omenjenega športnega parka je možno s kolesom dostopati tudi preko Dunajske ceste in Samove ulice, ki imata urejene obojestranske kolesarske steze in nato po Vodovodni cesti, po kateri je v smeri proti severu kolesar voden ob robu vozišča.

Najbližje parkirišče mreže izposoje koles, ob Slovenčevi ulici, je od sredine območja OPPN oddaljeno približno 250 m. Drugo najbližje parkirišče mreže izposoje koles je ob Dunajski cesti v oddaljenosti približno 400 m od sredine območja OPPN.



Slika 22: Parkirišča mreže izposoje koles



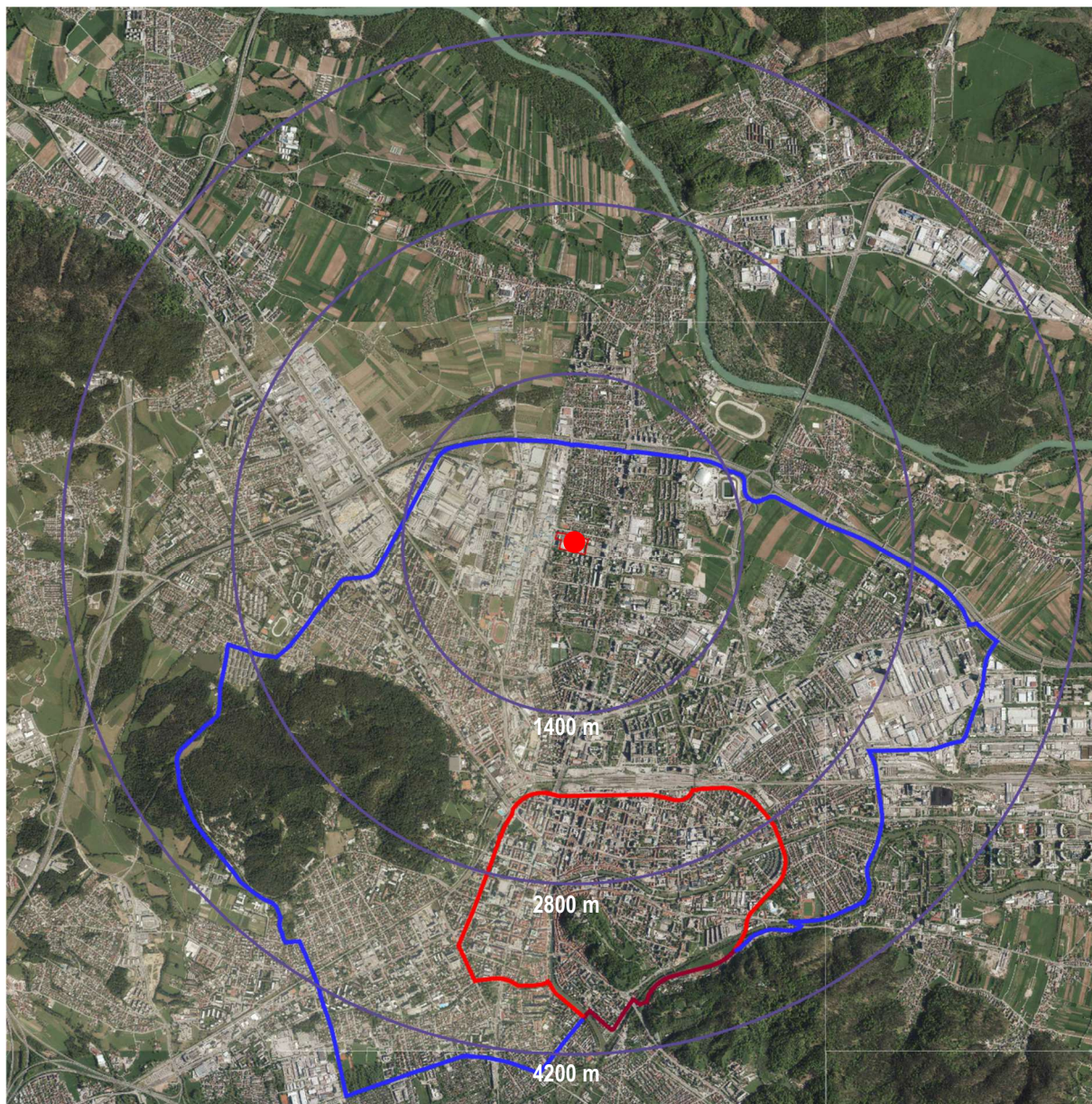
Slika 23: Prikaz kolesarskega omrežja (vir: OPN MOL ID, oktober 2023)

Pri hitrosti vožnje 17 km/h je obravnavana lokacija s kolesom dostopna:

- v 5. minutah iz polmera dostopnosti 1400 m, ki obsega mestne predele: Stožice, Litostroj in Bežigrad,

- v 10. minutah iz polmera dostopnosti 2800 m, ki poleg mestnih predelov iz prejšnje alineje obsega še naslednje mestne predele: Tomačevo, Nove Jarše, BTC, Zeleno jamo, Vodmat, Tabor, severni del Centra, Šiško, Stegne, Kleče, Savlje, Ježico in južni del Črnuč,
- v 15. minutah iz polmera dostopnosti 4200 m, ki poleg mestnih predelov iz prejšnjih dveh alinej obsega še naslednje mestne predele: Črnuče, Šmartno ob Savi, Moste, zahodni del Fužin, Štepanjsko naselje, Kodeljevo, Poljane, Prule, severni del Trnovega, Kolezija, Mirje, Rožna dolina, Koseze, Dravlje in Šentvid (jugovzhodni del).

Dostopnost do oziroma z lokacije s kolesom je prikazana na spodnji sliki.



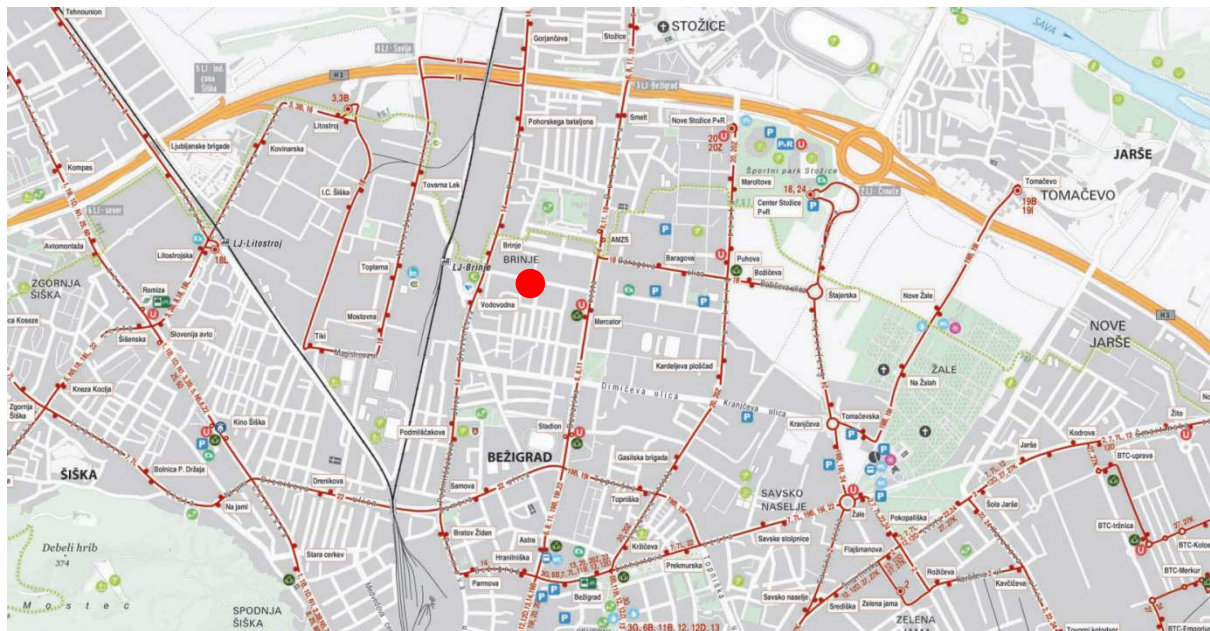
Slika 24: Karta dostopnosti s kolesom do oz. iz območja OPPN - potovalna hitrost 17 km/h, s prikazom notranjega in zunanjega kolesarskega obročja

IV.4 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Obravnavana lokacija je z javnim potniškim prometom zelo dobro dostopna. Zahodno od lokacije, po Slovenčevi cesti poteka priključna linija mestnega avtobusnega prometa, linija 14 (Savije – Bokalce). Vzhodno od lokacije, po Dunajski cesti, potekajo linije mestnega avtobusnega prometa po ločenem vozišču. Na tem delu obratujejo linije 11 (Ježica P+R – Zalog), 8 (Gameljne – Brnčičeva), in 6 (Črnuče – Dolgi most P+R). Nekoliko bolj severno poteka tudi linija 18 (Kolodvor – ZOO – Center Stožice P+R). Vse linije obravnavano območje povezujejo z mestnim središčem, z dokaj gosto frekvenco vožnje. Najbližji postajališči (Brinje) sta od območja OPPN oddaljeni približno 20 m za vožnjo proti mestnemu središču oz. približno 80 m za vožnjo izven mestnega središča.

Potovalni čas z redno linijo (14) linijskega prevoza potnikov, ki ustavlja na najbližjem postajališču, Brinje, do središča mesta (Konzorcij) traja približno 16 minut, prav tako traja približno 16 minut tudi potovalni čas z linijo, ki poteka po Dunajski cesti do središča mesta (vključno s pešačenjem do postajališča). Relativno dobre povezave so tudi po celotnem območju Bežigrada. Do drugih delov mesta so potovalni časi daljši.

Glede na navedeno lahko zaključimo, da je obravnavana lokacija z javnimi prevoznimi sredstvi dokaj dobro povezana predvsem s središčem mesta, do drugih delov mesta pa so potovalni časi daljši. Zaradi pogoste frekvence linij, ki dostopajo do območja OPPN, je z mestnim avtobusom mogoče solidno dostopati prav do vseh predelov mesta.

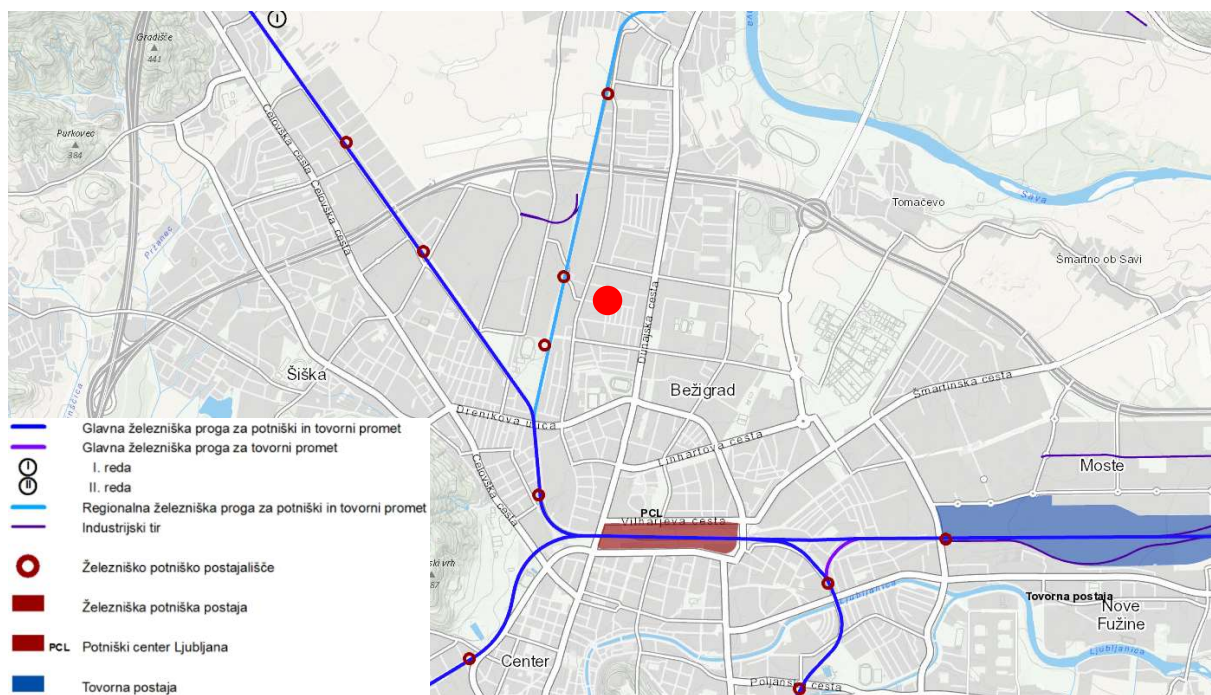


Slika 25: Prikaz linij mestnega potniškega prometa na mestnem zemljevidu mobilnosti
(Vir: https://www.lpp.si/sites/www.jhl.si/files/pp_si/stran/datoteke/mestni_zemljevid_mobilnosti_0.pdf)

Po Dunajski cesti poteka medkrajevna linija LPP št. 64, ki zagotavlja povezavo z glavno avtobusno postajo in letališčem Jožeta Pučnika. Najbližji postajališči (AMZS) sta od obravnavanega območja oddaljeni približno 650 m.

V oddaljenosti približno 400 m v smeri proti zahodu je železniška postaja Ljubljana Brinje, do katere je mogoče dostopati peš v času približno 6 minut umirjene hoje. Postaja predstavlja ustrezno možnost za povezavo s širšo okolico tudi za potrebe dnevnih migracij.

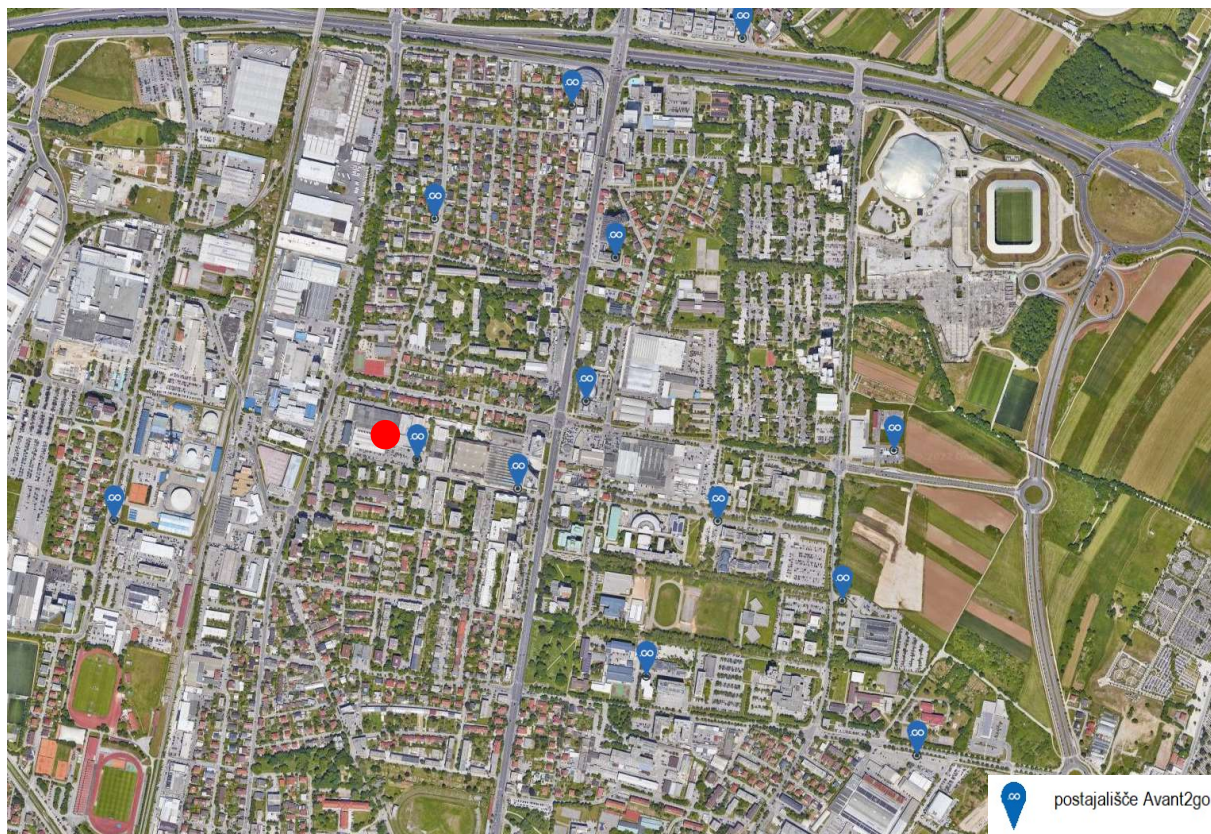
Glavna železniška in avtobusna postaja v središču mesta sta oddaljeni približno 2,7 km, kar predstavlja približno 38 minut umirjene hoje oziroma potovalni čas 20 minut z mestnim avtobusom.



Slika 26: Izsek iz OPN MOL ID – železniško omrežje s prikazom lokacij postajališč (vir: OPN MOL ID)

IV.5 SOUPORABA AVTOMOBILA

Najbližje postajališče sistema souporabe avtomobila Avant2Go se nahaja v območju OPPN na zahodni strani bivše tovarne Labod, ki je z OPPN načrtovana za odstranitev. Sočasno z odstranitvijo stavbe bo ukinjeno tudi postajališče sistema souporabe avtomobila Avant2Go. V neposredni bližini, ob stavbi Dunajska cesta 117, je drugo najbližje postajališče sistema souporabe avtomobila Avant2Go.



Slika 27: Karta postajališč sistema souporabe vozil Avant2Go

IV.6 SVETOVNI SPLET

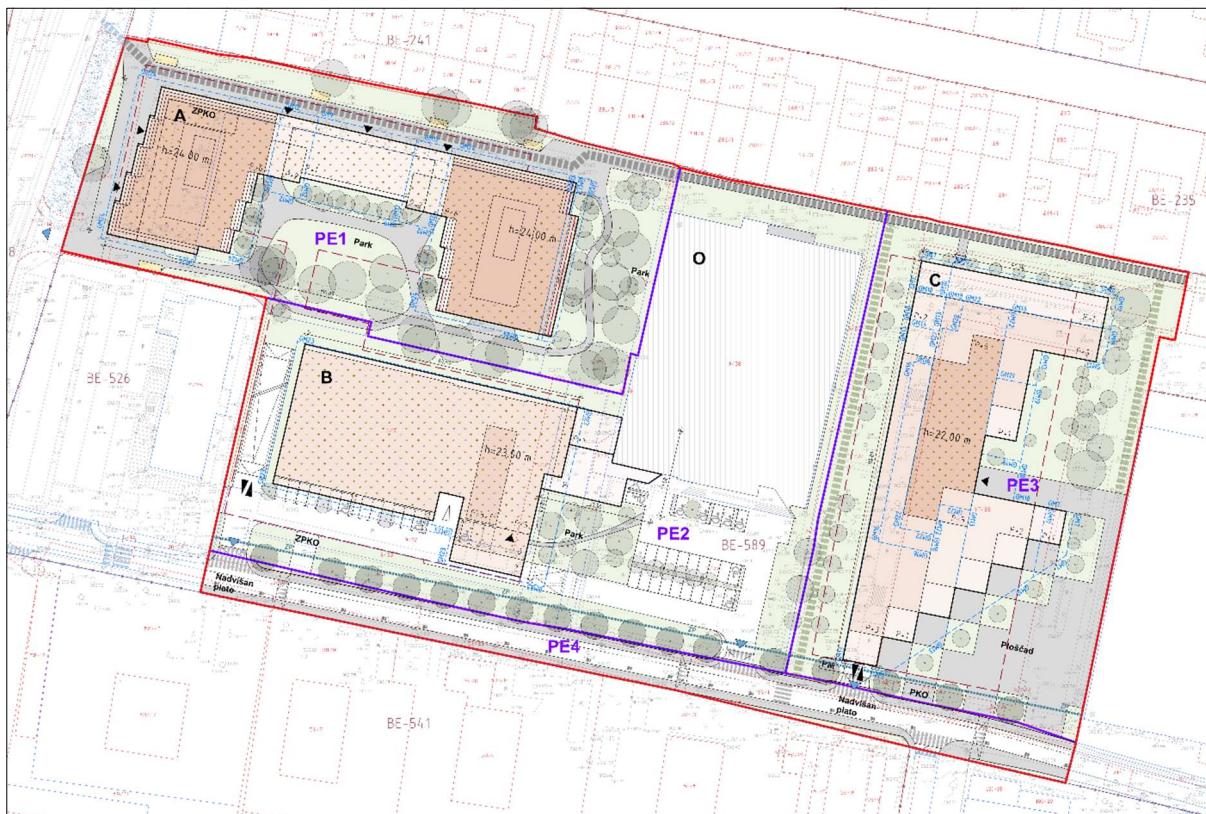
Predvidene stavbe v območju OPPN bodo priključene na omrežje elektronskih komunikacij. To bo uporabnikom omogočalo opravilo marsikaterih poslov in opravkov preko svetovnega spleta.

Preko spleta lahko uporabniki v območju tudi preverjajo vozni red javnega potniškega prometa in tako racionalizirajo potovalni čas z javnimi prevoznimi sredstvi. Preko spleta so dostopne tudi platforme (souporaba avtomobila, sopotništvo), ki ponujajo možne alternativne oblike dostopa.

V. ANALIZA IZRABE OBMOČJA

V.1 KAPACITETE ZA MIRUJOČI PROMET

Na severozahodni strani območja OPPN je v prostorski enoti PE1 na mestu odstranjenih trgovskega in skladiščnega objekta načrtovana večstanovanjska stavba z oznako A. V prostorski enoti PE2 je jugozahodno od obstoječe stavbe z oznako O, na mestu odstranjenega skladiščnega objekta načrtovana poslovna stavba z oznako B. Na vzhodnem delu območja OPPN je v prostorski enoti PE3 na mestu odstranjene tekstilne tovarne načrtovana večstanovanjska stavba z oznako C. V vseh prostorskih enotah so dopustne tudi druge, nestanovanjske, dejavnosti.



Slika 28: Arhitekturna zazidalna situacija – nivo strehe (Vir: OPPN 132 – dopolnjeni osnutek, julij 2024)

Zmogljivost območja OPPN je:

Prostorska enota PE1:

- a) površina: 7 898 m²;
- b) stavba A:
 - BTP nad terenom: največ 16.000 m²;
 - BTP pod terenom: največ 10.400 m²;
- c) število stanovanj: največ 150.

Prostorska enota PE2:

- a) površina: 11.281 m²;
- b) stavba B:
 - BTP nad terenom: največ 9.200 m²;
 - BTP pod terenom: največ 7.300 m²;
- c) stavba O:
 - obstoječa BTP nad terenom: 6.900 m²;
 - obstoječa BTP pod terenom: 3.285 m².

Prostorska enota PE3:

- a) površina: 8.247 m²;
- b) stavba C:
 - BTP nad terenom: največ 12.900 m²;
 - BTP pod terenom: največ 9.000 m²;
- c) število stanovanj: največ 150.

Površina prostorske enote PE4 je 2.129 m².

Skladno z OPPN je BTP vsota vseh etažnih površin stavbe nad terenom in pod njim, izračunanih skladno s standardom SIST ISO 9836, pri čemer izračun BTP nad terenom vključuje površine pod a) in b) točke 5.1.3.1 tega standarda.

V.2 ŠTEVILO IN STRUKTURA STANOVANJ

Z OPPN je določeno največje dopustno število stanovanj, ni pa določen delež stanovanj do 70 m² in nad 70 m², kar je vhodni podatek za določanje potrebnega števila parkirnih mest. Zato sta pri pripravi mobilnostnega načrta upoštevana število in velikost stanovanj skladno z izdelanimi idejnimi zasnovami za posamezno stavbo. Razlika med upoštevanim številom stanovanj pri pripravi mobilnostnega načrta in številom, ki ga dopušča OPPN, je razvidna iz spodnje preglednice:

	Stavba A	Stavba C	Skupaj
Število stanovanj skladno z izdelano idejno zasnovo	144	111	256
Največje dopustno število stanovanj, določeno z OPPN	150	150	300
Razlika v številu stanovanj glede na določilo OPPN	6	39	44
Razlika v %	4	26	15

Razlika v dopustnem številu stanovanj ne bo bistveno vplivala na število stanovalcev. Z OPPN namreč ni dopustnih večjih odstopanj pri BTP stavb. Morebitno večje število stanovanj pomeni, da bo v stavbah več manjših in manj večjih stanovanj, ne bo pa se povečala površina, namenjena stanovanjski rabi.

Pri največjem dopustnem številu stanovanj (300) ocenjujemo, da bo v območju živelo do 900 stanovalcev.

Pri pripravi mobilnostnega načrta je upoštevano določilo OPN MOL ID, da je treba pri večstanovanjskih stavbah (stavbi A in C), od potrebnega števila parkirnih mest za motorni promet, zagotoviti 10 % parkirnih mest za obiskovalce.

V.3 NESTANOVANJSKI PROGRAMI

Obstoječa stavba O, ki se ohrani in načrtovana stavba B sta nestanovanjski. Skupna BTP obeh stavb znaša 19.360 m², brez BTP, namenjenih servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije). Trenutno je v stavbi O zaposlenih 170 oseb, po izgradnji stavbe B bo dodatno zaposlenih še 130 oseb. Pri pripravi mobilnostnega načrta je upoštevano določilo OPN MOL ID, da je treba pri drugih poslovnih stavbah (stavbi O in B), od potrebnega števila parkirnih mest za motorni promet, zagotoviti 10 % parkirnih mest za obiskovalce.

Nestanovanjski program je dopusten tudi v pritličju stavb A in C, pri čemer je v pritličju stavbe A ob Slovenčevi ulici treba urediti najmanj 200 m² BTP, namenjenih trgovini z osnovno preskrbo. BTP pritličij obeh stavb znaša približno 5.200 m², vendar sta investitorja obeh stavb izrazila namero, da bo delež nestanovanjskih površin čim manjši. V fazi priprave mobilnostnega načrta smo zato upoštevali BTP nestanovanjskih dejavnosti skladno z izdelano idejno zasnovo za obe stavbi: (stavba A 200 m² in stavba C 700 m²). Število zaposlenih v tej fazi ni znano, glede na velikost nestanovanjskega programa v eni in drugi stavbi (stavba A 200 m² in stavba C 700 m²) pa lahko ocenimo, da bo v stavbah A in B zaposleno le manjše število oseb.

Število obiskovalcev za ostale spremljajoče dejavnosti bo odvisno od obsega in od vrste dejavnosti, ki pa v fazi priprave OPPN nista poznana. Ocenimo lahko tudi, da bodo nestanovanjski programi v večji meri namenjeni lokalnemu prebivalstvu (oskrba, storitve, rekreacija ipd.).

VI. POTOVALNE NAVADE

VI.1 SPLOŠNO

Potovalne navade uporabnikov območja so odvisne od lokacije delovnih mest, programa spremljajočih dejavnosti, od lokacije območja in od vremenskih razmer. Pomembni dejavnik pri obravnavi območja je tudi velik radij dostopnosti peš in s kolesom ter povezanost območja z javnim prevoznim sistemom.

Obravnavano zemljišče je zaradi bližine obvoznice z osebnimi vozili zelo dobro povezano s širšo okolico. Zaradi primerno dostopne železniške postaje Ljubljana Brinje in postajališč medkrajevnega potniškega prometa ob Dunajski cesti pa je do predelov v okolici mesta in tudi v širši regiji mogoča povezava tudi z uporabo železnice in medkrajevnega javnega potniškega prometa.

Območje je dobro povezano peš, s kolesom in javnim linijskim prevozom potnikov z mestnim središčem in celotnim območjem Bežigrada. Z javnimi prevoznimi sredstvi je mogoče potovanje do kateregakoli drugega predela mesta, vendar so zaradi oddaljenosti in prestopanj potovalni časi nekoliko daljši.

Trgovina osnovne oskrbe, šola in vrtec ter rekreacijska območja (športni center Stožice in športni center Triglav), so dostopni peš in s kolesom.

Glede na navedeno lahko ugotovimo, da so glede na dostopnost območja izpolnjeni vsi pogoji za izvajanje trajnostne mobilnosti s čim manjšo uporabo lastnih osebnih vozil.

Za uresničevanje prometne politike MOL bi bilo treba vzpodbujati potovalne navade na način, da bi se zmanjšali prevozi z osebnimi vozili, stanovalci območja OPPN pa bi čim več poti opravili peš, s kolesom in javnim prevozom. Tako bi se motorni promet v območju OPPN zmanjšal, posledično pa bi bila manjša tudi obremenitev mestne prometne mreže. Poti z avtom bi se tako omejile le na dostope do bolj oddaljenih delovnih mest (v zunanje regije ali v dele mesta ob avtocestnem obroču) ter na izlete in potovanja. Dnevna potovanja (delo, nakupi, opravki) na bližnje lokacije naj bi se opravila le peš in s kolesom, znotraj avtocestnega obroča pa tudi z javnim prevozom. Na ta način bi se potrebe po uporabi avtomobila zmanjšale, s tem pa bi se omejilo tudi potrebno število PM na stanovanje in zaposlene.

Potovalne navade stanovalcev, zaposlenih in obiskovalcev so različne, tako po načinu potovanja, kot tudi po časovnem prekrivanju. V območju OPPN bodo največji delež poti opravili stanovalci v večstanovanjskih stavbah A in C ter zaposleni v obstoječi poslovni stavbi O in načrtovani poslovni stavbi B. Manjši delež poti bodo opravili obiskovalci večstanovanjskih in poslovnih stavb, ter obiskovalci lokalne trgovine z osnovno preskrbo, določene v stavbi A, katere uporabniki (bližnji stanovalci in zaposleni) bodo v glavnem dostopali peš ali s kolesom. Poti zaposlenih in obiskovalcev ostalih spremljajočih programov v stavbah A in C bodo odvisne od obsega in vrste dejavnosti.

VI.2 STANOVALCI

Stanovalci naselja opravijo največ poti:

- na delo in domov,
- pot v vrtec ali šolo,
- zaradi nakupov,
- zaradi raznih opravkov,
- zaradi izletov in potovanj (predvsem ob koncu tedna ter med prazniki in počitnicami).

Poti stanovalcev se razlikujejo glede na prisotne starostne skupine v naselju.

Investitorji nameravajo zgraditi trajnostno sosesko, pri kateri bo eden od pomembnejših tržnih izhodišč varstvo okolja in zdrav način življenja, ki zajema tudi vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad. Zasnova naselja je koncipirana na način, da je prometna obremenitev okolja kar najmanjša. Večina površin za mirujoči promet bo zagotovljenih v podzemnih garažah in le manjši delež na terenu.

Zaradi izredno dobre dostopnosti območja in zaradi bližine oskrbnih in družbenih dejavnosti, ki so vse dostopne peš ali s kolesom, območje izpolnjuje pogoje za izvajane trajnostne mobilnosti, zato je z mobilnostnim načrtom preverjeno najmanjše še sprejemljivo število parkirnih mest za potrebe naselja ob upoštevanju potovalnih navad stanovalcev.

VI.3 OBISKOVALCI STANOVANJ

Potovalne navade obiskovalcev stanovanj bodo odvisne od razpoložljivega števila parkirnih mest. Stanovalci bodo svoje obiskovalce informirali o možnostih dostopa peš, s kolesom in javnimi prevoznimi sredstvi in jih glede na razpoložljivost parkirišč vzpodbujali k alternativnim oblikam dostopa. Zagotovo pa je primerno na zemljišču zagotoviti parkirna mesta za obiskovalce, ki bodo namenjena predvsem starejšim obiskovalcem, ki prihajajo iz bolj oddaljenih krajev in lokacij, nekaj parkirnih mest pa je treba nameniti tudi kratkotrajnemu parkiranju za hitro dostavo, sopotništvo in taksi.

VI.4 NESTANOVANJSKI PROGRAMI

V območju deluje poslovna stavba O, ob kateri je z OPPN načrtovana gradnja nove poslovne stavbe B, ki bo omogočila razširitev obstoječe poslovne dejavnosti. Glede na dejavnost, ki jo opravljajo v poslovni stavbi, bodo glavnino potovanj opravili zaposleni, le manjši delež obiskovalci. V poslovni stavbi O je zaposlenih 170 ljudi, v bodoči stavbi B pa bo zaposlenih še dodatnih 130 ljudi. Trenutno približno 80 % zaposlenih prihaja na delo z avtomobilom. Cilj mobilnostnega načrta je, da se delež prevozov na delo z osebnimi vozili zmanjša. Smiselno je, da na delo z lastnim vozilom prihajajo predvsem zaposleni, ki ne prebivajo na območju MOL in tisti, ki prihajajo iz prometno slabše dostopnih lokacij na območju MOL, kar bi pomenilo približno 50% do 60% od celotnega števila zaposlenih. S tem prometna mreža v smeri proti centru ne bo dodatno obremenjena.

Do nestanovanjskih programov v stavbah A in C, namenjenih lokalnim prebivalcem, bodo uporabniki prihajali iz bližnjih sosednjih objektov, torej peš, s kolesom ali javnim prevozom.

Če bodo v stavbah A in C tudi programi, namenjeni širšemu območju, bodo uporabniki želeli dostopati tudi z avtomobili. Z obveščanjem uporabnikov o možnostih dostopa peš, s kolesom in javnimi prevoznimi sredstvi ter s smiselnim omejevanjem števila parkirnih mest za nestanovanjske programe, je mogoče tudi na uporabnike teh programov vplivati, da bodo opravili čim manj voženj z osebnimi vozili in čim več voženj s kolesi.

Število ostalih zaposlenih, ki bodo delali v stavbah A in C, je odvisno od programa spremljajočih dejavnosti. Zaposlene je treba, tako kot ostale uporabnike v območju, vzpodbujati k prihodu na delo peš, s kolesom ali z avtobusom. V fazi priprave projektne dokumentacije je treba za stavbi A in C določiti le nujno potrebno število parkirnih mest za zaposlene ter jih zagotoviti na preglednem in dostopnem mestu na parkirišču v podzemnih garažah.

Pri umeščanju parkirišč za morebitne spremljajoče programe v načrtovanih stavbah A in C je treba upoštevati tudi časovni zamik pri uporabi prostorov: med tem, ko so stanovanja najbolj zasedena v popoldanskem času, vikendih in praznikih, so spremljajoče dopustne dejavnosti pogosto v uporabi tudi v dopoldanskem času, kar pomeni, da je del parkirnih mest, namenjen obiskovalcem stanovanj, lahko tudi v uporabi obiskovalcev spremljajočih dejavnosti.

VII. PREDVIDENI UKREPI ZA IZBOLJŠANJE RABE TRAJNOSTNIH NAČINOV PREVOZA

VII.1 SPLOŠNO

Zaradi lege v bližini avtocestnega priključka in hkrati dobre dostopnosti do mestnega središča in drugih delov mesta s trajnostnimi oblikami potovanja je treba vzpodbujati, da se čim več poti z avtomobilom opravi le na relaciji od območja OPPN v smeri avtocestnega priključka, torej do ciljev na avtocestnem obroču in v zunanjih regijah, ne pa tudi v smeri mestnega središča.

Število uporabnikov motornih vozil je treba zmanjševati z omejevanjem števila parkirnih mest v območju ter z vzpodbujanjem pešačenja, kolesarjenja in uporabo trajnostnih oblik prevoza (kolo, javni prevoz, sopotništvo, souporaba avtomobila...). Za dostop do lokacije z različnih delov mesta je primerna tudi uporaba električnih koles, enoslednih vozil ter koles in skirojev na električni pogon.

Da bi vzpodbujali vožnjo s kolesom, je treba v območju OPPN predvideti varne kolesarnice za stanovalce, obiskovalce in za zaposlene ter dovolj parkirnih mest z možnostjo priklepanja koles za obiskovalce.

Zaradi časovnega zamika med obremenjenostjo območja zaradi stanovanjskih in nestanovanjskih dejavnosti so lahko parkirna mesta za obiskovalce stanovanj in obiskovalce nestanovanjskih programov v stavbah A in C v souporabi.

VII.2 KRATKOROČNI GRADBENI UKREPI

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v širšem in ožjem prostoru predlagamo naslednje kratkoročne ukrepe:

- prometna ureditev cest v vplivnem območju OPPN za izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti in pretočnosti (izvede MOL):
 - ureditev Tolstojeve ulice,
 - ureditev Mašera-Spasičeve ulice,
 - rekonstrukcija Glavarjeve ulice na odseku od Slovenčeve ulice do Mašera-Spasičeve ulice,
 - rekonstrukcija Herbersteinove ulice na odseku od Triglavске ulice do Glavarjeve ulice in
 - rekonstrukcija Slovenčeve ulice na odseku od Tolstojeve ulice do Glavarjeve ulice,
- izvedba peš povezave od POT do železniškega postajališča s prehodom za pešce preko Vodovodne ulice za izboljšanje dostopnosti peš in s kolesom (izvede MOL),
- nadgradnja naprav za vodenje in upravljanje prometa za zagotavljanje ustrezne ravni prometnih uslug, predvsem za zagotavljanje dostopnosti za vse vrste prometnih uporabnikov območja OPPN, še posebej pešcev, kolesarjev ter gibalno in senzorično oviranih oseb (izvede MOL),
- ureditev udobnih in preglednih peš in kolesarskih povezav za vse stanovalce preko območja OPPN, še posebej ureditev peš povezave v smeri vzhod-zahod za dostopanje do objektov družbene infrastrukture in oskrbe ter do najbližjih postaj javnega potniškega prometa (izvede investitor),
- ureditev ustreznih parkirnih mest za kolesa z možnostjo varnega priklepanja: uredi se več parkirnih mest za dodatno stimulacijo potovanja s kolesom (izvede investitor),
- ureditev parkirnih mest za električne skiroje (izvede investitor),
- ureditev polnilnic za električna kolesa in skiroje (izvede investitor),
- predvideti prostor za tuširanje in preoblačenje zaposlenih v načrtovanih spremljajočih dejavnostih (poskrbi investitor),
- izvedba dodatnih parkirnih mest za sistem souporabe avtomobila: (izvedeta investitor in ponudnik, nadzira upravljavec stavbe),
- izvedba vsaj enega PM na terenu na gradbenih parcelah stavb A in C za kratkotrajno ustavljanje za taksi, hitro dostavo in sopotništvo (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe),
- omejevanje števila parkirnih mest v območju OPPN: brez možnosti parkiranja bodo uporabniki območja OPPN dodatno stimulirani za trajnostne oblike potovanj (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe),
- kontrola vstopa do parkirnih mest: ločena parkirna mesta za stanovalce in obiskovalce, zagotavljanje prostih parkirnih mest za obiskovalce z ustreznim prometnim režimom (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe v območju OPPN),
- ureditev parkirnih mest za električne avtomobile (izvede investitor),
- možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce nestanovanjskih programov v stavbah A in C (investitor, upravljavec stavbe).

VII.3 OSTALI KRATKOROČNI UKREPI

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v prostoru so predlagani naslednji kratkoročni ukrepi:

- spreminjanje potovalnih navad uporabnikov z izobraževanjem in obveščanjem o alternativnih možnostih prevozov tudi na daljše relacije s ciljem, da bi se zmanjšalo število osebnih vozil (izvajajo investitor, upravljavec stavbe in ponudniki storitev sopotništvo in souporaba avtomobila),
- pri spremljajočih programih, naj se v območje primarno umeščajo dejavnosti, namenjene lokalnim prebivalcem, ki bodo do območja prihajali peš in s kolesom (izvajata investitor in upravljavec),
- vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad pri uporabnikih v območju OPPN: informiranje o možnostih javnega prevoza, sistemov izposoje koles, souporabe avtomobila, sopotništva: priprava zloženek in letakov z informacijami (izvaja upravljavec stavbe v območju),
- vzpodbujanje souporabe avtomobilov, vzpostavitev portala za sopotništvo med uporabniki območja (izvajata investitor in prevoznik),
- prenašanje izkušenj in sodelovanje pri izvajanju ukrepov v zvezi s trajnostno mobilnostjo, kot na primer vzpodbujanje souporabe vozil med stanovalci v bližnjih stanovanjskih območjih, vzpostavitev skupnega portala za sopotništvo ipd. (izvaja investitor ali upravljavec stavbe v sodelovanju z lastniki stanovanj),
- analiza potovalnih navad uporabnikov območja OPPN in iskanje novih rešitev, ki bi dodatno pripomogle k trajnostni mobilnosti,
- izdelava akcijskega načrta, v katerem bodo določeni ukrepi, način izvajanja ukrepov, nadzor nad izvajanjem in način upravljanja mobilnostnega načrta (izdelajo investitorji do pričetka uporabe načrtovanih stavb, za izvajanje skrbi koordinator mobilnosti).

VII.4 DOLGOROČNI UKREPI

Predlagamo tudi naslednje dolgoročne ukrepe, ki sicer niso pogoj za gradnjo načrtovanih stavb, ocenjujemo pa da bi se z njimi sedanje razmere v prostoru še dodatno izboljšale:

- uvajanje učinkovitih hitrih povezav z javnim potniškim prometom v različne dele mesta,
- preveritev prometnega režima (smer vožnje, signalizacija, profili cest) za izboljšanje prometne varnosti in pretočnosti v širšem vplivnem območju OPPN,
- optimizirati povezave z železnico.

VIII. DOLOČITEV POTREBNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST

VIII.1 UGOTOVITVE VEZANE NA ANALIZO STANJA

V opravljeni analizi stanja je bilo ugotovljeno:

- lokacija je dobro povezana s širšo okolico preko avtocestnega obroča,
- lokacija je dobro dostopna z javnim prevozom (mestni avtobus),
- z javnim mestnim linijskim prevozom potnikov je možno dostopati do središča Ljubljane (in obratno), zaradi pogoste frekvence linij, ki vozijo do območja OPPN, pa je dobra dostopnost z mestnim avtobusom tudi v druge predele mesta. S prestopanjem na ostale linije je mogoč dostop po celi Ljubljani in tudi izven nje, vendar so potovalni časi daljši,
- v ugodnem radiju dostopnosti sta najbližji postajališči mestnega avtobusa na Slovenčevi ulici in na Dunajski cesti,
- najbližja avtobusna linija pelje mimo glavne avtobusne in železniške postaje, od koder je omogočen javni prevoz po celi Sloveniji in tudi izven nje,
- lokacija je s kolesarskimi potmi dobro povezana s kolesarskim sistemom mesta. Do središča mesta, ki je oddaljeno cca 3 km, je le 12 minut vožnje s kolesom,
- peš povezave v ožjem območju so urejene preko hodnikov za pešce, s katerimi so opremljene vse bližnje lokalne ceste,
- v bližini območja so objekti družbene infrastrukture, storitev in oskrbe, ki so vsi dostopni peš ali s kolesom,
- dostopne ceste v ožjem vplivnem območju OPPN (Tolstojeva ulica, Mašera-Spasičeva ulica, Herbersteinova ulica in Glavarjeva ulica) so načrtovane za rekonstrukcijo, s katero se bodo izboljšale dostopnost ter prometna varnost in pretočnost.

Za izvajanjem trajnostne mobilnosti je treba čim bolj omejevati uporabo osebnih vozil in čim bolj vzpodbujati dostop do lokacije z javnim prevozom in kolesi. Potovanje z avtomobili naj se omeji le na poti v smeri proti avtocestnemu obroču, ostale poti v območju mesta naj se opravijo peš ali s trajnostnimi načini prevoza. Trajnostna oblika mobilnosti naj se dodatno vzpodbuja z omejevanjem števila parkirnih mest v območju OPPN.

Zaradi bližine dobre dostopnosti lokacije peš, s kolesom in javnim potniškim prevozom ter zaradi bližine objektov družbene infrastrukture, storitev in oskrbe je realno dosegljiv cilj, da se z avtomobilom opravijo le poti na bolj oddaljene lokacije izven mesta, vse ostale poti pa se lahko opravijo na trajnosten način.

VIII.2 UGOTOVITVE VEZANE NA IZRAČUN PARKIRNIH MEST

VIII.2.1. Usmeritve za zagotavljanje potrebnih PM

Obravnavana lokacija je glede dostopnosti, opremljenosti in povezanosti z objekti družbene infrastrukture, storitev in oskrbe povsem primerljiva z zemljišči v 200 m pasu ob Dunajski cesti, kjer je določena parkirna cona 2. Še posebej to velja za stanovalce in zaposlene v nestanovanjskih programih, ki so dobro seznanjeni z možnostmi trajnostnih prometnih povezav. Zato predlagamo, da se za dejavnosti, pri katerih obiskovalci predstavljajo manjši delež, za izračun potrebnih parkirnih mest uporabijo parkirni normativi OPN MOL ID za parkirno cono 2 z dodatkom 10 % parkirnih mest za obiskovalce. Za vse ostale nestanovanjske programe pa se uporabi normativ za parkirno cono 3.

Za izračun potrebnega števila parkirnih mest za kolesa se pri stanovanjski in poslovni dejavnosti uporabijo parkirni normativi za cono 2, pri ostalih nestanovanjskih dejavnostih pa parkirni normativi za cono 3.

Predlagani normativ za stanovanjske in nestanovanjske dejavnosti je naslednji:

Namembnost objektov	Število PM za motorni promet	Število PM za kolesarski promet
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe	1 PM/stanovanje v velikosti do vključno 70,00 m ² neto tlorisne površine, dodatno 10 % PM za obiskovalce 1,4 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, dodatno 10 % PM za obiskovalce	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce

12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi)	1 PM/140 m ² BTP objekta, dodatno 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12112 Gostilne, restavracije in točilnice	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta, od tega najmanj 75 % PM za goste	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči metra točilnega pulta
12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno nastanitev (hotel, prenočišča, penzioni)	1 PM/5 sob, od tega najmanj 75 % PM za goste	1 PM/5 sob
12201 Stavbe javne uprave	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 30 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12202 Stavbe bank, pošt, zavarovalnic, ki poslujejo s strankami	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 40 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m ² BTP objekta
12204 Konferenčne in kongresne stavbe	1 PM/7 sedežev (obiskovalcev), od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/5 sedežev
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina do 200,00 m ² BTP)	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina od 200,00 do 500,00 m ² BTP)	1 PM/40,00 m ² BTP, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m ² BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (trgovina z neprehrambnimi izdelki)	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (nakupovalni center, večnamenski trgovsko-zabaviščni center nad 500,00 m ²)	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (odprte in pokrite tržnice)	1 PM/30,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	2 PM/100,00 m ² BTP objekta
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnice...) do 200,00 m ² BTP	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnice...) nad 200,00 m ² BTP	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, ne manj kot 2 PM za obiskovalce na lokal	1 PM/200,00 m ² BTP objekta
12620 Muzeji, arhivi in knjižnice	1 PM/80,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	1 PM/60,00 m ² BTP objekta
12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo	1 PM/60,00 m ² BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo (ambulante, veterinarske ambulante)	1 PM/20,00 m ² BTP objekta in ne manj kot 3 PM, od tega najmanj 50 % PM za obiskovalce	1 PM/20,00 m ² BTP objekta
12650 Stavbe za šport (pretežno namenjene razvedrilu, wellness, fizioterapija, fitnes, kopališče in podobno)	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/25,00 m ² BTP objekta

24110 Športna igrišča (brez gledalcev)	1 PM/300,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/250,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce
---	--	---

Za stavbe 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe in 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo je treba zagotoviti 100 % z zgornjim normativom zahtevanih PM za kolesarski promet. Za stavbe 12203 Druge poslovne stavbe (mešani program) je treba zagotoviti najmanj 70 % z zgornjim normativom zahtevanih PM za kolesarski promet. Za ostale nestanovanjske stavbe je treba zagotoviti najmanj 50 % z zgornjim normativom zahtevanih PM za kolesarski promet.

Dodatno je treba na gradbeni parceli stavb A in C zagotoviti po eno do dve parkirni mesti za kratkotrajno parkiranje za potrebe hitre dostave, sopotništvo in za taksi.

V okviru prostorskih možnosti naj se zagotovijo tudi dodatna parkirna mesta za souporabo.

Z mobilnostnim načrtom je določen normativ za najmanjše dopustno število PM za stavbe v območju OPPN. Število PM lahko odstopa tudi navzgor.

VIII.2.2. Izračun potrebnega števila PM na podlagi normativa določenega v mobilnostnem načrtu

Stavba A v prostorski enoti PE1

Vhodni podatki so povzeti iz izdelane idejne zasnove:

- 99 stanovanj velikosti do vključno 70 m² neto tlorisne površine,
- 45 stanovanj velikosti nad 70 m² neto tlorisne površine,
- najmanj 190 m² BTP trgovina z osnovno preskrbo.

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stanovanjski del				
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 99 stanovanj do 70 m ²	1 PM/stanovanje v velikosti do vključno 70,00 m ² neto tlorisne površine	99	2 PM na stanovanje za stanovalce	288
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 45 stanovanj nad 70 m ²	1,4 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine,	63		
Skupaj št. PM za stanovalce		162		288
	dodatno 10 % PM za obiskovalce	17	dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce	29
Skupaj stanovanjski del		179		317
od tega za obiskovalce		17		29
od tega za invalide	med 150 in 200 PM: 16 PM	16	/	/
Potrebno št. PM za kratkotrajno parkiranje		2		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	9	/	/
Nestanovanjski del				
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina do 200,00 m ² BTP) 200 m ² BTP	PM ni treba zagotavljati	0	PM ni treba zagotavljati	0
Skupaj nestanovanjski del		0		0
Skupaj potrebno število PM za stavbo A		181		317

od tega za obiskovalce	17	29
od tega za invalide	16	
Skupaj potrebno št. PM za druga enosledna vozila	9	

Preglednica 6: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbo A v skladu z normativi mobilnostnega načrta

Stavbi B in O v prostorski enoti PE2

Vhodni podatki so povzeti iz izdelane idejne zasnove:

- BTP* obstoječe stavbe O je 9.460 m²,
- BTP* načrtovane stavbe B je 9.900 m²,
- število zaposlenih v obstoječi stavbi O je 170,
- število bodočih zaposlenih v načrtovani stavbi B je 130.

* v BTP niso zajete BTP, namenjene servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije)

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stavba O				
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi) 9.900 m ² BTP	1 PM/140,00 m ² BTP objekta	71	1 PM/100,00 m ² BTP objekta (70 %)	99 70
	dodatno 10 % PM za obiskovalce	8	/	/
Skupaj potrebno število PM za obstoječo stavbo O		79		70
od tega za obiskovalce		8	/	/
od tega za invalide	do 100 PM: 8 PM	8	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	4	/	/
Stavba B				
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi) 9.460 m ² BTP	1 PM/140,00 m ² BTP objekta, dodatno 10 % PM za obiskovalce	68	1 PM/100,00 m ² BTP objekta (70 %)	95 67
	dodatno 10 % PM za obiskovalce	7	/	/
Skupaj potrebno število PM za načrtovano stavbo B		75		67
od tega za obiskovalce		7	/	/
od tega za invalide	do 100 PM: 8 PM	8	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	4	/	/
Skupaj potrebno število PM za stavbi B in O		154		137
od tega za obiskovalce		15		
od tega za invalide		16		
Skupaj potrebno št. PM za druga enosledna vozila		8		

Preglednica 7: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbi O in B v skladu z normativi mobilnostnega načrta

Opomba:

Parkirna mesta (brez upoštevanja parkirnih mest za obiskovalce) omogočajo parkiranje 139. zaposlenim, kar predstavlja 46 % od števila vseh zaposlenih (trenutni in bodoči zaposleni).

Stavba C v prostorski enoti PE3

Vhodni podatki so povzeti iz izdelane idejne zasnove:

- 81 stanovanj velikosti do vključno 70 m² neto tlorisne površine,
- 30 stanovanj velikosti nad 70 m² neto tlorisne površine,
- 700 m² BTP nestanovanjski program.

V fazi priprave mobilnostnega načrta nestanovanjski programi niso določeni, zato je upoštevano, da bo v stavbi približno polovica kapacitet (cca. 350 m² BTP) namenjenih storitvenim dejavnostim z BTP do 200 m², za katere parkirnih mest ni treba zagotavljati. Za drug del površin (cca. 350 m² BTP) je upoštevan program, ki zahteva večje število parkirnih mest (npr. zdravstvena ambulanta). Končni izračun bo odvisen od dejanskih programov, ki pa jih bo treba v fazi izvedbe določiti tudi glede na število razpoložljivih parkirnih mest.

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stanovanjski del				
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 81 stanovanji do 70 m ²	1 PM/stanovanje v velikosti do vključno 70,00 m ² neto tlorisne površine	81	2 PM na stanovanje	222
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 30 stanovanji nad 70 m ²	1,4 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine	42		
skupaj št. PM za stanovalce		123		222
	dodatno 10 % PM za obiskovalce	13	dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce	45
Skupaj stanovanjski del		136		267
od tega za obiskovalce		13		45
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12	/	/
Potrebno št. PM za kratkotrajno parkiranje		1		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	7	/	/
Nestanovanjski del				
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti do 200,00 m ² BTP	PM ni treba zagotavljati	0	PM ni treba zagotavljati	0
2 x 175 m ² = 350 m ² BTP				
12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo (ambulante in veterinarske ambulante)	1PM/20 m ² BTP objekta in ne manj kot 3 PM, od tega najmanj 50 % PM za obiskovalce	18	1PM/20,00 m ² BTP objekta	9
350 m ² BTP			(50 %)	5
Skupaj nestanovanjski del		18		5
od tega za obiskovalce		9	/	/
od tega za invalide	do 50 PM: 4 PM	4	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	1	/	/
Skupaj potrebno število PM za stavbo C		155		272
od tega za obiskovalce		22		45
od tega za invalide		16		
Skupaj potrebno št. PM za druga enosledna vozila		8		

Preglednica 8: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbo C v skladu z normativi mobilnostnega načrta

Izračun skupnega števila parkirnih mest na območju OPPN

	Stavba A	Stavbi B in O	Stavba C	Skupaj
PM za osebna vozila				
Skupno število PM	181	154	155	490
od tega za obiskovalce	17	15	22	54
od tega za invalide	16	16	16	48
od tega za kratkotrajno parkiranje	2	/	1	3
PM za kolesa				
Skupno število PM	319	137	272	728
od tega za obiskovalce	29	/	45	74
PM za druga enosledna vozila				
	9	8	8	25

VIII.3 ZAGOTAVLJANJE PM V SKLADU Z OPPN

VIII.3.1. Zagotavljanje PM za avtomobile v skladu z izdelanim OPPN

Parkirna mesta za stanovalce in druge uporabnike načrtovanih stavb je treba v celoti zagotoviti znotraj območja OPPN skladno z normativi iz predhodnega poglavja, morebitni presežek parkirnih mest pa je dopustno nameniti tudi uporabnikom širšega prostora.

Skladno s prikazanimi grafičnimi načrti OPPN se parkirna mesta za motorna vozila na območju OPPN v glavnem zagotavljajo pod terenom v kletnih etažah na gradbeni parceli posamezne stavbe. Na terenu so v okviru zunanje ureditve načrtovana le parkirna mesta na južni strani nestanovanjskih stavb O in B (41 PM). Ob stavbah A in C so na terenu načrtovana le parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje (npr. za potrebe hitre dostave, taksi ipd.), in sicer ob stavbi A dve parkirni mesti na severni strani, ob stavbi C pa eno ob uvozni klančini.

Na gradbenih parcelah stavb v območju OPPN je skladno z grafičnim delom zagotovljeno naslednje število parkirnih mest:

Zagotavljanje PM z OPPN	Stavba A	Stavbi B in O	Stavba C	Skupaj
Pod terenom	204	158	166	528
Na terenu	2	41	1	44
Skupaj	206	199	167	572
Računsko določeno število PM	185	154	155	494
Razlika v številu	21	45	12	78
Razlika v %	11,35 %	29,22 %	7,74 %	

Število parkirnih mest načrtovanih na terenu in v kletnih garažah zadošča za potrebe načrtovanih stavb v skladu z izračuni iz predhodnega poglavja. Končno število parkirnih mest v območju bo odvisno od konkretnih dejavnosti, ki bodo znane v fazi priprave projektne dokumentacije.

Morebitni presežek parkirnih mest glede na računsko določeno število se lahko poljubno prerazporedi (npr. med večja stanovanja) ali pa ponudi tudi zunanjim uporabnikom.

Če bo z izračuni v fazi izdelave projektne dokumentacije ugotovljeno večje število potrebnih parkirnih mest, kot je prikazano v grafičnih načrtih OPPN, je dodatna parkirna mesta mogoče zagotoviti z optimizacijo kletnih etaž ali z gradnjo dodatne kletne etaže pod posamezno stavbo.

VIII.3.2. Zagotavljanje PM za kolesa v skladu z izdelanim OPPN

Skladno z določili OPPN je parkirna mesta za kolesa dopustno urediti v stavbah in na tlakovanih površinah ob stavbah v bližini vhodov. Stojala za kolesa na zunanjih površinah morajo biti v posamezni prostorski enoti oblikovana enotno in morajo omogočati priklepanje koles.

V grafičnih načrtih osnutka OPPN so parkirna mesta za kolesa le delno prikazana (ob stavbi A). V nadaljnjih fazah izdelave OPPN bodo parkirna mesta ob stavbi A preverjena in ob vseh načrtovanih stavbah določena skladno z normativom določenim z odlokom OPPN.

IX. AKCIJSKI NAČRT

Za zagotavljanje trajnostne mobilnosti mora biti do pričetka uporabe stavb v območju OPPN izdelan akcijski načrt, v katerem bodo določeni ukrepi, način izvajanja ukrepov, nadzor nad izvajanjem in način upravljanja mobilnostnega načrta. Na podlagi akcijskega načrta se izvajajo ukrepi, določeni z mobilnostnim načrtom, spremlja učinkovitost ukrepov in se jih po potrebi tudi spreminja in dopolnjuje z namenom doseganja ciljev trajnostne mobilnosti.

Akcijski načrt je treba izdelati do pričetka uporabe načrtovanih stavb v območju OPPN. Za izvajanje akcijskega načrta skrbi koordinator mobilnosti, ki ga je treba določiti z akcijskim načrtom.

Cilji, ki naj bi jih zasledoval akcijski načrt, so naslednji:

1. zagotavljanje boljših pogojev za pešačenje,
2. več ljudi naj kolesari,
3. več ljudi naj uporablja javni potniški promet in alternativne oblike prevoza,
4. optimiziran motorni promet (manj voženj z osebnimi vozili, omejitev števila parkirišč, parkiranje naj se omogoči predvsem vozilom, ki prihajajo iz smeri obvoznice in se ustavijo na robu mesta).

Usmeritve za izdelavo akcijskega načrta so naslednje:

Cilj	Ukrep	Izvajalec	Rok
1,2,3,4	Ureditev Tolstojeve ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1,2,3,4	Ureditev Mašera-Spasičeve ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1,2,3,4	Rekonstrukcija Glavarjeve ulice na odseku od Slovenčeve do Mašera-Spasičeve ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1,2,3,4	Rekonstrukcija Herbersteinove ulice na odseku od Triglavске ulice do Glavarjeve ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1,2,3,4	Rekonstrukcija Slovenčeve ulice na odseku od Tolstojeve ulice do Glavarjeve ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1	Ureditev kakovostnega peš in kolesarskega dostopa do stavb z navezavo na obstoječe javne obodne ceste	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe
1, 2, 3	Ureditev udobne in pregledne peš in kolesarske povezave preko severnega dela območja OPPN v smeri vzhod-zahod	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe, postopno urejanje skladno z etapnim urejanjem
1, 2, 3	Izvedba peš povezave od POT do železniškega postajališča s prehodom za pešce preko Vodovodne ulice za izboljšanje dostopnosti peš in s kolesom	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1, 2, 3	Nadgradnja naprav za vodenje in upravljanje prometa za zagotavljanje ustrezne ravni prometnih uslug, predvsem za zagotavljanje dostopnosti za vse vrste prometnih uporabnikov območja OPPN, še posebej pešcev, kolesarjev ter gibalno in senzorično oviranih oseb	MOL	Sočasno z gradnjo načrtovanih stavb v območju OPPN, lahko v več etapah
2, 3	Omejitev števila parkirišč v skladu z določili OPPN	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe, kontinuirano v času uporabe
2	Ureditev normativnega števila parkirnih mest za kolesa z možnostjo priklepanja koles	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe
2	Ureditev dodatnih parkirnih mest za kolesa	Investitorji	Na podlagi analize potovalnih navad
2	Ureditev parkirnih mest za električne skiroje	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe
2	Ureditev polnilnic za električna kolesa in skiroje	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe

2	Za spremljajoče dejavnosti predvideti prostor za preoblačenje in tuširanje	Investitorji	Do pričetka uporabe spremljajočih dejavnosti v posamezni stavbi
2,3,4	Informiranje o možnostih javnega prevoza, sistemov izposoje koles (npr. Bikelj), souporabe avtomobila, sopotništvo: priprava zložen in letakov z informacijami, obveščanje na spletnih straneh podjetij	Investitorji, upravljavec stavbe	Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano v času uporabe
4	Pri izboru spremljajočih programov naj se v območju primarno umeščajo dejavnosti, namenjene lokalnim prebivalcem, ki bodo do območja prihajali peš in s kolesom	Investitorji, upravljavec stavbe	Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano v času uporabe
4	Kontrola dostopa do PM: ločena PM za stanovalce in obiskovalce, možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce nestanovanjskih programov v stavbah A in C	Investitorji	Od pričetka uporabe posamezne stavbe, kontinuirano v času uporabe
4	Izvedba dodatnih parkirnih mest za souporabo avtomobila	Investitorji, upravljavec stavbe in registrirani ponudniki storitev souporabe avtomobila	Na podlagi analize potovalnih navad
4	Izvedba vsaj enega PM na terenu na gradbeni parceli stavb A in C za kratkotrajno parkiranje za taksi, hitro dostavo in sopotništvo	Investitorji	Do pričetka uporabe stavb
4	Ureditev parkirnih mest za električne avtomobile	Investitorji	Do pričetka uporabe stavb, dodajanje na podlagi analize potovalnih navad
4	Vzpostavitev portala za sopotništvo med uporabniki območja	Investitorji, prevoznik	Kontinuirano v času uporabe
4	Izobraževanje in obveščanje o alternativnih možnostih prevozov tudi na daljše relacije	Investitorji, upravljavec stavb in registrirani ponudniki storitev sopotništvo in souporaba avtomobila	Na podlagi analize potovalnih navad, kontinuirano v času uporabe
1,2,3,4	Sodelovanje z lastniki sosednjih stavb v območju, prenašanje izkušenj in sodelovanje pri izvajanju ukrepov v zvezi s trajnostno mobilnostjo	Investitor ali upravljavec načrtovanih stavb v sodelovanju z lastniki stanovanj ter lastniki stavb na sosednjih zemljišč	Kontinuirano v času uporabe
1,2,3,4	Analiza potovalnih navad in učinkovitosti ukrepov, dopolnitev akcijskega načrta	Upravljalci stavb	Kontinuirano, na 5 let
4	Uvajanje učinkovitih hitrih povezav z javnim potniškim prometom v oddaljene dele mesta	MOL	Kontinuirano v času uporabe

Preglednica 9: Usmeritve za izdelavo akcijskega načrta

V akcijskem načrtu morajo biti določene konkretne aktivnosti, njihov izvajalec in roki izvedbe. Določiti je treba tudi način preverjanja ustreznosti sprejetih ukrepov in njihove realizacije. Določeni morajo biti tudi roki za monitoring. Na podlagi monitoringa je treba mobilnostni načrt ves čas tudi nadgrajevati, dopolnjevati in spreminjati, vse s ciljem zagotavljanja trajnostne mobilnosti.

X. ZAKLJUČEK

Mobilnostni načrt je izdelan na podlagi določil za urejanje mirujočega prometa, določenih v OPN MOL ID, in ob upoštevanju Celostne prometne strategije MOL, ki vzpodbuja uporabo javnih prevoznih sredstev, kolesarskega in peš prometa ter narekuje zmanjševanje uporabe osebnih motornih vozil. Pri izdelavi mobilnostnega načrta so bile upoštevane prometne razmere v prostoru in potovalne navade uporabnikov novih in obstoječih stavb.

Pri zagotavljanju trajnostne mobilnosti na obravnavani lokaciji je treba upoštevati njeno lego med Dunajsko cesto in Slovenčevo ulico, po katerih potekajo linije javnega potniškega prometa, in hkrati tudi lego v bližini obvoznice. Lokacija je dobro dostopna za vozila, ki prihajajo iz smeri obvoznice in je zato zelo dobro povezano s širšo okolico. Vozila, ki prihajajo iz smeri obvoznice tudi ne bremenijo cest znotraj cestnega obroča. Mestno središče je zelo dobro dostopno tako z linijami mestnega potniškega prometa kot tudi s kolesom, potovanje peš pa traja več kot 30 minut. Zaradi številnih linij mestnega avtobusa, ki vozijo po Dunajski cesti in Slovenčevi ulici, je lokacija dobro povezana tudi z drugimi predeli mesta. Bližnja okolica je dobro opremljena z družbeno infrastrukturo ter z oskrbnimi in storitvenimi dejavnostmi. Večino poti je tako mogoče opraviti peš ali s kolesom.

Glede na oddaljenost od mestnega središča je lokacija s peš hojo dobro povezana z bližnjo okolico, slabše pa z mestnim središčem in drugimi predeli mesta. Povezanost lokacije s središčem mesta je ob uporabi javnih prevoznih sredstev relativno dobra. Dostop z javnimi prevoznimi sredstvi do širše okolice je le posreden, preko mestnega središča. Najbolje je lokacija do širše okolice povezana s kolesom.

Vsa parkirna mesta za motorna vozila, kolesa in enosledna vozila za potrebe območja bo treba zagotoviti v območju OPPN. Večjih javnih parkirišč v bližnji okolici ni. Najbližje parkirišče P+R (Center Stožice) ima do območja OPPN neposredno povezavo z javnim potniškim prometom (linija 18) in ga lahko štejemo kot primerno za zagotavljanje parkirnih površin za potrebe obiskovalcev območja.

Zaradi lege, prometne dostopnosti ter opremljenosti z družbeno infrastrukturo in drugimi centralnimi dejavnostmi so na predmetni lokaciji dobri pogoji za izvajanje trajnostne mobilnosti.

Zaradi lege v bližini avtocestnega priključka je treba vzpodbujati, da se čim več poti z avtomobilom opravi le na relaciji od območja OPPN v smeri avtocestnega priključka in obratno, torej do ciljev na avtocestnem obroču in v zunanjih regijah, ne pa tudi v smeri mestnega središča. Na ta način bo mestna prometna mreža manj obremenjena.

Število uporabnikov motornih vozil je treba zmanjševati z omejevanjem števila parkirnih mest v območju ter z vzpodbujanjem pešačenja, kolesarjenja in uporabo trajnostnih oblik prevoza (kolo, javni prevoz, sopotništvo, souporaba avtomobila...). Za dostop do lokacije z različnih delov mesta je primerna tudi uporaba električnih koles, enoslednih vozil ter koles in skirojev na električni pogon.

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v prostoru so predlagani naslednji kratkoročni ukrepi:

- prometna ureditev cest v vplivnem območju OPPN za izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti in pretočnosti (izvede MOL):
 - ureditev Tolstojeve ulice,
 - ureditev Mašera-Spasićeve ulice,
 - rekonstrukcija Glavarjeve ulice na odseku od Slovenčeve ulice do Mašera-Spasićeve ulice,
 - rekonstrukcija Herbersteinove ulice na odseku od Triglavске ulice do Glavarjeve ulice in
 - rekonstrukcija Slovenčeve ulice na odseku od Tolstojeve ulice do Glavarjeve ulice,
- izvedba peš povezave od POT do železniškega postajališča s prehodom za pešce preko Vodovodne ulice za izboljšanje dostopnosti peš in s kolesom (izvede MOL),
- nadgradnja naprav za vodenje in upravljanje prometa za zagotavljanje ustrezne ravni prometnih uslug, predvsem za zagotavljanje dostopnosti za vse vrste prometnih uporabnikov območja OPPN, še posebej pešcev, kolesarjev ter gibalno in senzorično oviranih oseb (izvede MOL),
- ureditev udobnih in preglednih peš in kolesarskih povezav za vse stanovalce preko območja OPPN, še posebej ureditev peš povezave v smeri vzhod-zahod za dostopanje do objektov družbene infrastrukture in oskrbe ter do najbližjih postaj javnega potniškega prometa (izvede investitor),
- ureditev ustreznih parkirnih mest za kolesa z možnostjo varnega priklepanja: uredi se več parkirnih mest za dodatno stimulacijo potovanja s kolesom (izvede investitor),
- ureditev parkirnih mest za električne skiroje (izvede investitor),
- ureditev polnilnic za električna kolesa in skiroje (izvede investitor),
- predvideti prostor za tuširanje in preoblačenje zaposlenih v načrtovanih spremljajočih dejavnostih (poskrbi investitor),

- izvedba dodatnih parkirnih mest za sistem souporabe avtomobila: (izvedeta investitor in ponudnik, nadzira upravljavec stavbe),
- izvedba vsaj enega PM na terenu na gradbenih parcelah stavb A in C za kratkotrajno ustavljanje za taksi, hitro dostavo in sopotništvo (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe),
- omejevanje števila parkirnih mest v območju OPPN: brez možnosti parkiranja bodo uporabniki območja OPPN dodatno stimulirani za trajnostne oblike potovanj (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe),
- kontrola vstopa do parkirnih mest: ločena parkirna mesta za stanovalce in obiskovalce, zagotavljanje prostih parkirnih mest za obiskovalce z ustreznim prometnim režimom (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe v območju OPPN),
- ureditev parkirnih mest za električne avtomobile (izvede investitor),
- možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce nestanovanjskih programov v stavbah A in C (investitor, upravljavec stavbe).
- spreminjanje potovalnih navad uporabnikov z izobraževanjem in obveščanjem o alternativnih možnostih prevozov tudi na daljše relacije s ciljem, da bi se zmanjšalo število osebnih vozil (izvajata investitor, upravljavec stavbe in ponudniki storitev sopotništvo in souporaba avtomobila),
- pri spremljajočih programih, naj se v območje primarno umeščajo dejavnosti, namenjene lokalnim prebivalcem, ki bodo do območja prihajali peš in s kolesom (izvajata investitor in upravljavec),
- vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad pri uporabnikih v območju OPPN: informiranje o možnostih javnega prevoza, sistemov izposoje koles, souporabe avtomobila, sopotništva: priprava zloženek in letakov z informacijami (izvaja upravljavec stavbe v območju),
- vzpodbujanje souporabe avtomobilov, vzpostavitev portala za sopotništvo med uporabniki območja (izvajata investitor in prevoznik),
- prenašanje izkušenj in sodelovanje pri izvajanju ukrepov v zvezi s trajnostno mobilnostjo, kot na primer vzpodbujanje souporabe vozil med stanovalci v bližnjih stanovanjskih območjih, vzpostavitev skupnega portala za sopotništvo ipd. (izvaja investitor ali upravljavec stavbe v sodelovanju z lastniki stanovanj),
- analiza potovalnih navad uporabnikov območja OPPN in iskanje novih rešitev, ki bi dodatno pripomogle k trajnostni mobilnosti,
- izdelava akcijskega načrta, v katerem bodo določeni ukrepi, način izvajanja ukrepov, nadzor nad izvajanjem in način upravljanja mobilnostnega načrta (izdelajo investitorji do pričetka uporabe načrtovanih stavb, za izvajanje skrbi koordinator mobilnosti).

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v prostoru predlagamo še naslednje dolgoročne ukrepe:

- uvajanje učinkovitih hitrih povezav z javnim potniškim prometom v različne dele mesta,
- preveritev prometnega režima (smer vožnje, signalizacija, profili cest) za izboljšanje prometne varnosti in pretočnosti v širšem vplivnem območju OPPN.

Obravnavana lokacija je glede dostopnosti, opremljenosti in povezanosti z objekti družbene infrastrukture, storitev in oskrbe povsem primerljiva z zemljišči v 200 m pasu ob Dunajski cesti, kjer je določena parkirna cona 2. Še posebej to velja za stanovalce in zaposlene v nestanovanjskih programih, ki so dobro seznanjeni z možnostmi trajnostnih prometnih povezav. Zato predlagamo, da se za dejavnosti, pri katerih obiskovalci predstavljajo manjši delež, za izračun potrebnih parkirnih mest uporabijo parkirni normativi OPN MOL ID za parkirno cono 2 z dodatkom 10 % parkirnih mest za obiskovalce. Za vse ostale nestanovanjske programe pa se uporabi normativ za parkirno cono 3.

Za izračun potrebnega števila parkirnih mest za kolesa se pri stanovanjski in poslovni dejavnosti uporabijo parkirni normativi za cono 2, pri ostalih nestanovanjskih dejavnostih pa parkirni normativi za cono 3.

Dodatno je treba na gradbeni parceli stavb A in C zagotoviti eno do dve parkirni mesti za kratkotrajno parkiranje za potrebe hitre dostave, sopotništvo in za taksi.

V okviru prostorskih možnosti naj se zagotovijo tudi dodatna parkirna mesta za souporabo.

Z mobilnostnim načrtom je določen normativ za najmanjše dopustno število PM za stavbe v območju OPPN, število PM lahko odstopa navzgor.

Za zagotavljanje trajnostne mobilnosti je treba do pričetka uporabe načrtovanih stavb izdelati akcijski načrt, v katerem bodo določeni ukrepi, način izvajanja ukrepov, nadzor nad izvajanjem in način upravljanja mobilnostnega načrta.

Cilji, ki naj bi jih zasledoval akcijski načrt, so naslednji:

1. zagotavljanje boljših pogojev za pešačenje
2. več ljudi naj kolesari
3. več ljudi naj uporablja javni potniški promet in alternativne oblike prevoza

4. optimiziran motorni promet (manj voženj z osebnimi vozili, omejitev števila parkirišč, parkiranje naj se omogoči predvsem vozilom, ki prihajajo iz smeri obvoznice in se ustavijo na robu mesta).

Na podlagi akcijskega načrta se izvajajo ukrepi, določeni z mobilnostnim načrtom, spremlja učinkovitost ukrepov in se jih po potrebi tudi spreminja in dopolnjuje z namenom doseganja ciljev trajnostne mobilnosti. Za izvajanje akcijskega načrta skrbi koordinator mobilnosti, ki mora biti določen z akcijskim načrtom.

MOBILNOSTNI NAČRT ZA OPPN 132 MED TOLSTOJEVO IN MAŠERA-SPASIČEVO – ZAHOD

Investitor:

NAMA UPRAVLJANJE Z NEPREMIČNINAMI, d.d.,
Tomšičeva ulica 1, 1000 Ljubljana

SLOVENSKI INSTITUT ZA KAKOVOST IN MEROSLOVJE,
Mašera-Spasičeva ulica 10, 1000 Ljubljana

WLB, d.o.o., Mašera-Spasičeva ulica 8, 1000 Ljubljana

VIESTE, d.o.o., Slovenska cesta 27, 1000 Ljubljana

ALPEAKTIV d.o.o., Borovška cesta 74, 4280 Kranjska Gora

MARKO STRLE s.p., Mašera-Spasičeva ulica 8, 1000 Ljubljana

LABOD konfekcija, d.d., Mašera-Spasičeva ulica 8, 1000 Ljubljana

PRIVATINVEST, d.o.o., Dunajska cesta 128A, 1000 Ljubljana

Izdelovalec:

ŠABEC KALAN ŠABEC – ARHITEKTI,
Mojca Kalan Šabec, s.p.
Hacquetova 16,
1000 LJUBLJANA

Odgovorna oseba: Mojca Kalan Šabec

Žig:

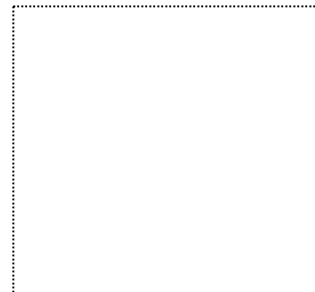


Podpis:

Odgovorni vodja izdelave mobilnostnega načrta:

Mojca Kalan Šabec, univ. dipl. inž. arh., ZAPS 0275 PA PPN

Žig:



Podpis

Sodelavci:

Jana Klemenčič, kom. inž.
Aljaž Lepšina, mag. inž. arh. urb.

Številka naloge:

UP 21-010-MN

Datum projekta:

Junij 2024

VSEBINA:

I.	UVOD	3
II.	POS LANSTVO IN CILJI MOBILNOSTNEGA NAČRTA	6
III.	PREVERITEV ZAKONSKIH IZHODIŠČ	6
III.1	VELJAVNI PROSTORSKI AKTI	6
III.2	NORMATIVI IZ PROSTORSKEGA AKTA	6
III.3	IZRAČUN PARKIRNIH MEST PO OPN MOL ID	9
III.4	ZAGOTAVLJANJE PARKIRNIH MEST	12
III.5	PLANSKA IZHODIŠČA ZA INFRASTRUKTURO	13
IV.	DOSTOPNOST	16
IV.1	DOSTOP Z MOTORNIMI VOZILI	16
IV.2	PEŠ DOSTOP	17
IV.3	DOSTOP S KOLESOM	20
IV.4	JAVNI POTNIŠKI PROMET	22
IV.5	SOUPORABA AVTOMOBILA	24
IV.6	SVETOVNI SPLET	25
V.	ANALIZA IZRABE OBMOČJA	26
V.1	KAPACITETE ZA MIRUJOČI PROMET	26
V.2	ŠTEVILO IN STRUKTURA STANOVANJ	27
V.3	NESTANOVANJSKI PROGRAMI	27
VI.	POTOVALNE NAVADE	28
VI.1	SPLOŠNO	28
VI.2	STANOVALCI	28
VI.3	OBISKOVALCI STANOVANJ	29
VI.4	NESTANOVANJSKI PROGRAMI	29
VII.	PREDVIDENI UKREPI ZA IZBOLJŠANJE RABE TRAJNOSTNIH NAČINOV PREVOZA	30
VII.1	SPLOŠNO	30
VII.2	KRATKOROČNI GRADBENI UKREPI	30
VII.3	OSTALI KRATKOROČNI UKREPI	31
VII.4	DOLGOROČNI UKREPI	31
VIII.	DOLOČITEV POTREBNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST	32
VIII.1	UGOTOVITVE VEZANE NA ANALIZO STANJA	32
VIII.2	UGOTOVITVE VEZANE NA IZRAČUN PARKIRNIH MEST	32
VIII.3	ZAGOTAVLJANJE PM V SKLADU Z OPPN	37
IX.	AKCIJSKI NAČRT	39
X.	ZAKLJUČEK	41

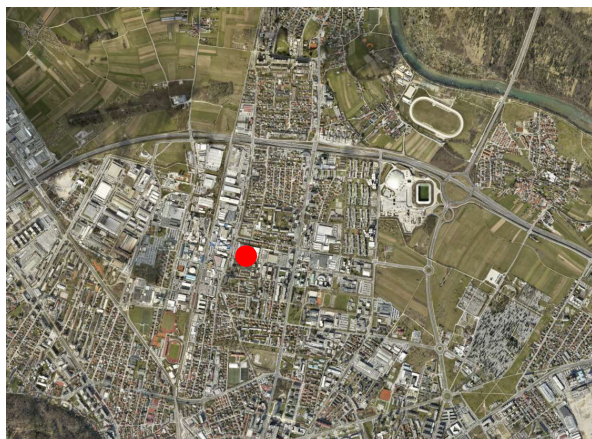
I. UVOD

Mobilnostni načrt obravnava preveritev potrebnega števila parkirnih mest (v nadaljnjem besedilu PM) v območju načrtovanega Občinskega podrobnega prostorskega načrta OPPN 132 Med Tolstojevo in Mašera-Spasićevo – zahod (v nadaljnjem besedilu: OPPN) glede na število uporabnikov posameznih transportnih sredstev ter ureditev prometne infrastrukture v območju OPPN in bližnji okolici z namenom izboljšati delež uporabe nemotoriziranih in kolektivnih prevoznih sredstev.

Območje OPPN zajema enoto urejanja prostora (v nadaljnjem besedilu: EUP) BE-589, ki se ureja z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18 – DPN, 42/18, 78/19 – DPN in 59/22), v nadaljnjem besedilu OPN MOL ID.

Območje OPPN se nahaja v Mestni občini Ljubljana, v Četrtni skupnosti Bežigrad. Na severni strani območje meji na eno- in dvostanovanjske površine, ki potekajo vzdolž Tolstojeve ulice. Južni rob območja poteka vzdolž Mašera-Spasićeve ulice oziroma večstanovanjskih površin in osrednjih območij centralnih dejavnosti. Zahodni rob poteka vzdolž Slovenčeve ulice oziroma površin za industrijo, delno pa tudi ob območju predvidenega OPPN 254. Vzhodni rob območja meji na območje predvidenega OPPN 374, znotraj katerega je načrtovana večstanovanjska gradnja. Pretežni del območja OPPN prekrivajo pozidane površine.

Območje OPPN obsega zemljišča s parcelnimi številkami 9/3, 9/5, 9/11, 9/12, 9/16, 9/17, 9/19, 9/20, 9/21, 9/22, 9/23, 9/32, 9/33, 9/34, 9/35, 9/36, 9/37, 9/38, 9/39, 9/40, 10/10, 58/26, 86/2, 86/3, 86/4, 87/9, 87/28, 87/29, 87/30, 87/31, 87/32, 87/33, 87/34, 89/1 ter dele zemljišč s parcelnimi številkami 10/24, 10/25, 12/2, 58/1, 58/30, 86/1, 87/4, 87/8, 87/14, vse v katastrski občini 2636 Bežigrad. Površina območja OPPN znaša 29.562 m².



Slika 1: Prikaz lege območja OPPN v načrtu Ljubljane



Slika 2: Prikaz meje območja OPPN v aerofoto posnetku

Za območje OPPN je bilo izdelanih več variantnih rešitev, ki so jih pripravili v dveh avtorskih skupinah:

skupina 1:

- Ofis arhitekti d.o.o.,
- Sada + Vuga d.o.o.,
- Triije arhitekti d.o.o.,

skupina 2:

- Umetniško ustvarjanje, Aleksander Vujović s.p. in
- a2o2 arhitekti d.o.o.

Kot strokovna podlaga za pripravo OPPN je bila izdelana sintezna rešitev, ki jo je pripravila skupina avtorjev:

- OFIS arhitekti d.o.o.
- Sadar + Vuga d.o.o. in
- Triije arhitekti d.o.o.



Slika 3: 3D prikaz sintezne rešitve – pogled na območje z jugozahoda



Slika 4: 3D prikaz sintezne rešitve – pogled na območje s severozahoda

V območju OPPN je načrtovana gradnja poslovne stavbe in dveh večstanovanjskih stavb s spremljajočim programom ter pripadajočimi ureditvami. Vse tri stavbe so podkletene.

Med stavbami so načrtovane zelene površine, otroška igrišča in tlakovane dostopne poti. Parkirne površine za potrebe območja OPPN so načrtovane v podzemnih garažah, za kratkotrajno parkiranje pa na terenu.

Območje OPPN je razdeljeno na štiri prostorske enote:

- PE1 – površine, namenjene gradnji večstanovanjske stavbe s spremljajočim programom,
- PE2 – površine, namenjene gradnji poslovne stavbe in obstoječi poslovni stavbi z oznako O,
- PE3 – površine, namenjene gradnji večstanovanjske stavbe s spremljajočim programom, in
- PE4 – površine, namenjene gradnji javnih prometnih površin.

V prostorskih enotah PE1 in PE3 so dopustni naslednji objekti in dejavnosti:

- 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe, razen v pritličju ob Slovenčevi ulici;
- 24110 Športna igrišča: samo igrišča za športe na prostem brez gledalcev;
- 24122 Drugi gradbeni inženirski objekti za šport, rekreacijo in prosti čas: samo otroška in druga javna igrišča, javni in urbani vrtovi, parki, trgi;
- otroška igrišča.

V pritlični etaži stavb v prostorskih enotah PE1 in PE3 so, poleg objektov in dejavnosti iz prve alineje prejšnjega odstavka, dopustni tudi:

- 12112 Gostilne, restavracije in točilnice;
- 12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno nastanitev;
- 12201 Stavbe javne uprave;
- 12202 Stavbe bank, pošt, zavarovalnic;
- 12203 Druge poslovne stavbe;
- 12301 Trgovske stavbe;
- 12304 Stavbe za storitvene dejavnosti, razen avtomehanične delavnice in avtopralnice;
- 12620 Muzeji, arhivi in knjižnice;
- 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo: samo stavbe za neinstitucionalno izobraževanje;
- 12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo: samo dispanzerji in ambulate;
- 12650 Stavbe za šport: samo stavbe za šport, pretežno namenjene razvedrilu: telovadnice, centri za fitnes, jogo in aerobiko ipd., brez prostorov za gledalce;
- 12420 Garažne stavbe: samo kolesarnice.

V prostorski enoti PE1 mora biti v delu pritličja ob Slovenčevi ulici najmanj 190 m² BTP namenjenih trgovski dejavnosti z osnovno preskrbo.

V kletnih etažah stavb v prostorskih enotah PE1 in PE3 so, poleg objektov in dejavnosti iz prve alineje prejšnjega odstavka, dopustni tudi:

- 12420 Garažne stavbe: samo garaže in kolesarnice;
- 12520 Rezervoarji, silosi in skladiščne stavbe: samo skladiščne stavbe, dopustne za potrebe osnovne dejavnosti objekta.

V prostorski enoti PE2 so dopustni naslednji objekti in dejavnosti:

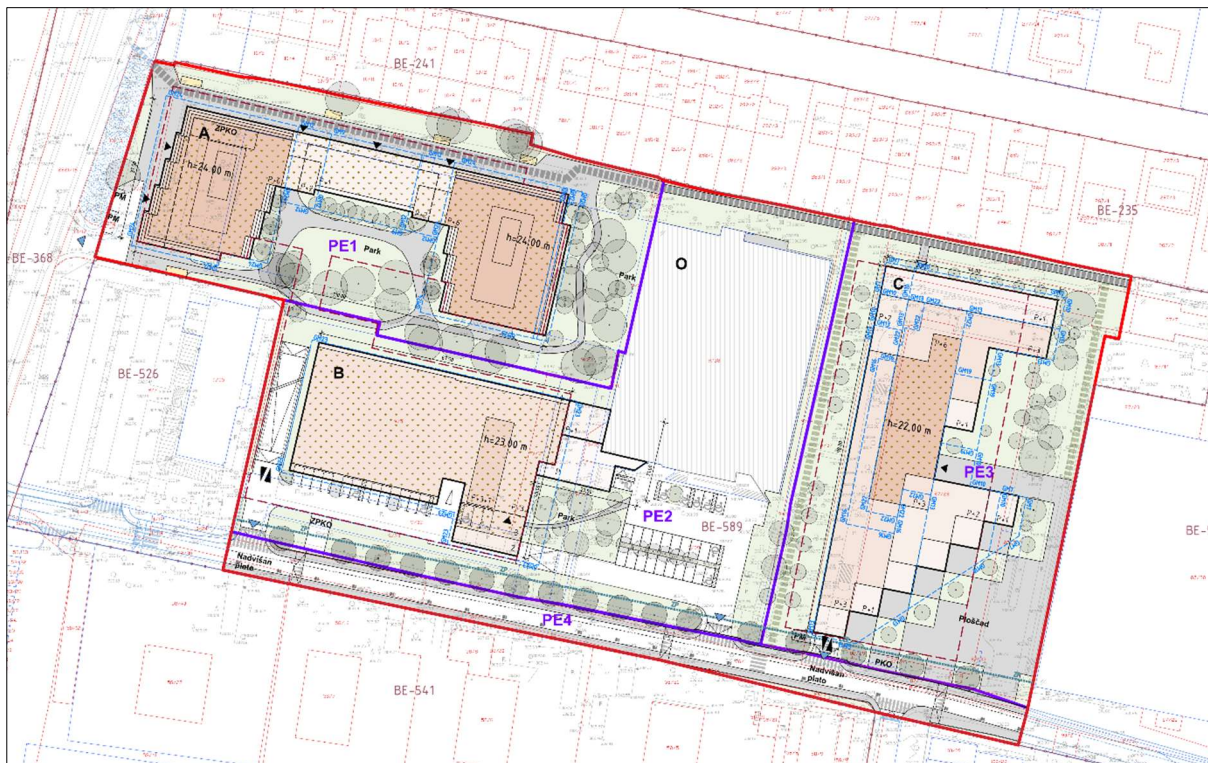
- 12112 Gostilne, restavracije in točilnice;
- 12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno nastanitev;
- 12201 Stavbe javne uprave;
- 12203 Druge poslovne stavbe;
- 12204 Konferenčne in kongresne stavbe;
- 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo: samo stavbe za neinstitucionalno izobraževanje;
- 12650 Stavbe za šport: samo stavbe za šport, pretežno namenjene razvedrilu: telovadnice, centri za fitnes, jogo in aerobiko ipd., brez prostorov za gledalce;
- 12420 Garažne stavbe: samo garaže in kolesarnice;
- 12520 Rezervoarji, silosi in skladiščne stavbe: samo skladiščne stavbe, dopustne za potrebe osnovne dejavnosti objekta.

V prostorski enoti PE4 so dopustni:

- 21121 Lokalne ceste in javne poti, nekategorizirane ceste in gozdne ceste: samo lokalne ceste in javne poti;
- pločniki in kolesarske steze;
- drevoredi.

Stavba A ima do 7 etaž nad terenom (P+6), glavni del stavbe B ima do 5 etaž nad terenom (P+3+T), povezovalni del stavbe B ima 2 etaže (P+1), stavba C pa ima do 7 etaž nad terenom (P+6). Skupna BTP načrtovanih stavb nad terenom je 38.100 m² in 26.700 m² površin pod nivojem terena v glavnem namenjenih parkiranju. BTP obstoječega objekta znaša nad terenom 6.900 m² in 3.285 m² pod terenom.

Skladno z določili OPN MOL ID je treba za območja, ki se urejajo z OPPN in imajo skupaj BTP objektov nad 10.000 m², izdelati mobilnostni načrt.



Slika 5: Arhitekturna zazidalna situacija – nivo strehe (Vir: OPPN 132 – dopolnjeni osnutek, junij 2024)

II. POSLANSTVO IN CILJI MOBILNOSTNEGA NAČRTA

Mobilnostni načrt za OPPN je izdelan s ciljem, da se ugotovi optimalno potrebno število parkirnih mest za osebna vozila ob upoštevanju:

- namembnosti stavb,
- dostopnosti lokacije in
- lege v mestnem prostoru.

Namen mobilnostnega načrta je preveritev potovalnih navad bodočih stanovalcev, obiskovalcev in zaposlenih v smeri trajnostne mobilnosti, s čimer bi aktivno sledili Celostni prometni strategiji MOL, ki vzpodbuja uporabo javnih prevoznih sredstev, kolesarskega in peš prometa ter narekuje zmanjševanje uporabe osebnih motornih vozil, posledično pa tudi prispevali:

- k izboljšanju kakovosti zraka na območju Mestne občine Ljubljana,
- k blaženju podnebnih sprememb,
- k zmanjšanju hrupa na območju Mestne občine Ljubljana,
- k povečanju prometne varnosti,
- k lepšemu izgledu okolice objekta,
- in ne nazadnje k zdravju in počutju stanovalcev, obiskovalcev in zaposlenih.

III. PREVERITEV ZAKONSKIH IZHODIŠČ

III.1 VELJAVNI PROSTORSKI AKTI

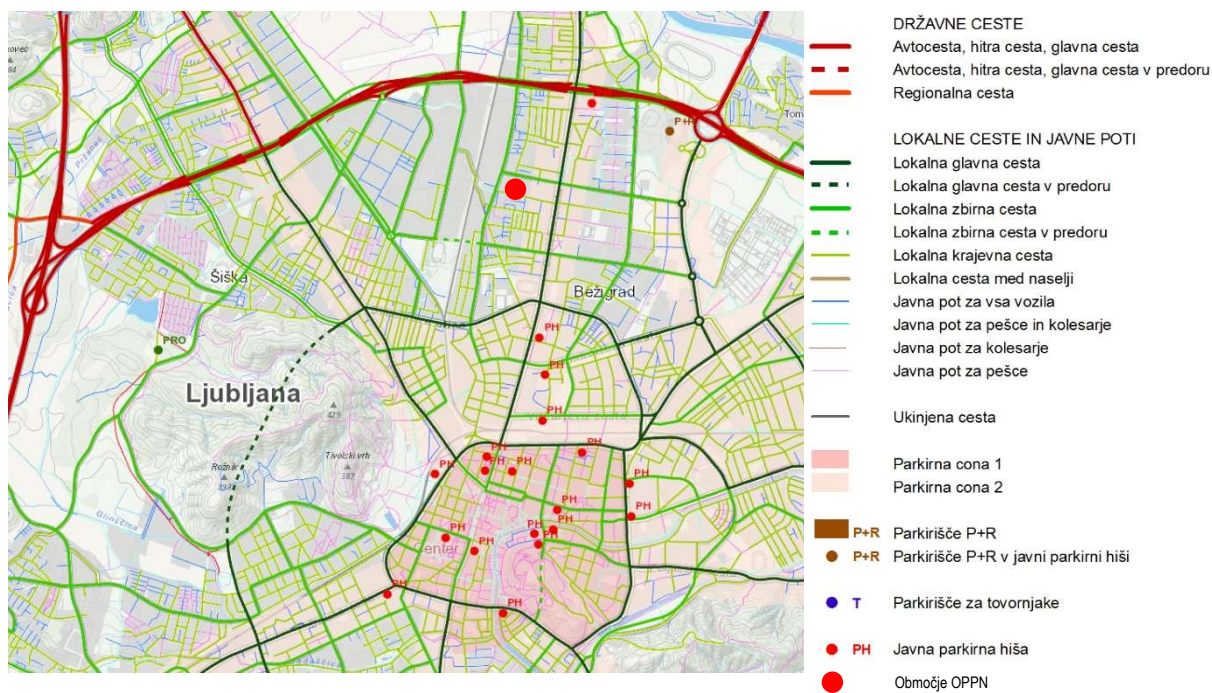
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 - DPN, 72/13 - DPN, 92/14 - DPN, 17/15 - DPN, 50/15 - DPN, 88/15 - DPN, 12/18 - DPN in 42/18).
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 - DPN, 22/11 - popr., 43/11 - ZKZ-C, 53/12 - obv. razl., 9/13, 23/13 - popr., 72/13 - DPN, 71/14 - popr., 92/14 - DPN, 17/15 - DPN, 50/15 - DPN, 88/15 - DPN, 95/15, 38/16 - avtentična razlaga, 63/16, 12/17 - popr., 12/18 – DPN, 42/18, 78/19-DPN in 59/22).

III.2 NORMATIVI IZ PROSTORSKEGA AKTA

Območje MOL je glede na lego objektov v prostoru razdeljeno na 3 parkirne cone:

- parkirna cona 1, ki vključuje območje ožjega mestnega središča in historičnega mestnega središča,
- parkirna cona 2, ki vključuje območje širšega mestnega središča (razen območja parkirne cone 1), ter pasove ob glavnih mestnih cestah v širini 200,00 m znotraj avtocestnega obroča, obroča, ob Celovski cesti do Pečnikove ulice in Ulice Jožeta Jame ter ob Dunajski cesti do Ulice 7. septembra,
- parkirna cona 3, ki vključuje območja MOL zunaj površin parkirnih con 1 in 2.

Skladno z določili OPN MOL ID se obravnavana zemljišča nahajajo v parkirni coni 3.



Slika 6: Prikaz obravnavanega območja in parkirnih con (vir: OPN MOL ID)

Za dejavnosti, ki so dopustne v območju OPPN, veljajo naslednji normativi glede števila parkirnih mest:

Namembnost objektov	Število PM za motorni promet	Število PM za kolesarski promet
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce 2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce
12112 Gostilne, restavracije in točilnice	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta, od tega najmanj 75 % PM za goste	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta
12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno nastanitev (hotel, prenočišča, penzionari)	1 PM/5 sob, od tega najmanj 75 % PM za goste	1 PM/5 sob
12201 Stavbe javne uprave	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 30 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12202 Stavbe bank, pošt, zavarovalnic, ki poslujejo s strankami	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 40 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m ² BTP objekta
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi)	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12204 Konferenčne in kongresne stavbe	1 PM/7 sedežev (obiskovalcev), od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/5 sedežev
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina do 200,00 m ² BTP)	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina od 200,00 do 500,00 m ² BTP)	1 PM/40,00 m ² BTP, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m ² BTP objekta

12301 Trgovske stavbe (trgovina z neprehranbnimi izdelki)	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (nakupovalni center, večnamenski trgovsko-zabavišni center nad 500,00 m ²)	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (odprte in pokrite tržnice)	1 PM/30,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	2 PM/100,00 m ² BTP objekta
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnice...) do 200,00 m ² BTP	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnice...) nad 200,00 m ² BTP	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, ne manj kot 2 PM za obiskovalce na lokal	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12620 Muzeji, arhivi in knjižnice	1 PM/80,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	1 PM/60,00 m ² BTP objekta
12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo	1 PM/60,00 m ² BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo (zdravstveni dom, ambulate, veterinarske ambulate in klinike)	1 PM/20,00 m ² BTP objekta in ne manj kot 3 PM, od tega najmanj 50 % PM za obiskovalce	1 PM/20,00 m ² BTP objekta
12650 Stavbe za šport (pretežno namenjene razvedrilu, wellness, fizioterapija, fitnes, kopališče in podobno)	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/25,00 m ² BTP objekta
24110 Športna igrišča (brez gledalcev)	1 PM/300,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/250,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce

Preglednica 1: Parkirni normativ parkirnih mest glede na določila MOL OPN ID (Vir: odlok OPN MOL ID, oktober 2023)

V BTP objekta se pri izračunu PM ne upoštevajo BTP, namenjene servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije).

Za določitev števila parkirnih mest za vozila oseb z invalidskimi vozički je treba upoštevati predpise za projektiranje objektov brez grajenih ovir.

Vsako parkirišče z več kot 100 parkirnimi mesti za motorni promet mora imeti tudi eno mesto z napravo za napajanje električnih avtomobilov.

V parkirni coni 3 je treba na gradbeni parceli zgraditi najmanj 50 % PM za kolesarski promet, določenih v Preglednici 1. To določilo ne velja za objekte iz 1. točke te preglednice ter za 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo. Parkirna mesta za kolesarski promet morajo omogočati priklepanje koles; kadar so postavljena na javnih površinah, ne smejo ovirati poti pešcev. Nestanovanjske stavbe, namenjene javni rabi, morajo imeti zagotovljeno kolesarnico za zaposlene in za obiskovalce.

Na gradbenih parcelah je treba od števila PM za osebna motorna vozila, zagotoviti dodatnih 5 % parkirnih mest za druga enosledna vozila. To določilo se upošteva, če je v objektu na podlagi izračuna iz preglednice 1 treba zagotoviti več kot 20 PM.

Parkirna mesta za avtomobile, kolesa in za druga enosledna vozila se v izračunu zaokrožijo navzgor.

Odstopanja od normativov, določenih v OPN MOL ID, so dopustna na podlagi mobilnostnega načrta, s katerim se dokaže, da predlog prometne ureditve pomeni uresničevanje Prometne politike MOL, sprejete na Mestnem svetu MOL. Mobilnostni načrt je treba izdelati za objekt ali skupino objektov, ki predstavljajo zaključeno celoto in imajo skupaj nad 10.000 m² BTP, in za območja, ki se urejajo z OPPN in imajo skupaj BTP objektov nad 10.000 m². V izračunu BTP se ne upoštevajo stavbe 12420 Garažne stavbe.

Mobilnostni načrt določi potrebno število PM glede na število uporabnikov posameznih transportnih sredstev. Pri tem se upoštevajo namembnost posameznih objektov ter tehnološki proces dejavnosti, dostopnost do javnega potniškega prometa, mešana raba parkirišč glede na namembnost objektov in pričakovana zasedenost v najbolj obremenjenem delu dneva.

III.3 IZRAČUN PARKIRNIH MEST PO OPN MOL ID

III.3.1. Vhodni podatki za izračun potrebnega števila parkirnih mest

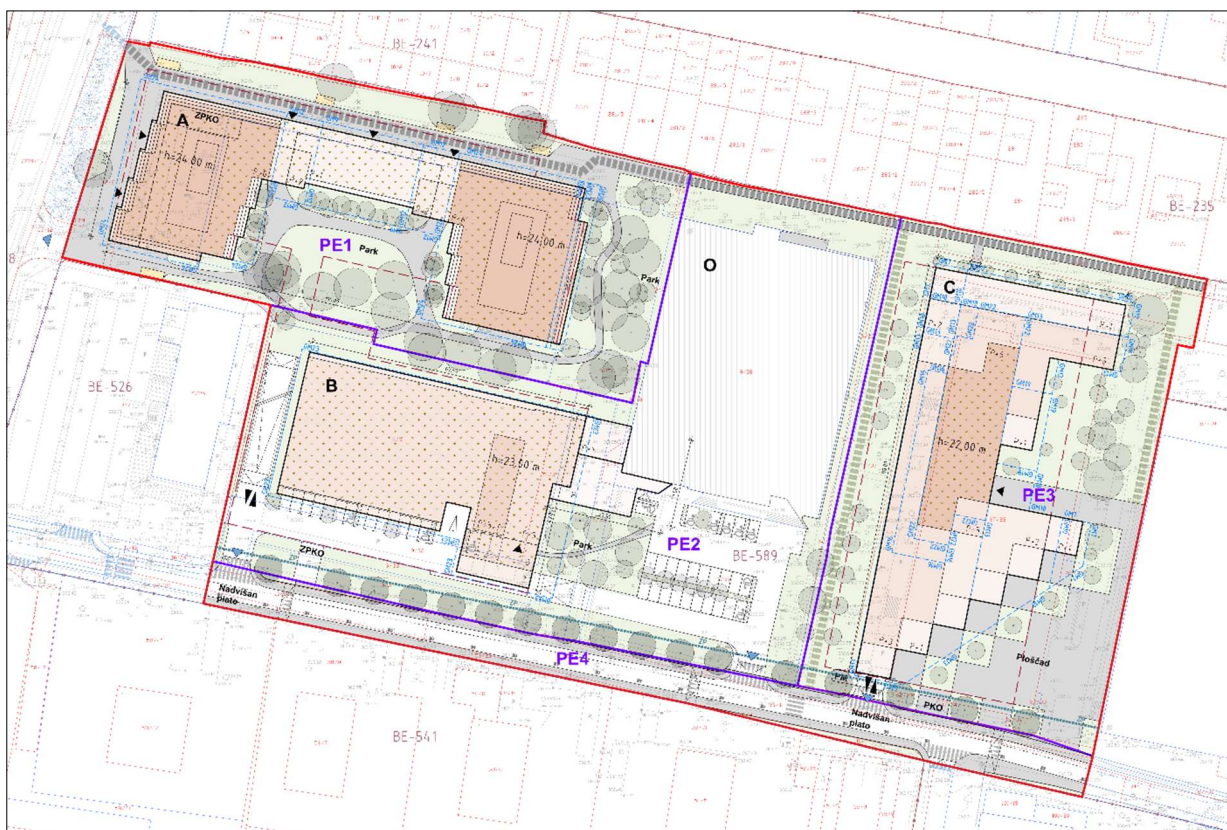
Z OPPN je določena gradnja treh novih stavb in ohranitev ene stavbe. Za dve načrtovani stavbi z oznakama A in C je določena stanovanjska namembnost s spremljajočim programom v pritličnih etažah. Obstoječa stavba z oznako O in načrtovana stavba z oznako B imata določeno nestanovanjsko namembnost (poslovni stavbi Slovenskega inštituta za kakovost in meroslovje (v nadaljnjem besedilu: SIQ).

Z OPPN je v delu pritličja stavbe A določena obvezna trgovska dejavnost z osnovno preskrbo, bruto tlorisne površine (v nadaljnjem besedilu: BTP) najmanj 190 m². Konkretni nestanovanjski programi v preostalem delu pritličja stavbe A in v pritličju stavbe C bodo določeni v nadaljnji fazi projektiranja.

Pri izdelavi mobilnostnega načrta so upoštevani podatki iz izdelanih idejnih zasnov za posamezne stavbe, in sicer:

oznaka stavbe	število stanovanj	BTP* nestanovanjski program (m ²)
stavba A	145	200
stavba B	/	9.900
stavba C	111	700
stavba O	/	9.460
Skupaj:	256	20.260

* v BTP niso zajete BTP, namenjene servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije)



Slika 7: Arhitekturna zazidalna situacija – nivo strehe (Vir: OPPN 132 – dopolnjeni osnutek, junij 2024)

III.3.2. Izračun potrebnega števila parkirnih mest po OPN MOL ID

Stavba A v prostorski enoti PE1

Struktura stanovanj je povzeta iz idejne zasnove stavbe:

- 99 stanovanj velikosti do 70 m² BTP,
- 45 stanovanj velikosti nad 70 m² BTP.

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stanovanjski del				
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 99 stanovanj do 70 m ²	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	99	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce	317
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 45 stanovanj nad 70 m ²	2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	90		
Skupaj stanovanjski del		186		317
od tega za obiskovalce		19		29
od tega za invalide	med 150 in 200 PM: 16 PM	16		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	10		

Nestanovanjski del				
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina do 200,00 m ² BTP)	PM ni treba zagotavljati	0	PM ni treba zagotavljati	0
200 m ² BTP				
Skupaj potrebno število PM za stavbo A		189		317
od tega za obiskovalce		19		29
od tega za invalide		16		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila		10		

Preglednica 2: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbo A v skladu z določili MOL OPN ID

Za nestanovanjski del stavbe A (lokalna trgovina do 200,00 m² BTP) parkirnih mest za motorni in kolesarski promet ni treba zagotavljati.

Stavbi O in B v prostorski enoti PE2

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stavba O				
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi) 9.900 m ² BTP	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	142	1 PM/100,00 m ² BTP objekta cona 3 (50 %)	99 50
Skupaj potrebno število PM za obstoječo stavbo O		142		50
od tega za obiskovalce		14	/	/
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	8	/	/
Stavba B				
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi) 9.460 m ² BTP	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	136	1 PM/100,00 m ² BTP objekta cona 3 (50 %)	95 48
Skupaj potrebno število PM za načrtovano stavbo B		136		48
od tega za obiskovalce		14	/	/
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	7	/	/
Skupaj potrebno število PM za stavbi O in B		278		98
od tega za obiskovalce		28		
od tega za invalide		24		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila		15		

Preglednica 3: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbi O in B v skladu z določili MOL OPN ID

Stavba C v prostorski enoti PE3

Struktura stanovanj je povzeta iz idejne zasnove stavbe:

- 81 stanovanj velikosti do 70 m² BTP,
- 30 stanovanj velikosti nad 70 m² BTP.

V fazi priprave mobilnostnega načrta nestanovanjski programi niso določeni, zato je upoštevano, da bo v stavbi C približno polovica kapacitet (cca. 350 m² BTP) namenjenih storitvenim dejavnostim z BTP do 200 m², za katere parkirnih mest ni treba zagotavljati. Za drug del površin (cca. 350 m² BTP) je upoštevan program, ki zahteva večje število parkirnih mest (npr. zdravstvena ambulanta). Končni izračun bo odvisen od dejanskih programov, ki pa jih bo treba v fazi izvedbe določiti tudi glede na število razpoložljivih parkirnih mest.

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stanovanjski del				
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 81 stanovanji do 70 m ²	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	81	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce	245
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 30 stanovanji nad 70 m ²	2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	60		
Skupaj stanovanjski del		141		245
od tega za obiskovalce		15	/	23
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	8	/	/
Nestanovanjski del				
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni program) 2x175 = 350 m ² BTP	PM ni treba zagotavljati	0	PM ni treba zagotavljati	0
12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo (ambulante in veterinarske ambulante) 350 m ² BTP	1PM/20 m ² BTP objekta	18	1PM/20,00 m ² BTP objekta cona 3 (50 %)	18 9
Skupaj nestanovanjski del		18		9
od tega za obiskovalce		9	/	/
od tega za invalide	do 50 PM: 4 PM	4	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	1	/	/
Skupaj potrebno število PM za stavbo C		159		254
od tega za obiskovalce		23		23
od tega za invalide		16		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila		9		

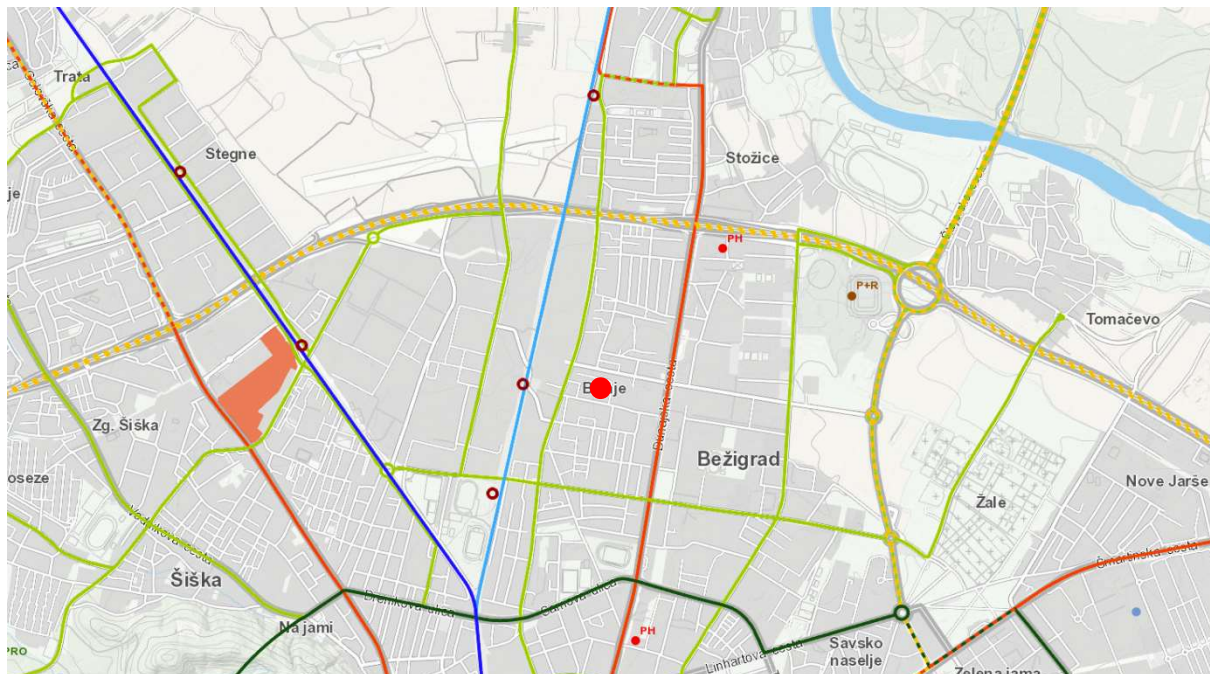
Preglednica 4: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbo C v skladu z določili MOL OPN ID

III.4 ZAGOTAVLJANJE PARKIRNIH MEST

V širšem območju se parkirišča zagotavljajo na funkcionalnih površinah stavb, delno pa na javnih površinah ob lokalnih cestah, ki imajo urejene pasove za vzdolžno parkiranje.

V bližini območja OPPN ni večjih javnih ali drugih parkirnih površin, ki bi lahko služile potrebam območja. Najbližje parkirišče P+R (Stožice) je od obravnavanega območja oddaljeno približno 1,1 km in do območja OPPN nima neposredne povezave z javnim potniškim prometom, zato ga ne moremo upoštevati kot primerno za zagotavljanje parkirnih površin za potrebe obiskovalcev območja. V otoku, ki ga oklepajo Dunajska cesta, Tolstojeva ulica, Slovenčeva ulica in Triglavska ulica, je ob

javnih cestah urejeno večje število plačljivih javnih parkirnih mest, a so povečini zasedena, saj je na tem območju mnogo večstanovanjskih stavb, ki nimajo zadostnega števila parkirnih mest na lastnih funkcionalnih površinah. Dodatno območje obremenjuje tudi bližina fakultet in srednjih šol ter študentskih in dijaških domov na vzhodni strani Dunajske ceste, s čemer se povečuje število dnevnih migrantov, ki prihajajo z avtomobili. Veliko stanovanj v okolici območja OPPN je tudi namenjenih oddajanju študentom in dijakom, s tem pa je povečano tudi število tedenskih migrantov, ki zasedajo okoliška parkirišča. Potrebno število parkirnih mest je treba torej v celoti zagotoviti znotraj območja OPPN.



Slika 8: Izsek iz OPN MOL ID – cestno omrežje s prikazom lokacij P+R (vir: OPN MOL ID, oktober 2023)

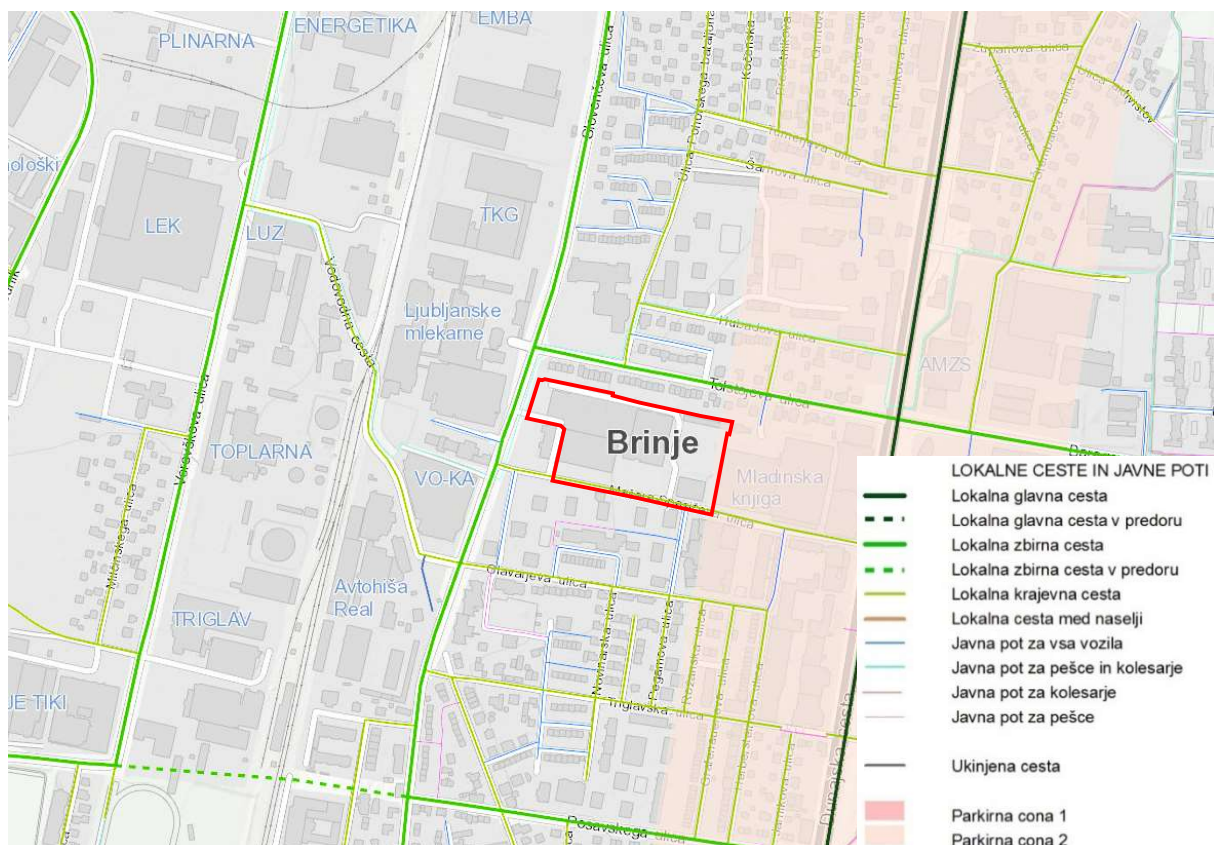
III.5 PLANSKA IZHODIŠČA ZA INFRASTRUKTURO

Načrtovane kategorije dostopnih cest do območja OPPN so v skladu z določili OPN MOL ID naslednje:

Ime ceste	Načrtovana kategorija v skladu z OPN MOL ID	Profil določen z OPN MOL ID	Stanje
Slovenčeva ulica	lokalna zbirna cesta	<ul style="list-style-type: none"> - dvopasovno vozišče - stranski zeleni pasovi - kolesarske steze - pločniki 	obstoječe
Mašera-Spasičeva ulica	lokalna krajevna cesta	<ul style="list-style-type: none"> - dvopasovno vozišče - pločniki 	rekonstrukcija/obnova

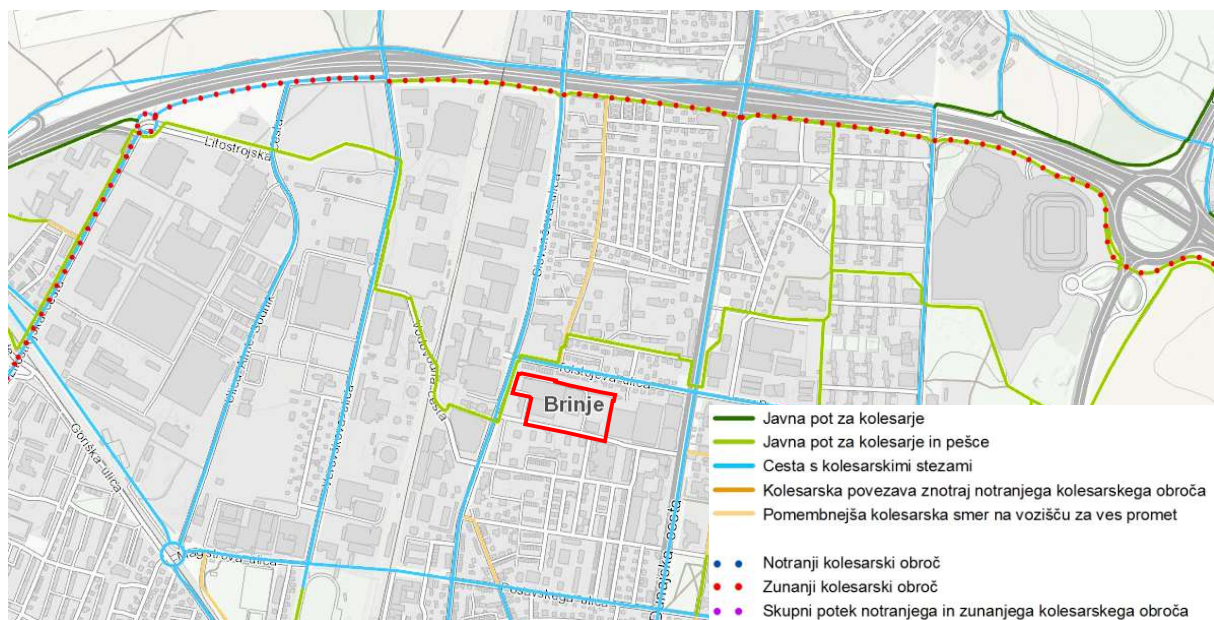
Preglednica 5: Načrtovane kategorije najbližjih lokalnih cest glede na določila MOL OPN ID

Mašera-Spasičeva ulica je z OPN MOL ID predvidena za rekonstrukcijo/obnovo. Za rekonstrukcijo/obnovo je predvidena tudi Dunajska cesta (lokalna glavna cesta).



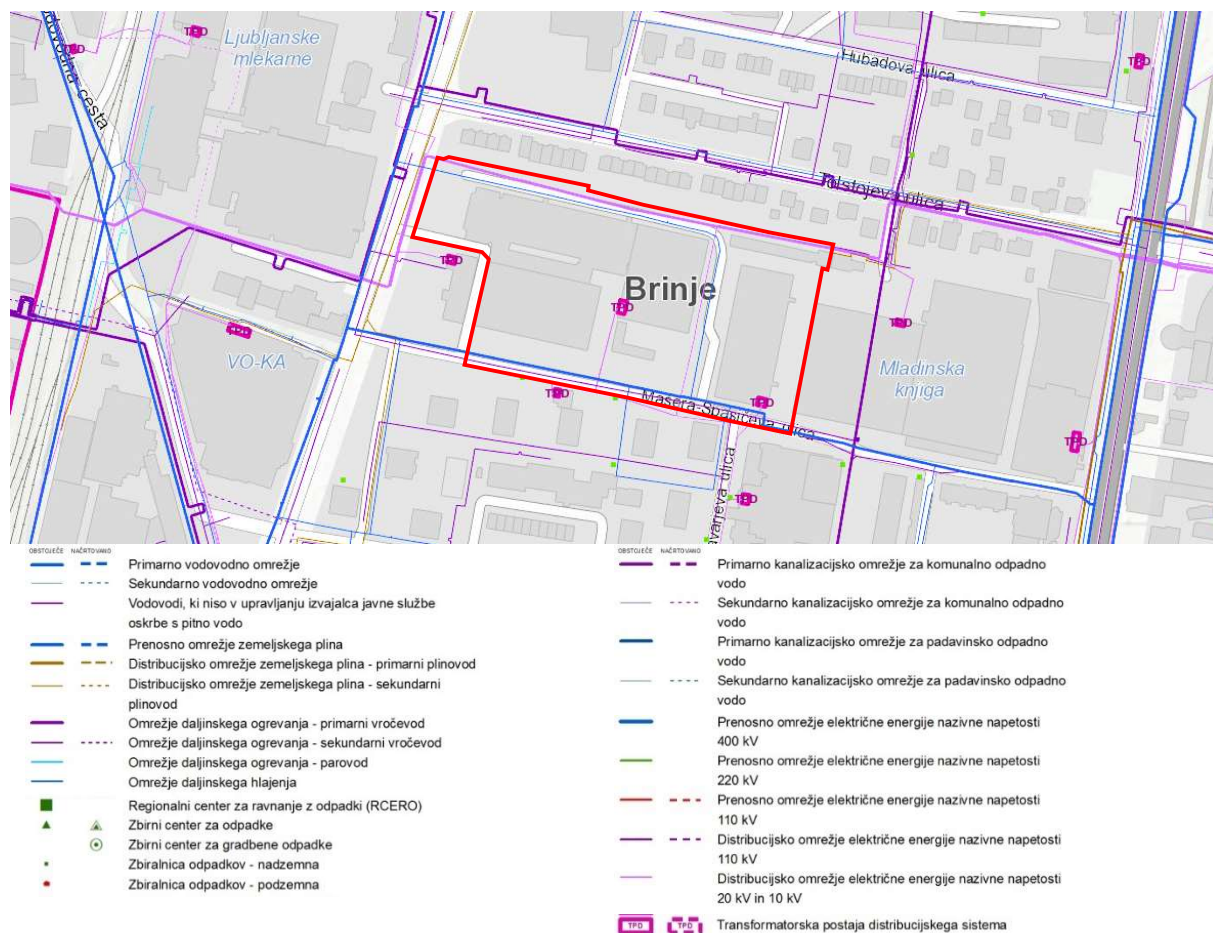
Slika 9: Izsek iz OPN MOL ID – prikaz cestnega omrežja (vir: OPN MOL ID, oktober 2023)

Severno od območja v oddaljenosti okoli 800 m, je z OPN MOL ID določen zunanji kolesarski obroč. Prometnice kot so Tolstojeva ulica, Slovenčeva ulica in Dunajska cesta imajo urejene kolesarske steze. Mašera-Spasičeva ulica skladno z OPN MOL ID nima načrtovanih kolesarskih stez.



Slika 10: Izsek iz OPN MOL ID – prikaz kolesarskega omrežja (vir: OPN MOL ID)

Na ožjem obravnavanem območju je gospodarska javna infrastruktura obstoječa (v nadaljnjem besedilu: GJI). V ostalih okoliških cestah, po podatkih povzetih iz Urbinfo nova GJI ni načrtovana.

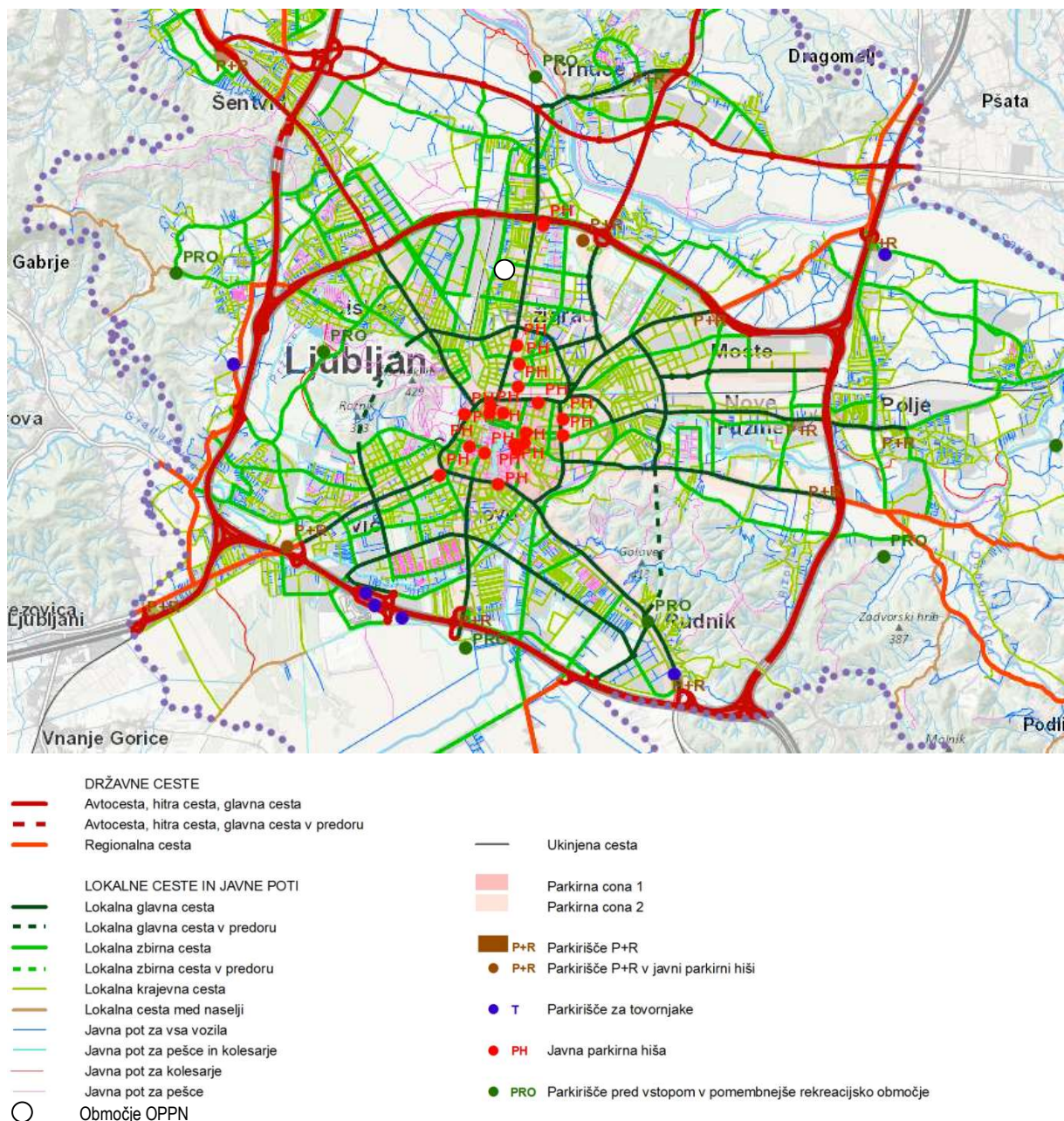


Slika 11: Prikaz obstoječe okoljske in energetske gospodarske javne infrastrukture (vir: OPN MOL ID, oktober 2023)

IV. DOSTOPNOST

IV.1 DOSTOP Z MOTORNI MI VOZILI

Dostopnost z motornimi vozili in povezanost s širšo okolico sta dobri, v oddaljenosti približno 850 m v smeri proti severu je priključek na severno obvoznico Ljubljana – Bežigrad. Vozila, ki dostopajo iz okolice mesta, tako minimalno bremenijo mestno prometno mrežo. Mašera-Spasičeva ulica se navezuje na pomembnejše prometne ceste (Slovenčevo ulico in Dunajsko cesto). S tem je območje dobro povezano tudi s preostalimi deli mesta, do katerih je mogoče potovati ali po avtocestnem obroču ali po cestah višje kategorije na robu oziroma izven širšega mestnega središča, brez obremenjevanja prometne mreže znotraj širšega mestnega središča.



Slika 12: Prikaz območja OPPN v cestni mreži MOL (vir: OPN MOL ID, oktober 2023)

Dostopa do območja sta načrtovana s Slovenčeve ulice in z Mašera-Spasičeve ulice, s katere sta načrtovana tudi dva nova uvoza v kletne garaže. Obstoječi cestni priključek na Slovenčevo ulico se ohrani za potrebe dostave in obiskovalcev trgovskega dela stavbe A, uvoz in izvoz sta mogoča tako z desnim kot z levim zavijanjem. Na severozahodnem delu območja OPPN je s Slovenčeve ulice načrtovan nov dostop do stavbe A, ki ima zaradi bližine križišča, Tolstojeva ulica - Slovenčeva ulica, načrtovano zavijanje po sistemu »desno-desno«.

Mašera-Spasičeva ulica in ceste v širšem vplivnem območju, Tolstojeva ulica, Glavarjeva ulica in del Herbersteinove ulice, so za izboljšane dostopnosti do območja ter prometne varnosti in pretočnosti načrtovane za rekonstrukcijo. Z rekonstrukcijo bo Mašera-Spasičeva ulica preurejena iz dvosmerne v enosmerno ulico, v smeri proti Dunajski cesti, pri čemer se začetnih in zadnjih 60 m ohrani kot dvosmernih. Na ostalih omenjenih ulicah se ohranja obstoječa prometna ureditev.

Vozila, ki bodo prihajala po Dunajski cesti s severne strani bodo do območja dostopala po Tolstojevi in Slovenčevi ulici ter po Mašera-Spasičevi ulici, po kateri bo po prenovi promet potekal enosmerno proti Dunajski cesti. Za dostop do parkirišča na terenu na severni strani stavbe A bodo vozila obvezno prihajala po Slovenčevi ulici z južne strani, saj uvoz s severne strani ni načrtovan.

Glavnina vozil, ki bodo odhajala v smeri centra mesta, bodo uporabljala Mašera-Spasičevo ulico in Dunajsko cesto. Slovenčevo ulico bodo lahko uporabljala le vozila zaposlenih in obiskovalcev trgovskega dela stavbe A ter dostavna vozila za potrebe stavbe A.



Slika 13: Tolstojeva ulica (pogled proti vzhodu)



Slika 14: Mašera-Spasičeva ulica (pogled proti vzhodu)



Slika 15: Slovenčeva ulica (pogled proti severu)

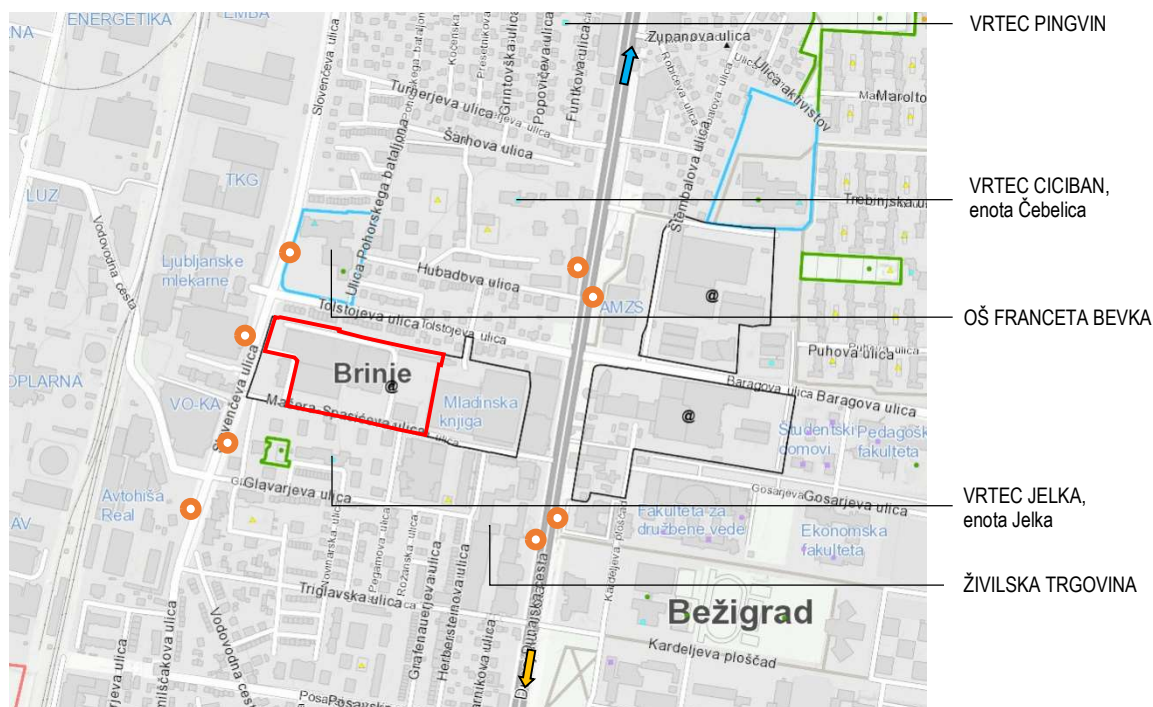


Slika 16: Dunajska cesta (pogled proti jugu)

IV.2 PEŠ DOSTOP

Obravnavana lokacija je peš dostopna z zahodne strani preko Slovenčeve ulice in z južne strani preko Mašera-Spasičeve ulice. vzdolž Slovenčeve ulice je izveden obojestranski hodnik za pešce. S preureditvijo Mašera-Spasičeve ulice je v glavnem načrtovana izvedba obojestranskih površin za pešce v istem nivoju kot vozišče ulice (pas za pešce). Na območju dvosmernega vozišča, ob križišču s Slovenčevo ulico, je načrtovana ureditev obojestranskega hodnika za pešce, ob križišču s Dunajsko cesto, pa ureditev enostranskega hodnika za pešce na južni strani ceste.

Z vidika peš dostopnosti so najpomembnejše peš povezave, ki jih bodo uporabljali bodoči stanovalci. Šola, vrtec in oskrbne dejavnosti so v neposredni bližini, dostopne po obstoječih hodnikih za pešce, radij dostopnosti pa je približno 170 m do osnovne šole, približno 170 m do vrta in približno 370 m do najbližje trgovine.



Legenda:

- dostop do Save
- dostop do Mosteca, Rožnika, Tivolija
- postajališče priključne linije mestnega potniškega prometa

Ceste, ki vodijo do naštetih objektov družbene infrastrukture so v glavnem opremljene z obojestranskim hodnikom za pešce, z izjemo Mašera-Spasićeve ulice, ob kateri je hodnik za pešce izveden le vzdolž južnega roba. Z načrtovano preureditvijo Mašera-Spasićeve ulice bo tudi ob tej ulici izveden obojestranski pas za pešce oziroma hodnik za pešce, z izjemo območja ob križišču z Dunajsko cesto, kjer bo izveden le enostranski hodnik za pešce. Površine za pešce na ožjem vplivnem območju so v glavnem ustrezno široke z izjemo hodnika za pešce na južni strani Mašera-Spasićeve ulice, ob križišču z Dunajsko cesto, ki je, zaradi prostorske stiske (obstoječe stavbe in ureditve ob njih), širok manj kot 1,20 m. Po načrtovani preureditvi Mašera-Spasićeve ulice bo tudi ta hodnik za pešce ustrezno širok. Obstoječi prehodi za pešce so večinoma nevarni in nepregledni, z rekonstrukcijo dovozne ceste in cest v širšem vplivnem območju gradnje, pa bodo ustrezno rešeni. Cestna razsvetljava je v glavnem obstoječa, z izjemo krajšega odseka ob Mašera-Spasićevi ulici, ki s cestno razsvetljavo trenutno ni opremljen. Sočasno s preureditvijo dovozne ceste in cest v širšem vplivnem območju je načrtovana tudi obnova cestne razsvetljave.



Slika 17: Dvostranski hodnik za pešce ob Slovenčevi cesti



Slika 18: Enostranski hodnik za pešce ob Mašera-Spasićevi ulici

Robniki hodnikov za pešce vzdolž Mašera-Spasičeve ulice pogosto niso pogreznjeni in so neustrezno urejeni. Arhitekturna zasnova območja OPPN, gibalno oviranim omogoča dostop do vseh stavb in etaž v stavbah. Po načrtovani preureditvi Mašera-Spasičeve ulice bosta obojestranska pasova za pešce izvedena v nivoju vozišča, brez višinskih skokov.



Slika 19: Enostranski hodnik za pešce vzdolž Mašera-Spasičeve ulice na odseku med Herbersteinovo ulico in Dunajsko cesto



Slika 20: Visok robnik, ki predstavlja oviro za gibalno ovirane, vzdolž Mašera-Spasičeve ulice

Pri hitrosti hoje 5 km/h je obravnavana lokacija peš dostopna:

v 5. minutah iz polmera dostopnosti 400 m, ki sega:

- na severni strani do vrtca Ciciban, enota Čebelica,
- na južni strani do Triglavске ulice,

v 10. minutah iz polmera dostopnosti 800 m, ki sega:

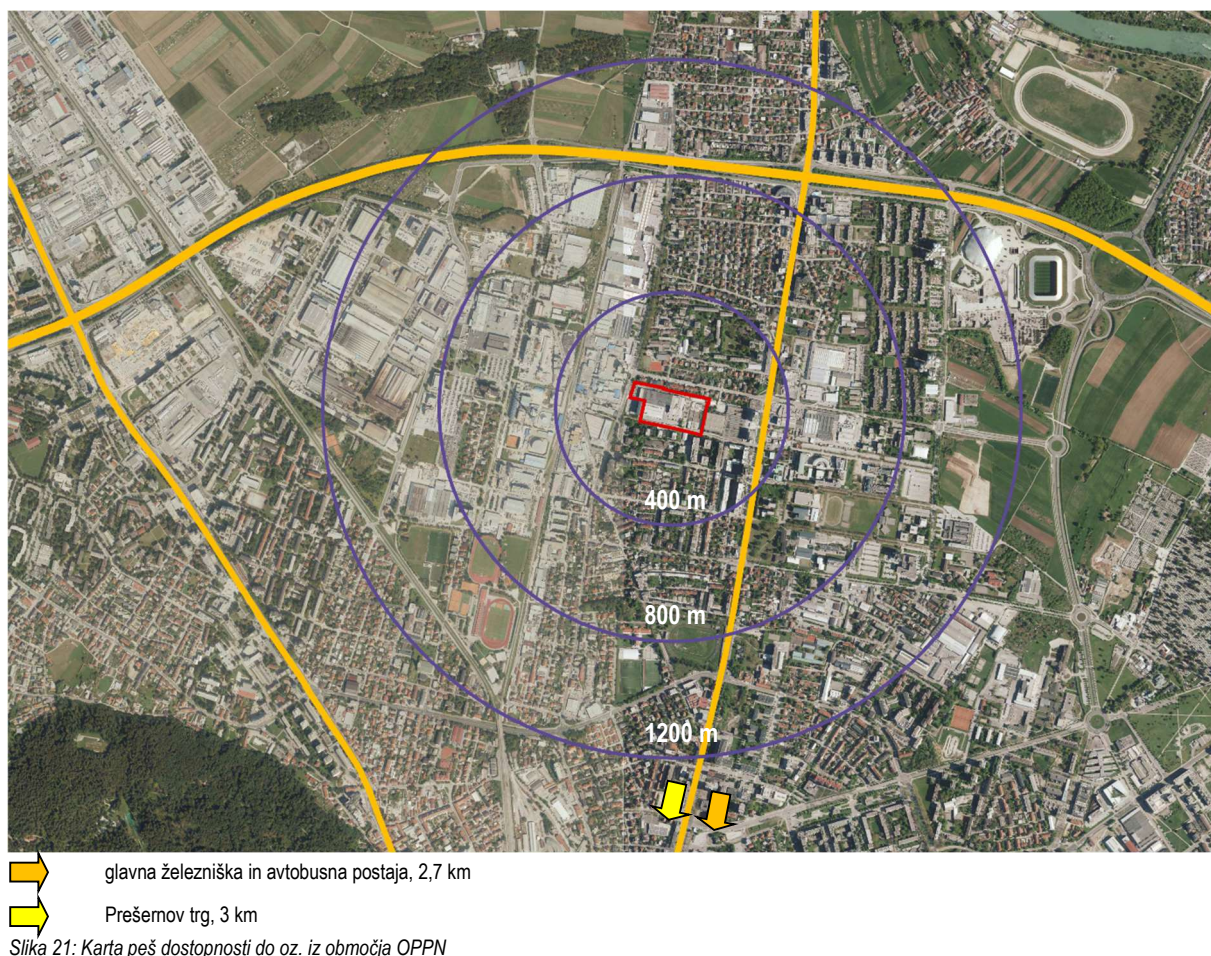
- na severovzhodni strani do poslovne stavbe Rotonda in WTC,
- na zahodni strani do industrijske cone Šiška,
- na južni strani do Plečnikovega stadiona, športnega centra Triglav in OŠ Vita Kraigherja,
- na vzhodni strani do Ekonomske fakultete, Pedagoške fakultete in Fakultete za družbene vede,

v 15. minutah iz polmera dostopnosti 1200 m, ki sega:

- na severni strani do OŠ Danile Kumar,
- na zahodni strani do industrijske cone Litostroj,
- na južni strani do stanovanjsko-poslovnega kompleksa Bežigrajski dvor in Krke tovarne zdravil,
- na vzhodni strani do Štajerske ceste in športnega centra Stožice.

Najbližja železniška postaja (Brinje), je od obravnavane lokacije oddaljen približno 400 m, najbližja avtobusna postaja je v smeri proti centru (Brinje), od območja OPPN oddaljeno približno 20 m, v smeri proti Savljam (Brinje), pa približno 80 m. Glavna železniška in avtobusna postaja sta oddaljeni približno 2,7 km oziroma približno 38 minut umirjene hoje. Prešernov trg v središču mesta pa približno 3 km oziroma približno 36 minut umirjene hoje.

Peš dostopnost do lokacije oziroma z nje je prikazana na spodnji sliki.



IV.3 DOSTOP S KOLESOM

S kolesom je območje OPPN dostopno z južne strani po Mašera-Spasičevi ulici, kjer se kolesarski promet odvija po vozišču ceste in z zahodne strani po Slovenčevi ulici, ki je obojestransko opremljena s kolesarskima stezama. V smeri proti vzhodu se Mašera-Spasičeva ulica navezuje na Dunajsko cesto, ki je obojestransko opremljena s kolesarskima stezama, po katerih poteka kolesarski promet v smeri središča Ljubljane in obratni smeri.

S preureditvijo Mašera-Spasičeve ulice je na severni strani ulice v glavnem načrtovan pas za kolesarje, z izjemo območja križišča z Dunajsko cesto, ker je kolesar voden ob robu vozišča. Na južni strani ulice je kolesar v glavnem voden ob robu vozišča, z izjemo območja križišča s Slovenčevo ulico, kjer je načrtovan kolesarski pas.

Kolesarji, ki bodo prihajali po Dunajski cesti z južne strani, bodo po vsej verjetnosti prečkali Dunajsko cesto na semaforiziranem križišču s Posavskega ulico in se do območja OPPN pripeljali po Herbersteinovi ulici in Mašera-Spasičevi ulici. Herbersteinova ulica je na odseku med Glavarjevo ulico in Mašera-Spasičovo ulico trenutno zelo neugodna za kolesarje. Zaradi prostorske stiske na omenjenem odseku Herbersteinove ulice ni možno zagotoviti kolesarskega pasu, zato bo tudi po načrtovani prenovi Herbersteinove ulice kolesar voden ob robu vozišča.

OŠ Franceta Bevka Ljubljana je s kolesom dostopna po Slovenčevi in Tolstojevi ulici, po katerih kolesarski promet poteka po kolesarski stezi ob robu vozišča ter po Ulici Pohorskega bataljona, ki pa s kolesarskimi stezami ni opremljena, kolesarski promet poteka ob robu vozišča.

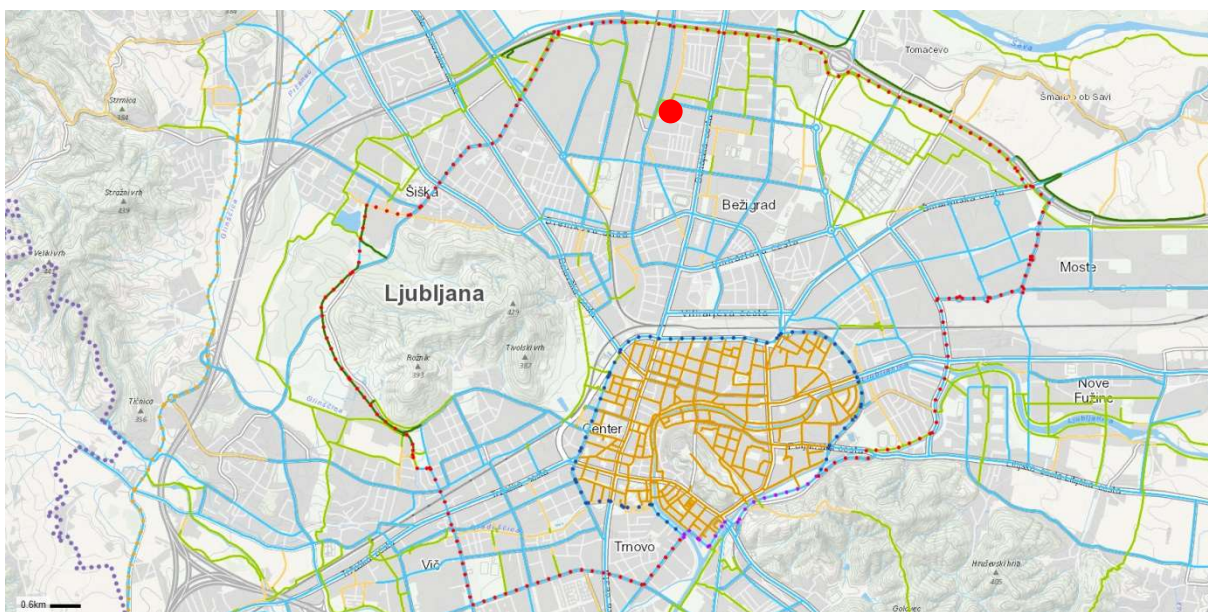
Živilska trgovina se nahaja na križišču Glavarjeve in Herbersteinove ulice po katerih trenutno kolesarski promet poteka ob robu vozišča. Po načrtovani prenovi Glavarjeve ulice, bo kolesarski promet v smeri vožnje potekal ob robu vozišča, v nasprotni smeri pa po načrtovani mešani površini za pešce in kolesarje.

Najbližja povezava do Športnega centra Triglav ob OŠ dr. Vita Kraigherja Ljubljana je preko Slovenčeve ulice in Podmilščakove ulice, ki sta opremljeni s kolesarskima pasovima, Posavskega ulice, ki na odseku med Podmilščakovo ulico in Vodovodno ulico ni opremljena s kolesarskimi pasovi, kolesarski promet pa poteka ob robu vozišča, ter po Vodovodni cesti, ki je opremljena z enostranskim kolesarskim pasom (smer proti jugu). Do omenjenega športnega parka je možno s kolesom dostopati tudi preko Dunajske ceste in Samove ulice, ki imata urejene obojestranske kolesarske steze in nato po Vodovodni cesti, po kateri je v smeri proti severu kolesar voden ob robu vozišča.

Najbližje parkirišče mreže izposoje koles, ob Slovenčevi ulici, je od sredine območja OPPN oddaljeno približno 250 m. Drugo najbližje parkirišče mreže izposoje koles je ob Dunajski cesti v oddaljenosti približno 400 m od sredine območja OPPN.



Slika 22: Parkirišča mreže izposoje koles



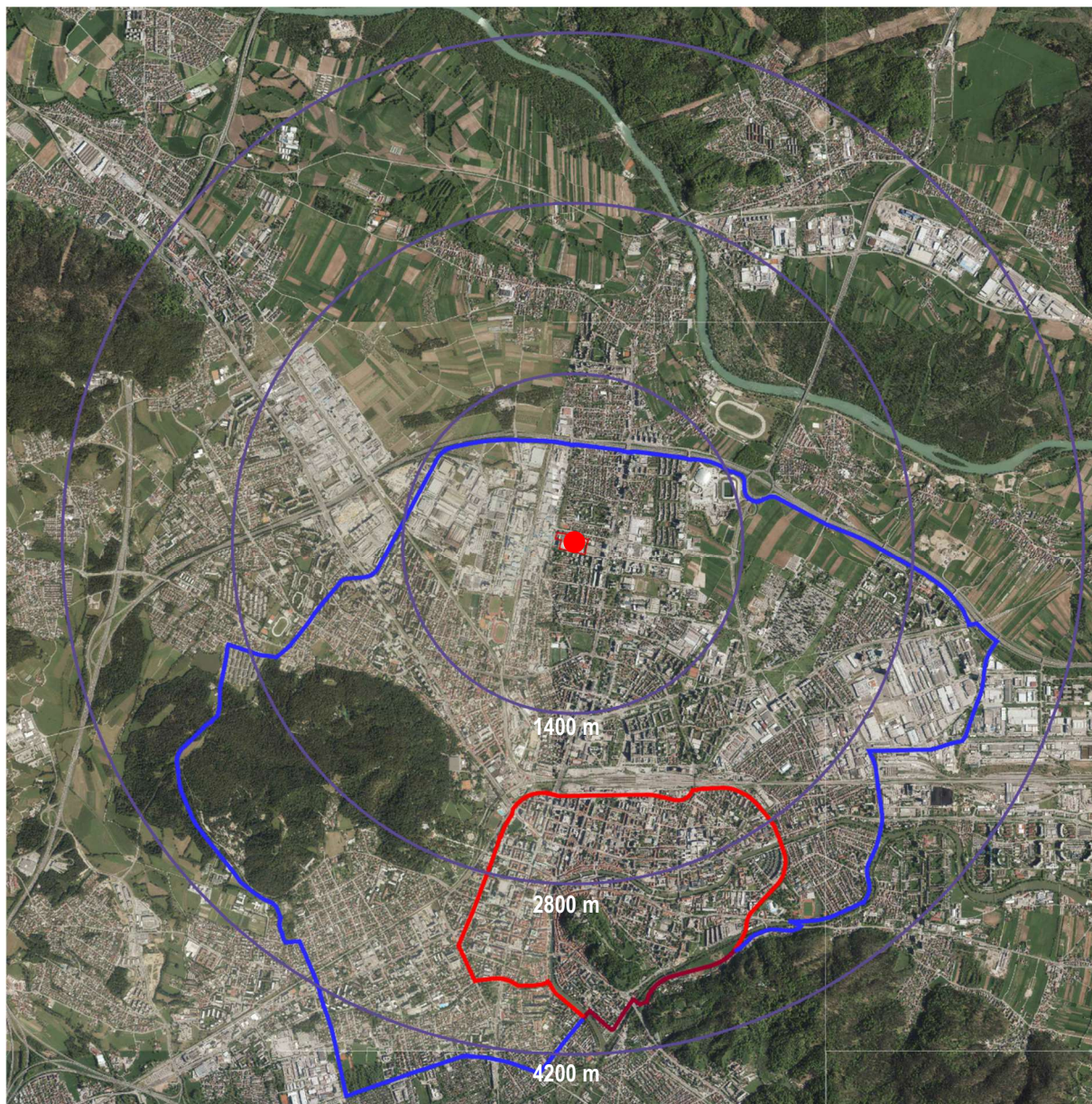
Slika 23: Prikaz kolesarskega omrežja (vir: OPN MOL ID, oktober 2023)

Pri hitrosti vožnje 17 km/h je obravnavana lokacija s kolesom dostopna:

- v 5. minutah iz polmera dostopnosti 1400 m, ki obsega mestne predele: Stožice, Litostroj in Bežigrad,

- v 10. minutah iz polmera dostopnosti 2800 m, ki poleg mestnih predelov iz prejšnje alineje obsega še naslednje mestne predele: Tomačevo, Nove Jarše, BTC, Zeleno jamo, Vodmat, Tabor, severni del Centra, Šiško, Stegne, Kleče, Savlje, Ježico in južni del Črnuč,
- v 15. minutah iz polmera dostopnosti 4200 m, ki poleg mestnih predelov iz prejšnjih dveh alinej obsega še naslednje mestne predele: Črnuče, Šmartno ob Savi, Moste, zahodni del Fužin, Štepanjsko naselje, Kodeljevo, Poljane, Prule, severni del Trnovega, Kolezija, Mirje, Rožna dolina, Koseze, Dravlje in Šentvid (jugovzhodni del).

Dostopnost do oziroma z lokacije s kolesom je prikazana na spodnji sliki.



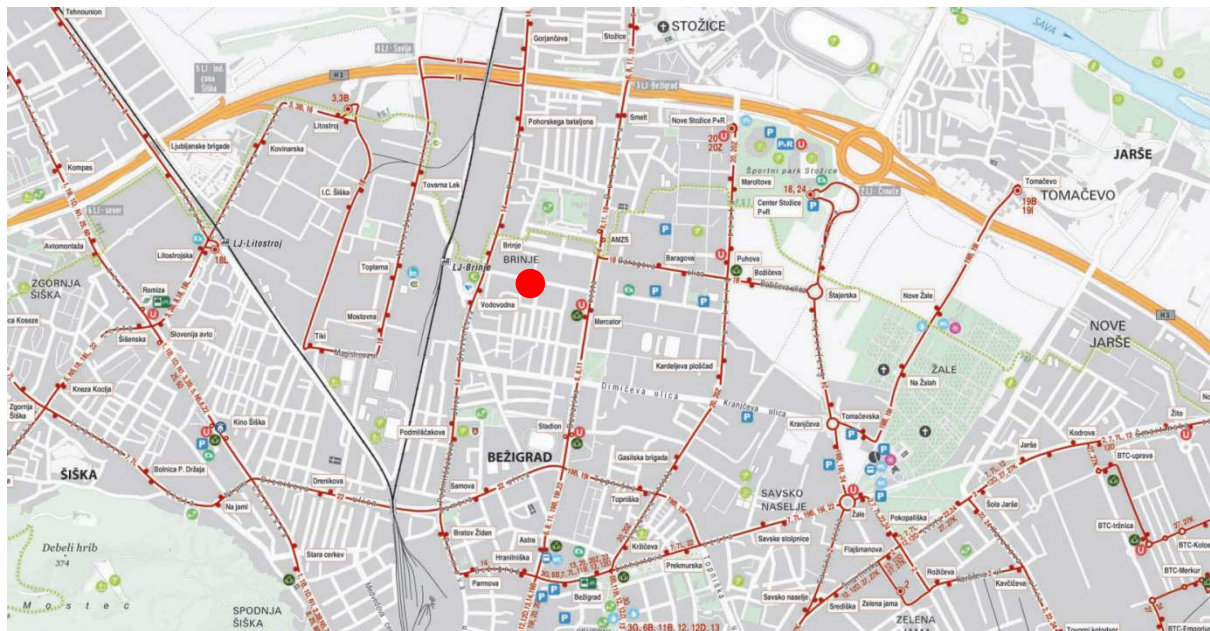
Slika 24: Karta dostopnosti s kolesom do oz. iz območja OPPN - potovalna hitrost 17 km/h, s prikazom notranjega in zunanjega kolesarskega obročja

IV.4 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Obravnavana lokacija je z javnim potniškim prometom zelo dobro dostopna. Zahodno od lokacije, po Slovenčevi cesti poteka priključna linija mestnega avtobusnega prometa, linija 14 (Savlje – Bokalce). Vzhodno od lokacije, po Dunajski cesti, potekajo linije mestnega avtobusnega prometa po ločenem vozišču. Na tem delu obratujejo linije 11 (Ježica P+R – Zalog), 8 (Gameljne – Brnčičeva), in 6 (Črnuče – Dolgi most P+R). Nekoliko bolj severno poteka tudi linija 18 (Kolodvor – ZOO – Center Stožice P+R). Vse linije obravnavano območje povezujejo z mestnim središčem, z dokaj gosto frekvenco vožnje. Najbližji postajališči (Brinje) sta od območja OPPN oddaljeni približno 20 m za vožnjo proti mestnemu središču oz. približno 80 m za vožnjo izven mestnega središča.

Potovalni čas z redno linijo (14) linijskega prevoza potnikov, ki ustavlja na najbližjem postajališču, Brinje, do središča mesta (Konzorcij) traja približno 16 minut, prav tako traja približno 16 minut tudi potovalni čas z linijo, ki poteka po Dunajski cesti do središča mesta (vključno s pešačenjem do postajališča). Relativno dobre povezave so tudi po celotnem območju Bežigrada. Do drugih delov mesta so potovalni časi daljši.

Glede na navedeno lahko zaključimo, da je obravnavana lokacija z javnimi prevoznimi sredstvi dokaj dobro povezana predvsem s središčem mesta, do drugih delov mesta pa so potovalni časi daljši. Zaradi pogoste frekvence linij, ki dostopajo do območja OPPN, je z mestnim avtobusom mogoče solidno dostopati prav do vseh predelov mesta.

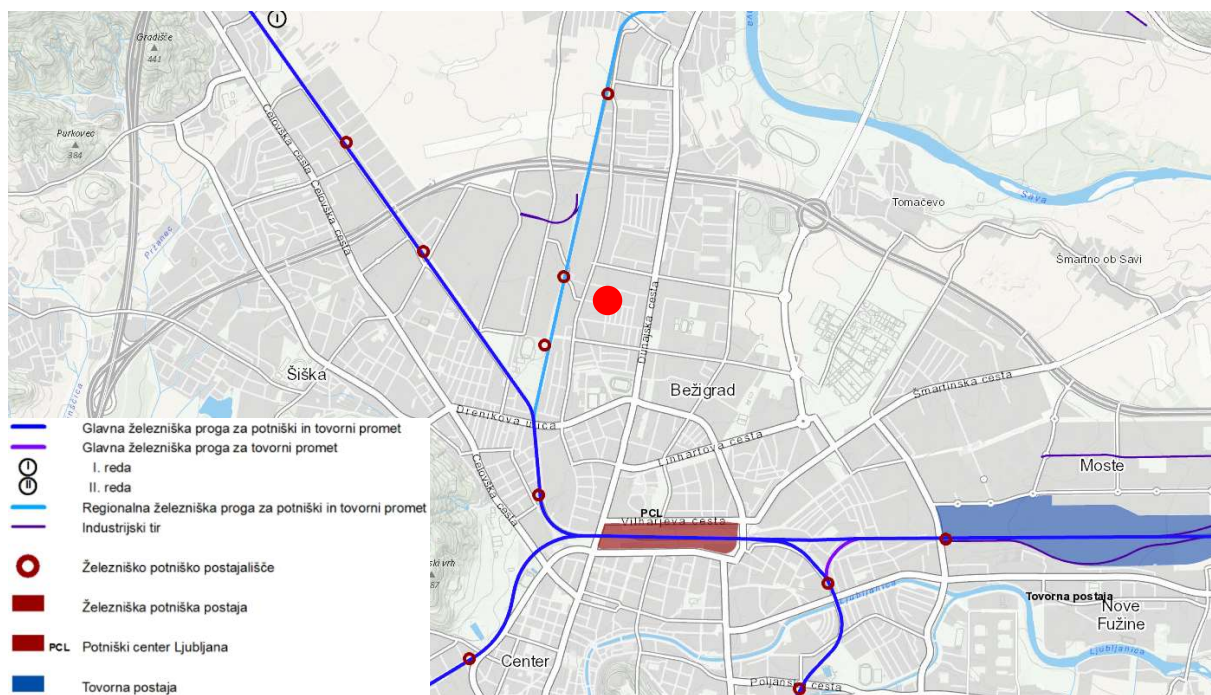


Slika 25: Prikaz linij mestnega potniškega prometa na mestnem zemljevidu mobilnosti
(Vir: https://www.lpp.si/sites/www.jhl.si/files/lpp_si/stran/datoteke/mestni_zemljevid_mobilnosti_0.pdf)

Po Dunajski cesti poteka medkrajevna linija LPP št. 64, ki zagotavlja povezavo z glavno avtobusno postajo in letališčem Jožeta Pučnika. Najbližji postajališči (AMZS) sta od obravnavanega območja oddaljeni približno 650 m.

V oddaljenosti približno 400 m v smeri proti zahodu je železniška postaja Ljubljana Brinje, do katere je mogoče dostopati peš v času približno 6 minut umirjene hoje. Postaja predstavlja ustrezno možnost za povezavo s širšo okolico tudi za potrebe dnevnih migracij.

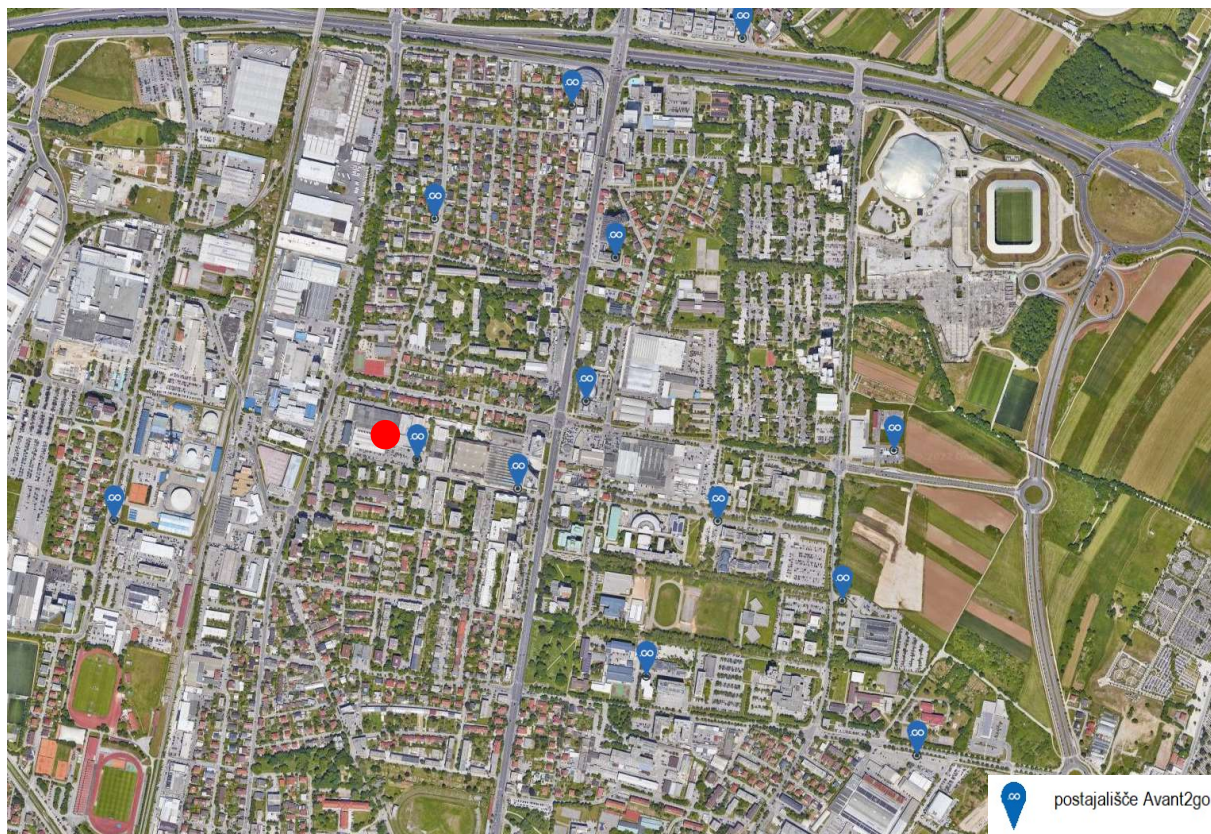
Glavna železniška in avtobusna postaja v središču mesta sta oddaljeni približno 2,7 km, kar predstavlja približno 38 minut umirjene hoje oziroma potovalni čas 20 minut z mestnim avtobusom.



Slika 26: Izsek iz OPN MOL ID – železniško omrežje s prikazom lokacij postajališč (vir: OPN MOL ID)

IV.5 SOUPORABA AVTOMOBILA

Najbližje postajališče sistema souporabe avtomobila Avant2Go se nahaja v območju OPPN na zahodni strani bivše tovarne Labod, ki je z OPPN načrtovana za odstranitev. Sočasno z odstranitvijo stavbe bo ukinjeno tudi postajališče sistema souporabe avtomobila Avant2Go. V neposredni bližini, ob stavbi Dunajska cesta 117, je drugo najbližje postajališče sistema souporabe avtomobila Avant2Go.



Slika 27: Karta postajališč sistema souporabe vozil Avant2Go

IV.6 SVETOVNI SPLET

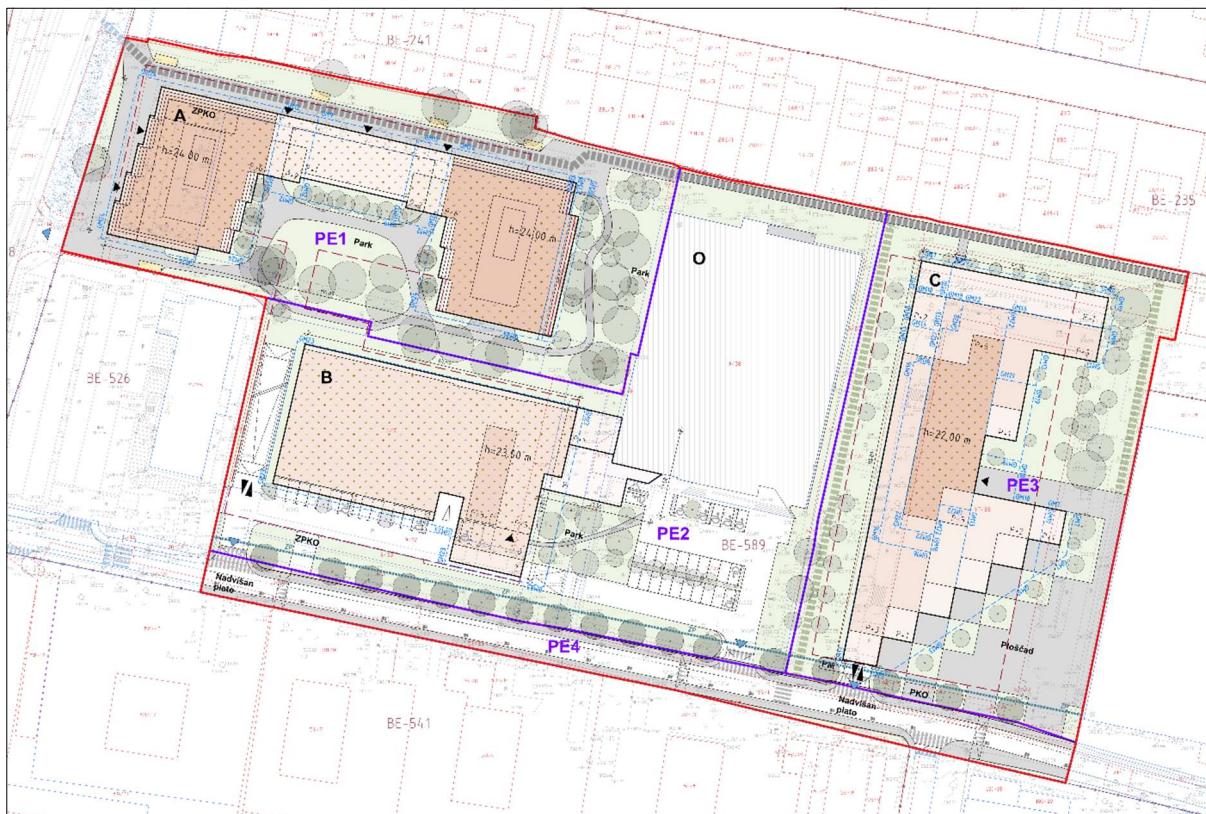
Predvidene stavbe v območju OPPN bodo priključene na omrežje elektronskih komunikacij. To bo uporabnikom omogočalo opravilo marsikaterih poslov in opravkov preko svetovnega spleta.

Preko spleta lahko uporabniki v območju tudi preverjajo vozni red javnega potniškega prometa in tako racionalizirajo potovalni čas z javnimi prevoznimi sredstvi. Preko spleta so dostopne tudi platforme (souporaba avtomobila, sopotništvo), ki ponujajo možne alternativne oblike dostopa.

V. ANALIZA IZRABE OBMOČJA

V.1 KAPACITETE ZA MIRUJOČI PROMET

Na severozahodni strani območja OPPN je v prostorski enoti PE1 na mestu odstranjenih trgovskega in skladiščnega objekta načrtovana večstanovanjska stavba z oznako A. V prostorski enoti PE2 je jugozahodno od obstoječe stavbe z oznako O, na mestu odstranjenega skladiščnega objekta načrtovana poslovna stavba z oznako B. Na vzhodnem delu območja OPPN je v prostorski enoti PE3 na mestu odstranjene tekstilne tovarne načrtovana večstanovanjska stavba z oznako C. V vseh prostorskih enotah so dopustne tudi druge, nestanovanjske, dejavnosti.



Slika 28: Arhitekturna zazidalna situacija – nivo strehe (Vir: OPPN 132 – dopolnjeni osnutek, julij 2024)

Zmogljivost območja OPPN je:

Prostorska enota PE1:

- a) površina: 7 898 m²;
- b) stavba A:
 - BTP nad terenom: največ 16.000 m²;
 - BTP pod terenom: največ 10.400 m²;
- c) število stanovanj: največ 150.

Prostorska enota PE2:

- a) površina: 11.281 m²;
- b) stavba B:
 - BTP nad terenom: največ 9.200 m²;
 - BTP pod terenom: največ 7.300 m²;
- c) stavba O:
 - obstoječa BTP nad terenom: 6.900 m²;
 - obstoječa BTP pod terenom: 3.285 m².

Prostorska enota PE3:

- a) površina: 8.247 m²;
- b) stavba C:
 - BTP nad terenom: največ 12.900 m²;
 - BTP pod terenom: največ 9.000 m²;
- c) število stanovanj: največ 150.

Površina prostorske enote PE4 je 2.129 m².

Skladno z OPPN je BTP vsota vseh etažnih površin stavbe nad terenom in pod njim, izračunanih skladno s standardom SIST ISO 9836, pri čemer izračun BTP nad terenom vključuje površine pod a) in b) točke 5.1.3.1 tega standarda.

V.2 ŠTEVILO IN STRUKTURA STANOVANJ

Z OPPN je določeno največje dopustno število stanovanj, ni pa določen delež stanovanj do 70 m² in nad 70 m², kar je vhodni podatek za določanje potrebnega števila parkirnih mest. Zato sta pri pripravi mobilnostnega načrta upoštevana število in velikost stanovanj skladno z izdelanimi idejnimi zasnovami za posamezno stavbo. Razlika med upoštevanim številom stanovanj pri pripravi mobilnostnega načrta in številom, ki ga dopušča OPPN, je razvidna iz spodnje preglednice:

	Stavba A	Stavba C	Skupaj
Število stanovanj skladno z izdelano idejno zasnovo	144	111	256
Največje dopustno število stanovanj, določeno z OPPN	150	150	300
Razlika v številu stanovanj glede na določilo OPPN	6	39	44
Razlika v %	4	26	15

Razlika v dopustnem številu stanovanj ne bo bistveno vplivala na število stanovalcev. Z OPPN namreč ni dopustnih večjih odstopanj pri BTP stavb. Morebitno večje število stanovanj pomeni, da bo v stavbah več manjših in manj večjih stanovanj, ne bo pa se povečala površina, namenjena stanovanjski rabi.

Pri največjem dopustnem številu stanovanj (300) ocenjujemo, da bo v območju živelo do 900 stanovalcev.

Pri pripravi mobilnostnega načrta je upoštevano določilo OPN MOL ID, da je treba pri večstanovanjskih stavbah (stavbi A in C), od potrebnega števila parkirnih mest za motorni promet, zagotoviti 10 % parkirnih mest za obiskovalce.

V.3 NESTANOVANJSKI PROGRAMI

Obstoječa stavba O, ki se ohrani in načrtovana stavba B sta nestanovanjski. Skupna BTP obeh stavb znaša 19.360 m², brez BTP, namenjenih servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije). Trenutno je v stavbi O zaposlenih 170 oseb, po izgradnji stavbe B bo dodatno zaposlenih še 130 oseb. Pri pripravi mobilnostnega načrta je upoštevano določilo OPN MOL ID, da je treba pri drugih poslovnih stavbah (stavbi O in B), od potrebnega števila parkirnih mest za motorni promet, zagotoviti 10 % parkirnih mest za obiskovalce.

Nestanovanjski program je dopusten tudi v pritličju stavb A in C, pri čemer je v pritličju stavbe A ob Slovenčevi ulici treba urediti najmanj 200 m² BTP, namenjenih trgovini z osnovno preskrbo. BTP pritličij obeh stavb znaša približno 5.200 m², vendar sta investitorja obeh stavb izrazila namero, da bo delež nestanovanjskih površin čim manjši. V fazi priprave mobilnostnega načrta smo zato upoštevali BTP nestanovanjskih dejavnosti skladno z izdelano idejno zasnovo za obe stavbi: (stavba A 200 m² in stavba C 700 m²). Število zaposlenih v tej fazi ni znano, glede na velikost nestanovanjskega programa v eni in drugi stavbi (stavba A 200 m² in stavba C 700 m²) pa lahko ocenimo, da bo v stavbah A in B zaposleno le manjše število oseb.

Število obiskovalcev za ostale spremljajoče dejavnosti bo odvisno od obsega in od vrste dejavnosti, ki pa v fazi priprave OPPN nista poznana. Ocenimo lahko tudi, da bodo nestanovanjski programi v večji meri namenjeni lokalnemu prebivalstvu (oskrba, storitve, rekreacija ipd.).

VI. POTOVALNE NAVADE

VI.1 SPLOŠNO

Potovalne navade uporabnikov območja so odvisne od lokacije delovnih mest, programa spremljajočih dejavnosti, od lokacije območja in od vremenskih razmer. Pomembni dejavnik pri obravnavi območja je tudi velik radij dostopnosti peš in s kolesom ter povezanost območja z javnim prevoznim sistemom.

Obravnavano zemljišče je zaradi bližine obvoznice z osebnimi vozili zelo dobro povezano s širšo okolico. Zaradi primerno dostopne železniške postaje Ljubljana Brinje in postajališč medkrajevnega potniškega prometa ob Dunajski cesti pa je do predelov v okolici mesta in tudi v širši regiji mogoča povezava tudi z uporabo železnice in medkrajevnega javnega potniškega prometa.

Območje je dobro povezano peš, s kolesom in javnim linijskim prevozom potnikov z mestnim središčem in celotnim območjem Bežigrada. Z javnimi prevoznimi sredstvi je mogoče potovanje do kateregakoli drugega predela mesta, vendar so zaradi oddaljenosti in prestopanj potovalni časi nekoliko daljši.

Trgovina osnovne oskrbe, šola in vrtec ter rekreacijska območja (športni center Stožice in športni center Triglav), so dostopni peš in s kolesom.

Glede na navedeno lahko ugotovimo, da so glede na dostopnost območja izpolnjeni vsi pogoji za izvajanje trajnostne mobilnosti s čim manjšo uporabo lastnih osebnih vozil.

Za uresničevanje prometne politike MOL bi bilo treba vzpodbujati potovalne navade na način, da bi se zmanjšali prevozi z osebnimi vozili, stanovalci območja OPPN pa bi čim več poti opravili peš, s kolesom in javnim prevozom. Tako bi se motorni promet v območju OPPN zmanjšal, posledično pa bi bila manjša tudi obremenitev mestne prometne mreže. Poti z avtom bi se tako omejile le na dostope do bolj oddaljenih delovnih mest (v zunanje regije ali v dele mesta ob avtocestnem obroču) ter na izlete in potovanja. Dnevna potovanja (delo, nakupi, opravki) na bližnje lokacije naj bi se opravila le peš in s kolesom, znotraj avtocestnega obroča pa tudi z javnim prevozom. Na ta način bi se potrebe po uporabi avtomobila zmanjšale, s tem pa bi se omejilo tudi potrebno število PM na stanovanje in zaposlene.

Potovalne navade stanovalcev, zaposlenih in obiskovalcev so različne, tako po načinu potovanja, kot tudi po časovnem prekrivanju. V območju OPPN bodo največji delež poti opravili stanovalci v večstanovanjskih stavbah A in C ter zaposleni v obstoječi poslovni stavbi O in načrtovani poslovni stavbi B. Manjši delež poti bodo opravili obiskovalci večstanovanjskih in poslovnih stavb, ter obiskovalci lokalne trgovine z osnovno preskrbo, določene v stavbi A, katere uporabniki (bližnji stanovalci in zaposleni) bodo v glavnem dostopali peš ali s kolesom. Poti zaposlenih in obiskovalcev ostalih spremljajočih programov v stavbah A in C bodo odvisne od obsega in vrste dejavnosti.

VI.2 STANOVALCI

Stanovalci naselja opravijo največ poti:

- na delo in domov,
- pot v vrtec ali šolo,
- zaradi nakupov,
- zaradi raznih opravkov,
- zaradi izletov in potovanj (predvsem ob koncu tedna ter med prazniki in počitnicami).

Poti stanovalcev se razlikujejo glede na prisotne starostne skupine v naselju.

Investitorji nameravajo zgraditi trajnostno soosko, pri kateri bo eden od pomembnejših tržnih izhodišč varstvo okolja in zdrav način življenja, ki zajema tudi vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad. Zasnova naselja je koncipirana na način, da je prometna obremenitev okolja kar najmanjša. Večina površin za mirujoči promet bo zagotovljenih v podzemnih garažah in le manjši delež na terenu.

Zaradi izredno dobre dostopnosti območja in zaradi bližine oskrbnih in družbenih dejavnosti, ki so vse dostopne peš ali s kolesom, območje izpolnjuje pogoje za izvajane trajnostne mobilnosti, zato je z mobilnostnim načrtom preverjeno najmanjše še sprejemljivo število parkirnih mest za potrebe naselja ob upoštevanju potovalnih navad stanovalcev.

VI.3 OBISKOVALCI STANOVANJ

Potovalne navade obiskovalcev stanovanj bodo odvisne od razpoložljivega števila parkirnih mest. Stanovalci bodo svoje obiskovalce informirali o možnostih dostopa peš, s kolesom in javnimi prevoznimi sredstvi in jih glede na razpoložljivost parkirišč vzpodbujali k alternativnim oblikam dostopa. Zagotovo pa je primerno na zemljišču zagotoviti parkirna mesta za obiskovalce, ki bodo namenjena predvsem starejšim obiskovalcem, ki prihajajo iz bolj oddaljenih krajev in lokacij, nekaj parkirnih mest pa je treba nameniti tudi kratkotrajnemu parkiranju za hitro dostavo, sopotništvo in taksi.

VI.4 NESTANOVANJSKI PROGRAMI

V območju deluje poslovna stavba O, ob kateri je z OPPN načrtovana gradnja nove poslovne stavbe B, ki bo omogočila razširitev obstoječe poslovne dejavnosti. Glede na dejavnost, ki jo opravljajo v poslovni stavbi, bodo glavnino potovanj opravili zaposleni, le manjši delež obiskovalci. V poslovni stavbi O je zaposlenih 170 ljudi, v bodoči stavbi B pa bo zaposlenih še dodatnih 130 ljudi. Trenutno približno 80 % zaposlenih prihaja na delo z avtomobilom. Cilj mobilnostnega načrta je, da se delež prevozov na delo z osebnimi vozili zmanjša. Smiselno je, da na delo z lastnim vozilom prihajajo predvsem zaposleni, ki ne prebivajo na območju MOL in tisti, ki prihajajo iz prometno slabše dostopnih lokacij na območju MOL, kar bi pomenilo približno 50% do 60% od celotnega števila zaposlenih. S tem prometna mreža v smeri proti centru ne bo dodatno obremenjena.

Do nestanovanjskih programov v stavbah A in C, namenjenih lokalnim prebivalcem, bodo uporabniki prihajali iz bližnjih sosednjih objektov, torej peš, s kolesom ali javnim prevozom.

Če bodo v stavbah A in C tudi programi, namenjeni širšemu območju, bodo uporabniki želeli dostopati tudi z avtomobili. Z obveščanjem uporabnikov o možnostih dostopa peš, s kolesom in javnimi prevoznimi sredstvi ter s smiselnim omejevanjem števila parkirnih mest za nestanovanjske programe, je mogoče tudi na uporabnike teh programov vplivati, da bodo opravili čim manj voženj z osebnimi vozili in čim več voženj s kolesi.

Število ostalih zaposlenih, ki bodo delali v stavbah A in C, je odvisno od programa spremljajočih dejavnosti. Zaposlene je treba, tako kot ostale uporabnike v območju, vzpodbujati k prihodu na delo peš, s kolesom ali z avtobusom. V fazi priprave projektne dokumentacije je treba za stavbi A in C določiti le nujno potrebno število parkirnih mest za zaposlene ter jih zagotoviti na preglednem in dostopnem mestu na parkirišču v podzemnih garažah.

Pri umeščanju parkirišč za morebitne spremljajoče programe v načrtovanih stavbah A in C je treba upoštevati tudi časovni zamik pri uporabi prostorov: med tem, ko so stanovanja najbolj zasedena v popoldanskem času, vikendih in praznikih, so spremljajoče dopustne dejavnosti pogosto v uporabi tudi v dopoldanskem času, kar pomeni, da je del parkirnih mest, namenjen obiskovalcem stanovanj, lahko tudi v uporabi obiskovalcev spremljajočih dejavnosti.

VII. PREDVIDENI UKREPI ZA IZBOLJŠANJE RABE TRAJNOSTNIH NAČINOV PREVOZA

VII.1 SPLOŠNO

Zaradi lege v bližini avtocestnega priključka in hkrati dobre dostopnosti do mestnega središča in drugih delov mesta s trajnostnimi oblikami potovanja je treba vzpodbujati, da se čim več poti z avtomobilom opravi le na relaciji od območja OPPN v smeri avtocestnega priključka, torej do ciljev na avtocestnem obroču in v zunanjih regijah, ne pa tudi v smeri mestnega središča.

Število uporabnikov motornih vozil je treba zmanjševati z omejevanjem števila parkirnih mest v območju ter z vzpodbujanjem pešačenja, kolesarjenja in uporabo trajnostnih oblik prevoza (kolo, javni prevoz, sopotništvo, souporaba avtomobila...). Za dostop do lokacije z različnih delov mesta je primerna tudi uporaba električnih koles, enoslednih vozil ter koles in skirojev na električni pogon.

Da bi vzpodbujali vožnjo s kolesom, je treba v območju OPPN predvideti varne kolesarnice za stanovalce, obiskovalce in za zaposlene ter dovolj parkirnih mest z možnostjo priklepanja koles za obiskovalce.

Zaradi časovnega zamika med obremenjenostjo območja zaradi stanovanjskih in nestanovanjskih dejavnosti so lahko parkirna mesta za obiskovalce stanovanj in obiskovalce nestanovanjskih programov v stavbah A in C v souporabi.

VII.2 KRATKOROČNI GRADBENI UKREPI

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v širšem in ožjem prostoru predlagamo naslednje kratkoročne ukrepe:

- prometna ureditev cest v vplivnem območju OPPN za izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti in pretočnosti (izvede MOL):
 - ureditev Tolstojeve ulice,
 - ureditev Mašera-Spasičeve ulice,
 - rekonstrukcija Glavarjeve ulice na odseku od Slovenčeve ulice do Mašera-Spasičeve ulice,
 - rekonstrukcija Herbersteinove ulice na odseku od Triglavске ulice do Glavarjeve ulice in
 - rekonstrukcija Slovenčeve ulice na odseku od Tolstojeve ulice do Glavarjeve ulice,
- izvedba peš povezave od POT do železniškega postajališča s prehodom za pešce preko Vodovodne ulice za izboljšanje dostopnosti peš in s kolesom (izvede MOL),
- nadgradnja naprav za vodenje in upravljanje prometa za zagotavljanje ustrezne ravni prometnih uslug, predvsem za zagotavljanje dostopnosti za vse vrste prometnih uporabnikov območja OPPN, še posebej pešcev, kolesarjev ter gibalno in senzorično oviranih oseb (izvede MOL),
- ureditev udobnih in preglednih peš in kolesarskih povezav za vse stanovalce preko območja OPPN, še posebej ureditev peš povezave v smeri vzhod-zahod za dostopanje do objektov družbene infrastrukture in oskrbe ter do najbližjih postaj javnega potniškega prometa (izvede investitor),
- ureditev ustreznih parkirnih mest za kolesa z možnostjo varnega priklepanja: uredi se več parkirnih mest za dodatno stimulacijo potovanja s kolesom (izvede investitor),
- ureditev parkirnih mest za električne skiroje (izvede investitor),
- ureditev polnilnic za električna kolesa in skiroje (izvede investitor),
- predvideti prostor za tuširanje in preoblačenje zaposlenih v načrtovanih spremljajočih dejavnostih (poskrbi investitor),
- izvedba dodatnih parkirnih mest za sistem souporabe avtomobila: (izvedeta investitor in ponudnik, nadzira upravljavec stavbe),
- izvedba vsaj enega PM na terenu na gradbenih parcelah stavb A in C za kratkotrajno ustavljanje za taksi, hitro dostavo in sopotništvo (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe),
- omejevanje števila parkirnih mest v območju OPPN: brez možnosti parkiranja bodo uporabniki območja OPPN dodatno stimulirani za trajnostne oblike potovanj (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe),
- kontrola vstopa do parkirnih mest: ločena parkirna mesta za stanovalce in obiskovalce, zagotavljanje prostih parkirnih mest za obiskovalce z ustreznim prometnim režimom (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe v območju OPPN),
- ureditev parkirnih mest za električne avtomobile (izvede investitor),
- možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce nestanovanjskih programov v stavbah A in C (investitor, upravljavec stavbe).

VII.3 OSTALI KRATKOROČNI UKREPI

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v prostoru so predlagani naslednji kratkoročni ukrepi:

- spreminjanje potovalnih navad uporabnikov z izobraževanjem in obveščanjem o alternativnih možnostih prevozov tudi na daljše relacije s ciljem, da bi se zmanjšalo število osebnih vozil (izvajajo investitor, upravljavec stavbe in ponudniki storitev sopotništvo in souporaba avtomobila),
- pri spremljajočih programih, naj se v območje primarno umeščajo dejavnosti, namenjene lokalnim prebivalcem, ki bodo do območja prihajali peš in s kolesom (izvajata investitor in upravljavec),
- vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad pri uporabnikih v območju OPPN: informiranje o možnostih javnega prevoza, sistemov izposoje koles, souporabe avtomobila, sopotništva: priprava zloženek in letakov z informacijami (izvaja upravljavec stavbe v območju),
- vzpodbujanje souporabe avtomobilov, vzpostavitev portala za sopotništvo med uporabniki območja (izvajata investitor in prevoznik),
- prenašanje izkušenj in sodelovanje pri izvajanju ukrepov v zvezi s trajnostno mobilnostjo, kot na primer vzpodbujanje souporabe vozil med stanovalci v bližnjih stanovanjskih območjih, vzpostavitev skupnega portala za sopotništvo ipd. (izvaja investitor ali upravljavec stavbe v sodelovanju z lastniki stanovanj),
- analiza potovalnih navad uporabnikov območja OPPN in iskanje novih rešitev, ki bi dodatno pripomogle k trajnostni mobilnosti,
- izdelava akcijskega načrta, v katerem bodo določeni ukrepi, način izvajanja ukrepov, nadzor nad izvajanjem in način upravljanja mobilnostnega načrta (izdelajo investitorji do pričetka uporabe načrtovanih stavb, za izvajanje skrbi koordinator mobilnosti).

VII.4 DOLGOROČNI UKREPI

Predlagamo tudi naslednje dolgoročne ukrepe, ki sicer niso pogoj za gradnjo načrtovanih stavb, ocenjujemo pa da bi se z njimi sedanje razmere v prostoru še dodatno izboljšale:

- uvajanje učinkovitih hitrih povezav z javnim potniškim prometom v različne dele mesta,
- preveritev prometnega režima (smer vožnje, signalizacija, profili cest) za izboljšanje prometne varnosti in pretočnosti v širšem vplivnem območju OPPN,
- optimizirati povezave z železnico.

VIII. DOLOČITEV POTREBNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST

VIII.1 UGOTOVITVE VEZANE NA ANALIZO STANJA

V opravljeni analizi stanja je bilo ugotovljeno:

- lokacija je dobro povezana s širšo okolico preko avtocestnega obroča,
- lokacija je dobro dostopna z javnim prevozom (mestni avtobus),
- z javnim mestnim linijskim prevozom potnikov je možno dostopati do središča Ljubljane (in obratno), zaradi pogoste frekvence linij, ki vozijo do območja OPPN, pa je dobra dostopnost z mestnim avtobusom tudi v druge predele mesta. S prestopanjem na ostale linije je mogoč dostop po celi Ljubljani in tudi izven nje, vendar so potovalni časi daljši,
- v ugodnem radiju dostopnosti sta najbližji postajališči mestnega avtobusa na Slovenčevi ulici in na Dunajski cesti,
- najbližja avtobusna linija pelje mimo glavne avtobusne in železniške postaje, od koder je omogočen javni prevoz po celi Sloveniji in tudi izven nje,
- lokacija je s kolesarskimi potmi dobro povezana s kolesarskim sistemom mesta. Do središča mesta, ki je oddaljeno cca 3 km, je le 12 minut vožnje s kolesom,
- peš povezave v ožjem območju so urejene preko hodnikov za pešce, s katerimi so opremljene vse bližnje lokalne ceste,
- v bližini območja so objekti družbene infrastrukture, storitev in oskrbe, ki so vsi dostopni peš ali s kolesom,
- dostopne ceste v ožjem vplivnem območju OPPN (Tolstojeva ulica, Mašera-Spasičeva ulica, Herbersteinova ulica in Glavarjeva ulica) so načrtovane za rekonstrukcijo, s katero se bodo izboljšale dostopnost ter prometna varnost in pretočnost.

Za izvajanjem trajnostne mobilnosti je treba čim bolj omejevati uporabo osebnih vozil in čim bolj vzpodbujati dostop do lokacije z javnim prevozom in kolesi. Potovanje z avtomobili naj se omeji le na poti v smeri proti avtocestnemu obroču, ostale poti v območju mesta naj se opravijo peš ali s trajnostnimi načini prevoza. Trajnostna oblika mobilnosti naj se dodatno vzpodbuja z omejevanjem števila parkirnih mest v območju OPPN.

Zaradi bližine dobre dostopnosti lokacije peš, s kolesom in javnim potniškim prevozom ter zaradi bližine objektov družbene infrastrukture, storitev in oskrbe je realno dosegljiv cilj, da se z avtomobilom opravijo le poti na bolj oddaljene lokacije izven mesta, vse ostale poti pa se lahko opravijo na trajnosten način.

VIII.2 UGOTOVITVE VEZANE NA IZRAČUN PARKIRNIH MEST

VIII.2.1. Usmeritve za zagotavljanje potrebnih PM

Obravnavana lokacija je glede dostopnosti, opremljenosti in povezanosti z objekti družbene infrastrukture, storitev in oskrbe povsem primerljiva z zemljišči v 200 m pasu ob Dunajski cesti, kjer je določena parkirna cona 2. Še posebej to velja za stanovalce in zaposlene v nestanovanjskih programih, ki so dobro seznanjeni z možnostmi trajnostnih prometnih povezav. Zato predlagamo, da se za dejavnosti, pri katerih obiskovalci predstavljajo manjši delež, za izračun potrebnih parkirnih mest uporabijo parkirni normativi OPN MOL ID za parkirno cono 2 z dodatkom 10 % parkirnih mest za obiskovalce. Za vse ostale nestanovanjske programe pa se uporabi normativ za parkirno cono 3.

Za izračun potrebnega števila parkirnih mest za kolesa se pri stanovanjski in poslovni dejavnosti uporabijo parkirni normativi za cono 2, pri ostalih nestanovanjskih dejavnostih pa parkirni normativi za cono 3.

Predlagani normativ za stanovanjske in nestanovanjske dejavnosti je naslednji:

Namembnost objektov	Število PM za motorni promet	Število PM za kolesarski promet
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe	1 PM/stanovanje v velikosti do vključno 70,00 m ² neto tlorisne površine, dodatno 10 % PM za obiskovalce 1,4 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, dodatno 10 % PM za obiskovalce	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce

12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi)	1 PM/140 m ² BTP objekta, dodatno 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12112 Gostilne, restavracije in točilnice	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta, od tega najmanj 75 % PM za goste	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči metra točilnega pulta
12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno nastanitev (hotel, prenočišča, penzioni)	1 PM/5 sob, od tega najmanj 75 % PM za goste	1 PM/5 sob
12201 Stavbe javne uprave	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 30 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12202 Stavbe bank, pošt, zavarovalnic, ki poslujejo s strankami	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 40 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m ² BTP objekta
12204 Konferenčne in kongresne stavbe	1 PM/7 sedežev (obiskovalcev), od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/5 sedežev
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina do 200,00 m ² BTP)	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina od 200,00 do 500,00 m ² BTP)	1 PM/40,00 m ² BTP, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m ² BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (trgovina z neprehrambnimi izdelki)	1 PM/70,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (nakupovalni center, večnamenski trgovsko-zabaviščni center nad 500,00 m ²)	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (odprte in pokrite tržnice)	1 PM/30,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce, največ 30 % na nivoju terena	2 PM/100,00 m ² BTP objekta
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnice...) do 200,00 m ² BTP	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnice...) nad 200,00 m ² BTP	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, ne manj kot 2 PM za obiskovalce na lokal	1 PM/200,00 m ² BTP objekta
12620 Muzeji, arhivi in knjižnice	1 PM/80,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	1 PM/60,00 m ² BTP objekta
12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo	1 PM/60,00 m ² BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m ² BTP objekta
12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo (ambulante, veterinarske ambulante)	1 PM/20,00 m ² BTP objekta in ne manj kot 3 PM, od tega najmanj 50 % PM za obiskovalce	1 PM/20,00 m ² BTP objekta
12650 Stavbe za šport (pretežno namenjene razvedrilu, wellness, fizioterapija, fitnes, kopališče in podobno)	1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/25,00 m ² BTP objekta

24110 Športna igrišča (brez gledalcev)	1 PM/300,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/250,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce
---	--	---

Za stavbe 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe in 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo je treba zagotoviti 100 % z zgornjim normativom zahtevanih PM za kolesarski promet. Za stavbe 12203 Druge poslovne stavbe (mešani program) je treba zagotoviti najmanj 70 % z zgornjim normativom zahtevanih PM za kolesarski promet. Za ostale nestanovanjske stavbe je treba zagotoviti najmanj 50 % z zgornjim normativom zahtevanih PM za kolesarski promet.

Dodatno je treba na gradbeni parceli stavb A in C zagotoviti po eno do dve parkirni mesti za kratkotrajno parkiranje za potrebe hitre dostave, sopotništvo in za taksi.

V okviru prostorskih možnosti naj se zagotovijo tudi dodatna parkirna mesta za souporabo.

Z mobilnostnim načrtom je določen normativ za najmanjše dopustno število PM za stavbe v območju OPPN. Število PM lahko odstopa tudi navzgor.

VIII.2.2. Izračun potrebnega števila PM na podlagi normativa določenega v mobilnostnem načrtu

Stavba A v prostorski enoti PE1

Vhodni podatki so povzeti iz izdelane idejne zasnove:

- 99 stanovanj velikosti do vključno 70 m² neto tlorisne površine,
- 45 stanovanj velikosti nad 70 m² neto tlorisne površine,
- najmanj 190 m² BTP trgovina z osnovno preskrbo.

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stanovanjski del				
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 99 stanovanj do 70 m ²	1 PM/stanovanje v velikosti do vključno 70,00 m ² neto tlorisne površine	99	2 PM na stanovanje za stanovalce	288
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 45 stanovanj nad 70 m ²	1,4 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine,	63		
Skupaj št. PM za stanovalce		162		288
	dodatno 10 % PM za obiskovalce	17	dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce	29
Skupaj stanovanjski del		179		317
od tega za obiskovalce		17		29
od tega za invalide	med 150 in 200 PM: 16 PM	16	/	/
Potrebno št. PM za kratkotrajno parkiranje		2		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	9	/	/
Nestanovanjski del				
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina do 200,00 m ² BTP) 200 m ² BTP	PM ni treba zagotavljati	0	PM ni treba zagotavljati	0
Skupaj nestanovanjski del		0		0
Skupaj potrebno število PM za stavbo A		181		317

od tega za obiskovalce	17	29
od tega za invalide	16	
Skupaj potrebno št. PM za druga enosledna vozila	9	

Preglednica 6: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbo A v skladu z normativi mobilnostnega načrta

Stavbi B in O v prostorski enoti PE2

Vhodni podatki so povzeti iz izdelane idejne zasnove:

- BTP* obstoječe stavbe O je 9.460 m²,
- BTP* načrtovane stavbe B je 9.900 m²,
- število zaposlenih v obstoječi stavbi O je 170,
- število bodočih zaposlenih v načrtovani stavbi B je 130.

* v BTP niso zajete BTP, namenjene servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije)

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stavba O				
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi) 9.900 m ² BTP	1 PM/140,00 m ² BTP objekta	71	1 PM/100,00 m ² BTP objekta (70 %)	99 70
	dodatno 10 % PM za obiskovalce	8	/	/
Skupaj potrebno število PM za obstoječo stavbo O		79		70
od tega za obiskovalce		8	/	/
od tega za invalide	do 100 PM: 8 PM	8	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	4	/	/
Stavba B				
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi) 9.460 m ² BTP	1 PM/140,00 m ² BTP objekta, dodatno 10 % PM za obiskovalce	68	1 PM/100,00 m ² BTP objekta (70 %)	95 67
	dodatno 10 % PM za obiskovalce	7	/	/
Skupaj potrebno število PM za načrtovano stavbo B		75		67
od tega za obiskovalce		7	/	/
od tega za invalide	do 100 PM: 8 PM	8	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	4	/	/
Skupaj potrebno število PM za stavbi B in O		154		137
od tega za obiskovalce		15		
od tega za invalide		16		
Skupaj potrebno št. PM za druga enosledna vozila		8		

Preglednica 7: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbi O in B v skladu z normativi mobilnostnega načrta

Opomba:

Parkirna mesta (brez upoštevanja parkirnih mest za obiskovalce) omogočajo parkiranje 139. zaposlenim, kar predstavlja 46 % od števila vseh zaposlenih (trenutni in bodoči zaposleni).

Stavba C v prostorski enoti PE3

Vhodni podatki so povzeti iz izdelane idejne zasnove:

- 81 stanovanj velikosti do vključno 70 m² neto tlorisne površine,
- 30 stanovanj velikosti nad 70 m² neto tlorisne površine,
- 700 m² BTP nestanovanjski program.

V fazi priprave mobilnostnega načrta nestanovanjski programi niso določeni, zato je upoštevano, da bo v stavbi približno polovica kapacitet (cca. 350 m² BTP) namenjenih storitvenim dejavnostim z BTP do 200 m², za katere parkirnih mest ni treba zagotavljati. Za drug del površin (cca. 350 m² BTP) je upoštevan program, ki zahteva večje število parkirnih mest (npr. zdravstvena ambulanta). Končni izračun bo odvisen od dejanskih programov, ki pa jih bo treba v fazi izvedbe določiti tudi glede na število razpoložljivih parkirnih mest.

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
Stanovanjski del				
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 81 stanovanji do 70 m ²	1 PM/stanovanje v velikosti do vključno 70,00 m ² neto tlorisne površine	81	2 PM na stanovanje	222
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 30 stanovanji nad 70 m ²	1,4 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine	42		
skupaj št. PM za stanovalce		123		222
	dodatno 10 % PM za obiskovalce	13	dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce	45
Skupaj stanovanjski del		136		267
od tega za obiskovalce		13		45
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12	/	/
Potrebno št. PM za kratkotrajno parkiranje		1		
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	7	/	/
Nestanovanjski del				
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti do 200,00 m ² BTP	PM ni treba zagotavljati	0	PM ni treba zagotavljati	0
2 x 175 m ² = 350 m ² BTP				
12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo (ambulante in veterinarske ambulante)	1PM/20 m ² BTP objekta in ne manj kot 3 PM, od tega najmanj 50 % PM za obiskovalce	18	1PM/20,00 m ² BTP objekta	9
350 m ² BTP			(50 %)	5
Skupaj nestanovanjski del		18		5
od tega za obiskovalce		9	/	/
od tega za invalide	do 50 PM: 4 PM	4	/	/
Potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	1	/	/
Skupaj potrebno število PM za stavbo C		155		272
od tega za obiskovalce		22		45
od tega za invalide		16		
Skupaj potrebno št. PM za druga enosledna vozila		8		

Preglednica 8: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stavbo C v skladu z normativi mobilnostnega načrta

Izračun skupnega števila parkirnih mest na območju OPPN

	Stavba A	Stavbi B in O	Stavba C	Skupaj
PM za osebna vozila				
Skupno število PM	181	154	155	490
od tega za obiskovalce	17	15	22	54
od tega za invalide	16	16	16	48
od tega za kratkotrajno parkiranje	2	/	1	3
PM za kolesa				
Skupno število PM	319	137	272	728
od tega za obiskovalce	29	/	45	74
PM za druga enosledna vozila				
	9	8	8	25

VIII.3 ZAGOTAVLJANJE PM V SKLADU Z OPPN

VIII.3.1. Zagotavljanje PM za avtomobile v skladu z izdelanim OPPN

Parkirna mesta za stanovalce in druge uporabnike načrtovanih stavb je treba v celoti zagotoviti znotraj območja OPPN skladno z normativi iz predhodnega poglavja, morebitni presežek parkirnih mest pa je dopustno nameniti tudi uporabnikom širšega prostora.

Skladno s prikazanimi grafičnimi načrti OPPN se parkirna mesta za motorna vozila na območju OPPN v glavnem zagotavljajo pod terenom v kletnih etažah na gradbeni parceli posamezne stavbe. Na terenu so v okviru zunanje ureditve načrtovana le parkirna mesta na južni strani nestanovanjskih stavb O in B (41 PM). Ob stavbah A in C so na terenu načrtovana le parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje (npr. za potrebe hitre dostave, taksi ipd.), in sicer ob stavbi A dve parkirni mesti na severni strani, ob stavbi C pa eno ob uvozni klančini.

Na gradbenih parcelah stavb v območju OPPN je skladno z grafičnim delom zagotovljeno naslednje število parkirnih mest:

Zagotavljanje PM z OPPN	Stavba A	Stavbi B in O	Stavba C	Skupaj
Pod terenom	204	158	166	528
Na terenu	2	41	1	44
Skupaj	206	199	167	572
Računsko določeno število PM	185	154	155	494
Razlika v številu	21	45	12	78
Razlika v %	11,35 %	29,22 %	7,74 %	

Število parkirnih mest načrtovanih na terenu in v kletnih garažah zadošča za potrebe načrtovanih stavb v skladu z izračuni iz predhodnega poglavja. Končno število parkirnih mest v območju bo odvisno od konkretnih dejavnosti, ki bodo znane v fazi priprave projektne dokumentacije.

Morebitni presežek parkirnih mest glede na računsko določeno število se lahko poljubno prerazporedi (npr. med večja stanovanja) ali pa ponudi tudi zunanjim uporabnikom.

Če bo z izračuni v fazi izdelave projektne dokumentacije ugotovljeno večje število potrebnih parkirnih mest, kot je prikazano v grafičnih načrtih OPPN, je dodatna parkirna mesta mogoče zagotoviti z optimizacijo kletnih etaž ali z gradnjo dodatne kletne etaže pod posamezno stavbo.

VIII.3.2. Zagotavljanje PM za kolesa v skladu z izdelanim OPPN

Skladno z določili OPPN je parkirna mesta za kolesa dopustno urediti v stavbah in na tlakovanih površinah ob stavbah v bližini vhodov. Stojala za kolesa na zunanjih površinah morajo biti v posamezni prostorski enoti oblikovana enotno in morajo omogočati priklepanje koles.

V grafičnih načrtih osnutka OPPN so parkirna mesta za kolesa le delno prikazana (ob stavbi A). V nadaljnjih fazah izdelave OPPN bodo parkirna mesta ob stavbi A preverjena in ob vseh načrtovanih stavbah določena skladno z normativom določenim z odlokom OPPN.

IX. AKCIJSKI NAČRT

Za zagotavljanje trajnostne mobilnosti mora biti do pričetka uporabe stavb v območju OPPN izdelan akcijski načrt, v katerem bodo določeni ukrepi, način izvajanja ukrepov, nadzor nad izvajanjem in način upravljanja mobilnostnega načrta. Na podlagi akcijskega načrta se izvajajo ukrepi, določeni z mobilnostnim načrtom, spremlja učinkovitost ukrepov in se jih po potrebi tudi spreminja in dopolnjuje z namenom doseganja ciljev trajnostne mobilnosti.

Akcijski načrt je treba izdelati do pričetka uporabe načrtovanih stavb v območju OPPN. Za izvajanje akcijskega načrta skrbi koordinator mobilnosti, ki ga je treba določiti z akcijskim načrtom.

Cilji, ki naj bi jih zasledoval akcijski načrt, so naslednji:

1. zagotavljanje boljših pogojev za pešačenje,
2. več ljudi naj kolesari,
3. več ljudi naj uporablja javni potniški promet in alternativne oblike prevoza,
4. optimiziran motorni promet (manj voženj z osebnimi vozili, omejitev števila parkirišč, parkiranje naj se omogoči predvsem vozilom, ki prihajajo iz smeri obvoznice in se ustavijo na robu mesta).

Usmeritve za izdelavo akcijskega načrta so naslednje:

Cilj	Ukrep	Izvajalec	Rok
1,2,3,4	Ureditev Tolstojeve ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1,2,3,4	Ureditev Mašera-Spasičeve ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1,2,3,4	Rekonstrukcija Glavarjeve ulice na odseku od Slovenčeve do Mašera-Spasičeve ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1,2,3,4	Rekonstrukcija Herbersteinove ulice na odseku od Triglavске ulice do Glavarjeve ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1,2,3,4	Rekonstrukcija Slovenčeve ulice na odseku od Tolstojeve ulice do Glavarjeve ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1	Ureditev kakovostnega peš in kolesarskega dostopa do stavb z navezavo na obstoječe javne obodne ceste	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe
1, 2, 3	Ureditev udobne in pregledne peš in kolesarske povezave preko severnega dela območja OPPN v smeri vzhod-zahod	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe, postopno urejanje skladno z etapnim urejanjem
1, 2, 3	Izvedba peš povezave od POT do železniškega postajališča s prehodom za pešce preko Vodovodne ulice za izboljšanje dostopnosti peš in s kolesom	MOL	Do pričetka uporabe stavbe, ki bo zgrajena prva
1, 2, 3	Nadgradnja naprav za vodenje in upravljanje prometa za zagotavljanje ustrezne ravni prometnih uslug, predvsem za zagotavljanje dostopnosti za vse vrste prometnih uporabnikov območja OPPN, še posebej pešcev, kolesarjev ter gibalno in senzorično oviranih oseb	MOL	Sočasno z gradnjo načrtovanih stavb v območju OPPN, lahko v več etapah
2, 3	Omejitev števila parkirišč v skladu z določili OPPN	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe, kontinuirano v času uporabe
2	Ureditev normativnega števila parkirnih mest za kolesa z možnostjo priklepanja koles	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe
2	Ureditev dodatnih parkirnih mest za kolesa	Investitorji	Na podlagi analize potovalnih navad
2	Ureditev parkirnih mest za električne skiroje	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe
2	Ureditev polnilnic za električna kolesa in skiroje	Investitorji	Do pričetka uporabe posamezne stavbe

2	Za spremljajoče dejavnosti predvideti prostor za preoblačenje in tuširanje	Investitorji	Do pričetka uporabe spremljajočih dejavnosti v posamezni stavbi
2,3,4	Informiranje o možnostih javnega prevoza, sistemov izposoje koles (npr. Bikelj), souporabe avtomobila, sopotništvo: priprava zložen in letakov z informacijami, obveščanje na spletnih straneh podjetij	Investitorji, upravljavec stavbe	Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano v času uporabe
4	Pri izboru spremljajočih programov naj se v območju primarno umeščajo dejavnosti, namenjene lokalnim prebivalcem, ki bodo do območja prihajali peš in s kolesom	Investitorji, upravljavec stavbe	Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano v času uporabe
4	Kontrola dostopa do PM: ločena PM za stanovalce in obiskovalce, možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce nestanovanjskih programov v stavbah A in C	Investitorji	Od pričetka uporabe posamezne stavbe, kontinuirano v času uporabe
4	Izvedba dodatnih parkirnih mest za souporabo avtomobila	Investitorji, upravljavec stavbe in registrirani ponudniki storitev souporabe avtomobila	Na podlagi analize potovalnih navad
4	Izvedba vsaj enega PM na terenu na gradbeni parceli stavb A in C za kratkotrajno parkiranje za taksi, hitro dostavo in sopotništvo	Investitorji	Do pričetka uporabe stavb
4	Ureditev parkirnih mest za električne avtomobile	Investitorji	Do pričetka uporabe stavb, dodajanje na podlagi analize potovalnih navad
4	Vzpostavitev portala za sopotništvo med uporabniki območja	Investitorji, prevoznik	Kontinuirano v času uporabe
4	Izobraževanje in obveščanje o alternativnih možnostih prevozov tudi na daljše relacije	Investitorji, upravljavec stavb in registrirani ponudniki storitev sopotništvo in souporaba avtomobila	Na podlagi analize potovalnih navad, kontinuirano v času uporabe
1,2,3,4	Sodelovanje z lastniki sosednjih stavb v območju, prenašanje izkušenj in sodelovanje pri izvajanju ukrepov v zvezi s trajnostno mobilnostjo	Investitor ali upravljavec načrtovanih stavb v sodelovanju z lastniki stanovanj ter lastniki stavb na sosednjih zemljišč	Kontinuirano v času uporabe
1,2,3,4	Analiza potovalnih navad in učinkovitosti ukrepov, dopolnitev akcijskega načrta	Upravljalci stavb	Kontinuirano, na 5 let
4	Uvajanje učinkovitih hitrih povezav z javnim potniškim prometom v oddaljene dele mesta	MOL	Kontinuirano v času uporabe

Preglednica 9: Usmeritve za izdelavo akcijskega načrta

V akcijskem načrtu morajo biti določene konkretne aktivnosti, njihov izvajalec in roki izvedbe. Določiti je treba tudi način preverjanja ustreznosti sprejetih ukrepov in njihove realizacije. Določeni morajo biti tudi roki za monitoring. Na podlagi monitoringa je treba mobilnostni načrt ves čas tudi nadgrajevati, dopolnjevati in spreminjati, vse s ciljem zagotavljanja trajnostne mobilnosti.

X. ZAKLJUČEK

Mobilnostni načrt je izdelan na podlagi določil za urejanje mirujočega prometa, določenih v OPN MOL ID, in ob upoštevanju Celostne prometne strategije MOL, ki vzpodbuja uporabo javnih prevoznih sredstev, kolesarskega in peš prometa ter narekuje zmanjševanje uporabe osebnih motornih vozil. Pri izdelavi mobilnostnega načrta so bile upoštevane prometne razmere v prostoru in potovalne navade uporabnikov novih in obstoječih stavb.

Pri zagotavljanju trajnostne mobilnosti na obravnavani lokaciji je treba upoštevati njeno lego med Dunajsko cesto in Slovenčevo ulico, po katerih potekajo linije javnega potniškega prometa, in hkrati tudi lego v bližini obvoznice. Lokacija je dobro dostopna za vozila, ki prihajajo iz smeri obvoznice in je zato zelo dobro povezano s širšo okolico. Vozila, ki prihajajo iz smeri obvoznice tudi ne bremenijo cest znotraj cestnega obroča. Mestno središče je zelo dobro dostopno tako z linijami mestnega potniškega prometa kot tudi s kolesom, potovanje peš pa traja več kot 30 minut. Zaradi številnih linij mestnega avtobusa, ki vozijo po Dunajski cesti in Slovenčevi ulici, je lokacija dobro povezana tudi z drugimi predeli mesta. Bližnja okolica je dobro opremljena z družbeno infrastrukturo ter z oskrbnimi in storitvenimi dejavnostmi. Večino poti je tako mogoče opraviti peš ali s kolesom.

Glede na oddaljenost od mestnega središča je lokacija s peš hojo dobro povezana z bližnjo okolico, slabše pa z mestnim središčem in drugimi predeli mesta. Povezanost lokacije s središčem mesta je ob uporabi javnih prevoznih sredstev relativno dobra. Dostop z javnimi prevoznimi sredstvi do širše okolice je le posreden, preko mestnega središča. Najbolje je lokacija do širše okolice povezana s kolesom.

Vsa parkirna mesta za motorna vozila, kolesa in enosledna vozila za potrebe območja bo treba zagotoviti v območju OPPN. Večjih javnih parkirišč v bližnji okolici ni. Najbližje parkirišče P+R (Center Stožice) ima do območja OPPN neposredno povezavo z javnim potniškim prometom (linija 18) in ga lahko štejemo kot primerno za zagotavljanje parkirnih površin za potrebe obiskovalcev območja.

Zaradi lege, prometne dostopnosti ter opremljenosti z družbeno infrastrukturo in drugimi centralnimi dejavnostmi so na predmetni lokaciji dobri pogoji za izvajanje trajnostne mobilnosti.

Zaradi lege v bližini avtocestnega priključka je treba vzpodbujati, da se čim več poti z avtomobilom opravi le na relaciji od območja OPPN v smeri avtocestnega priključka in obratno, torej do ciljev na avtocestnem obroču in v zunanjih regijah, ne pa tudi v smeri mestnega središča. Na ta način bo mestna prometna mreža manj obremenjena.

Število uporabnikov motornih vozil je treba zmanjševati z omejevanjem števila parkirnih mest v območju ter z vzpodbujanjem pešačenja, kolesarjenja in uporabo trajnostnih oblik prevoza (kolo, javni prevoz, sopotništvo, souporaba avtomobila...). Za dostop do lokacije z različnih delov mesta je primerna tudi uporaba električnih koles, enoslednih vozil ter koles in skirojev na električni pogon.

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v prostoru so predlagani naslednji kratkoročni ukrepi:

- prometna ureditev cest v vplivnem območju OPPN za izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti in pretočnosti (izvede MOL):
 - ureditev Tolstojeve ulice,
 - ureditev Mašera-Spasičeve ulice,
 - rekonstrukcija Glavarjeve ulice na odseku od Slovenčeve ulice do Mašera-Spasičeve ulice,
 - rekonstrukcija Herbersteinove ulice na odseku od Triglavске ulice do Glavarjeve ulice in
 - rekonstrukcija Slovenčeve ulice na odseku od Tolstojeve ulice do Glavarjeve ulice,
- izvedba peš povezave od POT do železniškega postajališča s prehodom za pešce preko Vodovodne ulice za izboljšanje dostopnosti peš in s kolesom (izvede MOL),
- nadgradnja naprav za vodenje in upravljanje prometa za zagotavljanje ustrezne ravni prometnih uslug, predvsem za zagotavljanje dostopnosti za vse vrste prometnih uporabnikov območja OPPN, še posebej pešcev, kolesarjev ter gibalno in senzorično oviranih oseb (izvede MOL),
- ureditev udobnih in preglednih peš in kolesarskih povezav za vse stanovalce preko območja OPPN, še posebej ureditev peš povezave v smeri vzhod-zahod za dostopanje do objektov družbene infrastrukture in oskrbe ter do najbližjih postaj javnega potniškega prometa (izvede investitor),
- ureditev ustreznih parkirnih mest za kolesa z možnostjo varnega priklepanja: uredi se več parkirnih mest za dodatno stimulacijo potovanja s kolesom (izvede investitor),
- ureditev parkirnih mest za električne skiroje (izvede investitor),
- ureditev polnilnic za električna kolesa in skiroje (izvede investitor),
- predvideti prostor za tuširanje in preoblačenje zaposlenih v načrtovanih spremljajočih dejavnostih (poskrbi investitor),

- izvedba dodatnih parkirnih mest za sistem souporabe avtomobila: (izvedeta investitor in ponudnik, nadzira upravljavec stavbe),
- izvedba vsaj enega PM na terenu na gradbenih parcelah stavb A in C za kratkotrajno ustavljanje za taksi, hitro dostavo in sopotništvo (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe),
- omejevanje števila parkirnih mest v območju OPPN: brez možnosti parkiranja bodo uporabniki območja OPPN dodatno stimulirani za trajnostne oblike potovanj (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe),
- kontrola vstopa do parkirnih mest: ločena parkirna mesta za stanovalce in obiskovalce, zagotavljanje prostih parkirnih mest za obiskovalce z ustreznim prometnim režimom (izvede investitor, nadzira upravljavec stavbe v območju OPPN),
- ureditev parkirnih mest za električne avtomobile (izvede investitor),
- možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce nestanovanjskih programov v stavbah A in C (investitor, upravljavec stavbe).
- spreminjanje potovalnih navad uporabnikov z izobraževanjem in obveščanjem o alternativnih možnostih prevozov tudi na daljše relacije s ciljem, da bi se zmanjšalo število osebnih vozil (izvajata investitor, upravljavec stavbe in ponudniki storitev sopotništvo in souporaba avtomobila),
- pri spremljajočih programih, naj se v območje primarno umeščajo dejavnosti, namenjene lokalnim prebivalcem, ki bodo do območja prihajali peš in s kolesom (izvajata investitor in upravljavec),
- vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad pri uporabnikih v območju OPPN: informiranje o možnostih javnega prevoza, sistemov izposoje koles, souporabe avtomobila, sopotništva: priprava zloženek in letakov z informacijami (izvaja upravljavec stavbe v območju),
- vzpodbujanje souporabe avtomobilov, vzpostavitev portala za sopotništvo med uporabniki območja (izvajata investitor in prevoznik),
- prenašanje izkušenj in sodelovanje pri izvajanju ukrepov v zvezi s trajnostno mobilnostjo, kot na primer vzpodbujanje souporabe vozil med stanovalci v bližnjih stanovanjskih območjih, vzpostavitev skupnega portala za sopotništvo ipd. (izvaja investitor ali upravljavec stavbe v sodelovanju z lastniki stanovanj),
- analiza potovalnih navad uporabnikov območja OPPN in iskanje novih rešitev, ki bi dodatno pripomogle k trajnostni mobilnosti,
- izdelava akcijskega načrta, v katerem bodo določeni ukrepi, način izvajanja ukrepov, nadzor nad izvajanjem in način upravljanja mobilnostnega načrta (izdelajo investitorji do pričetka uporabe načrtovanih stavb, za izvajanje skrbi koordinator mobilnosti).

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v prostoru predlagamo še naslednje dolgoročne ukrepe:

- uvajanje učinkovitih hitrih povezav z javnim potniškim prometom v različne dele mesta,
- preveritev prometnega režima (smer vožnje, signalizacija, profili cest) za izboljšanje prometne varnosti in pretočnosti v širšem vplivnem območju OPPN.

Obravnavana lokacija je glede dostopnosti, opremljenosti in povezanosti z objekti družbene infrastrukture, storitev in oskrbe povsem primerljiva z zemljišči v 200 m pasu ob Dunajski cesti, kjer je določena parkirna cona 2. Še posebej to velja za stanovalce in zaposlene v nestanovanjskih programih, ki so dobro seznanjeni z možnostmi trajnostnih prometnih povezav. Zato predlagamo, da se za dejavnosti, pri katerih obiskovalci predstavljajo manjši delež, za izračun potrebnih parkirnih mest uporabijo parkirni normativi OPN MOL ID za parkirno cono 2 z dodatkom 10 % parkirnih mest za obiskovalce. Za vse ostale nestanovanjske programe pa se uporabi normativ za parkirno cono 3.

Za izračun potrebnega števila parkirnih mest za kolesa se pri stanovanjski in poslovni dejavnosti uporabijo parkirni normativi za cono 2, pri ostalih nestanovanjskih dejavnostih pa parkirni normativi za cono 3.

Dodatno je treba na gradbeni parceli stavb A in C zagotoviti eno do dve parkirni mesti za kratkotrajno parkiranje za potrebe hitre dostave, sopotništvo in za taksi.

V okviru prostorskih možnosti naj se zagotovijo tudi dodatna parkirna mesta za souporabo.

Z mobilnostnim načrtom je določen normativ za najmanjše dopustno število PM za stavbe v območju OPPN, število PM lahko odstopa navzgor.

Za zagotavljanje trajnostne mobilnosti je treba do pričetka uporabe načrtovanih stavb izdelati akcijski načrt, v katerem bodo določeni ukrepi, način izvajanja ukrepov, nadzor nad izvajanjem in način upravljanja mobilnostnega načrta.

Cilji, ki naj bi jih zasledoval akcijski načrt, so naslednji:

1. zagotavljanje boljših pogojev za pešačenje
2. več ljudi naj kolesari
3. več ljudi naj uporablja javni potniški promet in alternativne oblike prevoza

4. optimiziran motorni promet (manj voženj z osebnimi vozili, omejitev števila parkirišč, parkiranje naj se omogoči predvsem vozilom, ki prihajajo iz smeri obvoznice in se ustavijo na robu mesta).

Na podlagi akcijskega načrta se izvajajo ukrepi, določeni z mobilnostnim načrtom, spremlja učinkovitost ukrepov in se jih po potrebi tudi spreminja in dopolnjuje z namenom doseganja ciljev trajnostne mobilnosti. Za izvajanje akcijskega načrta skrbi koordinator mobilnosti, ki mora biti določen z akcijskim načrtom.