



---

# Mobilnostni načrt

## za izvedbo skate parka v kompleksu Športni park Stožice

---

FAZA

---

**mobilnostni načrt**

---

ŠTEVILKA  
PROJEKTA

---

**8621**

---

NAROČNIK

---

**Mestna občina Ljubljana**

Mestni trg 1  
1000 Ljubljana

---

IZDELOVALEC

---

**Ljubljanski urbanistični zavod d. d.**

Verovškova ulica 64  
1000 Ljubljana

---

ODGOVORNA  
OSEBA

---

**Tadej Pfajfar**

univ. dipl. inž. geod.

---

PODPIS IN ŽIG

---

DATUM

---

**februar 2020**

## PODATKI O NALOGI

Naročnik: **Mestna občina Ljubljana**  
Mestni trg 1  
1000 Ljubljana

Naloga: **MOBILNOSTNI NAČRT ZA IZVEDBO SKATE PARKA V  
KOMPLEKSU ŠPORTNI PARK STOŽICE**

Vrsta projektne dokumentacije: **MOBILNOSTNI NAČRT**

Izdelovalec: **Ljubljanski urbanistični zavod, d.d.**  
Verovškova 64  
1000 Ljubljana

Nosilec naloge: **Klemen Milovanovič, univ. dipl. inž. grad**

Podpis:

Sodelavci: **Rok Vodopivec, mag. inž. grad.**

Številka projekta: **8621**

Kraj in datum: **Ljubljana, februar 2020**

## KAZALO VSEBINE

1. UVOD .....	2
2. VELJAVNI PROSTORSKI AKTI NA OBMOČJU UREJANJA.....	3
2.1. PODATKI O ZEMLJIŠKI PARCELI .....	4
2.2. PODATKI O NAMENSKI RABI PROSTORA .....	4
3. UMEMTITEV IN ZASNOVA SKATE PARKA .....	6
3.1. SPLOŠNI PODATKI O SKATE PARKU.....	6
3.2. OBSTOJEČA PROMETNA UREDITEV NA OBMOČJU SKATE PARKA .....	7
3.3. PREDVIDENA PROMETNA UREDITEV NA OBMOČJU SKATE PARKA .....	8
4. ANALIZA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST.....	10
4.1. PREDVIDENO ŠTEVILO PARKIRNIH MEST.....	10
4.2. DEJANSKO ŠTEVILO PARKIRNIH MEST .....	10
4.3. UPOŠTEVANO ŠTEVILO PARKIRNIH MEST .....	11
5. ANALIZA PARKIRNIH IN PROMETNIH REŽIMOV .....	12
5.1. PARKIRNI REŽIM V ČASU PRIREDITEV .....	12
5.2. PROMETNI REŽIM V ČASU PRIREDITEV .....	15
5.3. JAVNI POTNIŠKI PROMET V ČASU PRIREDITEV .....	15
5.4. PARKIRNI REŽIM V ČASU IZVEN PRIREDITEV .....	16
6. ANALIZA DOSTOPNOSTI OBMOČJA.....	17
6.1. CESTNO PROMETNO OMREŽJE NA OBMOČJU OBRAVNAVE.....	17
6.2. DOSTOPNOST DO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA.....	19
6.3. DOSTOPNOST DO POVRŠIN ZA KOLESARJE IN PEŠ PROMET.....	21
6.4. UGOTOVITVE ANALIZE DOSTOPNOSTI OBMOČJA .....	24
7. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MOL .....	25
7.1. OBSTOJEČE STANJE PROMETA V LJUBLJANI .....	25
7.2. POTOVALNE NAVADE PREBIVALSTVA .....	27
7.3. RAZVOJ PROMETA V LJUBLJANI .....	28
8. UGOTOVITVE MOBILNOSTNEGA NAČRTA .....	31

## 1. UVOD

Predmet tega elaborata je izdelava mobilnostnega načrta za potrebe izgradnje skate parka v sklopu kompleksa Športnega parka Stožice. Na podlagi mobilnostnega načrta se preveri ustreznost nove zasnove mirujočega prometa v podzemni garaži pod vzhodnimi tribunami stadiona ter ugotovi, ali zmanjšanje števila parkirnih mest bistveno vpliva na zagotavljanje ustreznih prometnih razmer na območju urejanja. Poleg upoštevanja rezultatov analiz, ki se jih izvede v sklopu mobilnostnega načrta (analiza zasedenosti parkirnih površin, analiza dostopnosti območja) se pri določitvi končnih ugotovitev mobilnostnega načrta upošteva tudi usmeritve, ki jih podajajo strateški dokumenti s področja načrtovanja in urejanja prometa na območju Mestne občine Ljubljana (MOL), katerih cilj je zmanjševanje števila motornih vozil na mestni cestni mreži. Obravnavano območje urejanja je prikazano na slikah v nadaljevanju:



Sliki 1 in 2: Lokacija območja urejanja

Območje urejanja leži v mestnem predelu Stožice in je del kompleksa Športnega parka Stožice. Širše območje Športnega parka Stožice na severu omejujeta severna obvozna cesta (H3) in severna servisna cesta, ki poteka med severno obvoznico in območjem Športnega parka. Na zahodni strani širše območje obravnave meji na Vojkovo cesto, ki poteka v smeri sever-jug, na vzhodni strani pa območje sega do krožišča Tomačevo in Štajerske ceste. Na južni strani je območje urejanja omejeno s kmetijskimi površinami med Vojkovo in Štajersko cesto ter Božičevo ulico.

Na območju urejanja želi investitor, Mestna občina Ljubljana, pod vzhodnimi tribunami stadiona urediti nov skate park v skupni velikosti cca. 1.350 m<sup>2</sup>. Zaradi umestitve skate parka je na območju garaže pod vzhodno tribuno stadiona potrebna preureditev obstoječe prometne ureditve, vključno s preureditvijo površin namenjenih mirujočemu prometu (parkirne površine). Po končani predvideni preureditvi prometne ureditve se na območju urejanja število parkirnih mest nekoliko zmanjša, in sicer za 18 PM za osebna vozila in 4 PM za avtobuse.

Na podlagi mobilnostnega načrta se ugotovi, ali zmanjšanje števila parkirnih mest (PM) vpliva na poslabšanje prometnih razmer na območju obravnave oziroma ali je kljub zmanjšanju števila PM na območju obravnave možno zagotoviti ustrezne razmere z vidika mirujočega prometa.

## 2. VELJAVNI PROSTORSKI AKTI NA OBMOČJU UREJANJA

Na območju Športnega parka Stožice veljajo naslednji prostorski akti:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (OPN MOL ID – 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 in 42/18 in 78/19 – DPN).
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del (OPN MOL SD – 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 podrobnem prostorskem načrtu za območje Športno rekreacijskega parka Stožice (Uradni list RS, št. 57/08, 78/10 in 42/18).

V Odloku o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje Športno rekreacijskega parka Stožice so v 22. členu navedeni pogoji za prometno urejane na obravnavanem območju. Pogoji za urejanje mirujočega prometa, kolesarskega in peš prometa ter javnega potniškega prometa so povzeti v nadaljevanju:

### Mirujoči promet

Za vse predvidene objekte in programe (na območju urejanja) morajo biti zagotovljene zadostne parkirne površine praviloma pod nivojem terena.

V sklopu parkirnih površin v osrednjem delu med stadionom in športno dvorano je treba zagotoviti najmanj 3.500 parkirnih mest za osebna vozila za vse načrtovane programe, od tega najmanj 2.500 parkirnih mest za trgovsko-poslovni program in 5 % parkirnih mest od skupnega števila parkirnih mest za funkcionalno ovirane osebe. Treba je zagotoviti tudi najmanj 88 parkirnih mest za avtobuse ter dostavna vozila.

V parkirni hiši med Vojkovo cesto in servisno cesto severne obvozne ceste je predvidenih najmanj 1.300 parkirnih mest za osebna vozila, od tega 5 % parkirnih mest za funkcionalno ovirane osebe.

### Kolesarski in peš promet

V območju športno rekreacijskega parka je kolesarski in peš promet predviden na nivoju terena (300 m.n.v.). Ob servisni cesti severne obvozne ceste je obstoječa kolesarska pot ukinjena, povezava med Vojkovo in Štajersko cesto pa je vzpostavljena po novi kolesarski poti, ki se preko podvoza priključi na obstoječo kolesarsko pot na vzhodni strani Štajerske ceste. Načrtovan podvoz pod Štajersko cesto je na koti 291,50 m.n.v.

Na jugovzhodnem delu območja OPPN Pot spominov in tovarništva preko mostu prečka Štajersko cesto. POT v tem delu poteka v premi. Most za pešce in kolesarje je načrtovan v konveksnem loku nad Štajersko cesto. Kota spodnjega roba konstrukcije mostu znaša 301,10 m.n.v. Dimenzije mostu znašajo 4,00 x 58,00 m.

## Javni potniški promet

Na Vojkovi cesti je predvidena ureditev avtobusnega postajališča na vzhodni strani južno od križišča Vojkove ceste in Maroltove ulice. Širina avtobusne niše je 3,00 m.

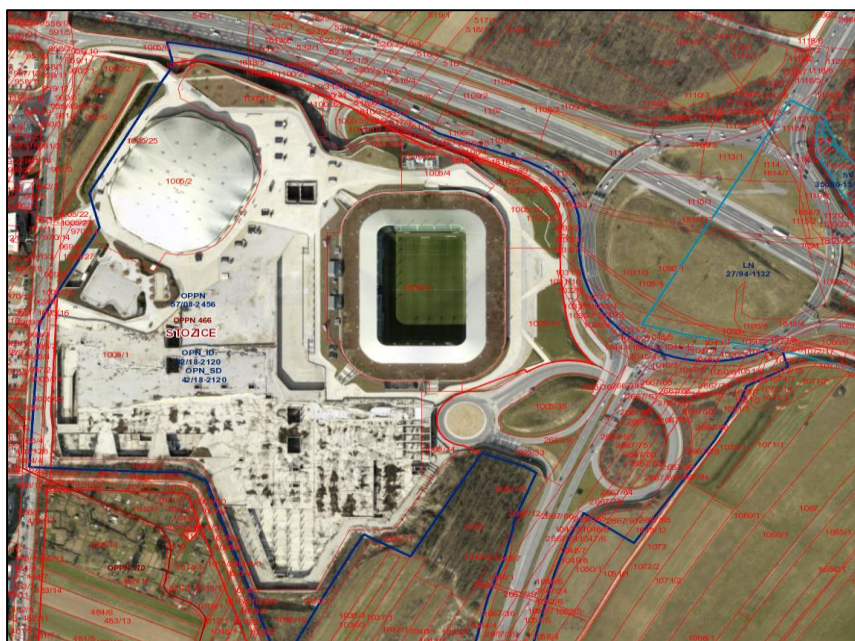
Na Štajerski cesti je predvidena ureditev avtobusnega postajališča na vzhodni strani, severno od mosta, preko katerega POT prečka Štajersko cesto. Širina avtobusne niše je 3,00 m.

V območju športno rekreacijskega parka je predvidena ureditev avtobusnega postajališča v neposredni bližini glavnih vhodov in vertikalnih povezav, lahko tudi v podzemni etaži. Postajališče je dolžine 36,00 m in širine 3,00 m in omogoča zaporedno ustavljanje dveh zglobnih avtobusov.

### 2.1. PODATKI O ZEMLJIŠKI PARCELI

Gradbeni posegi v sklopu izgradnje skate parka v območju kompleksa Športnega parka Stožice so omejeni na naslednjo zemljiško parcelo:

- katastrska občina: 1735 - Stožice
- številka parcele: 1005/3



#### LEGENDA:

- parcelne meje
- območja veljavnosti prostorskih aktov

Slika 3: Prikaz zemljiškega katastra na območju urejanja

### 2.2. PODATKI O NAMENSKI RABI PROSTORA

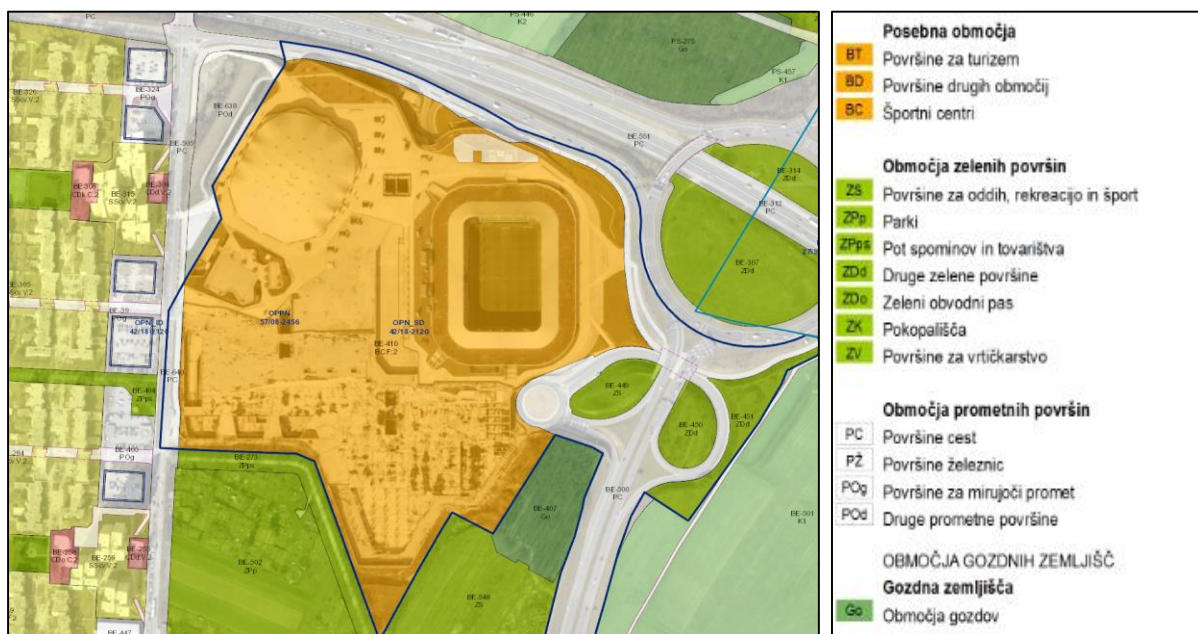
V odloku o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje Športno rekreacijskega parka Stožice je v 9. členu določena namembnost območja, in sicer:

- Območje OPPN je namenjeno ureditvi športno rekreacijskega parka s stadionom, športno dvorano in trgovsko-poslovnim objektom, parkirnimi površinami, zelenimi in utrjenimi površinami ter prometnimi in komunalnimi ureditvami.
- Območje je namenjeno tudi ureditvi nadomestne vrtnarije s spremljajočim programom in nadomestni gradnji odstranjenih objektov.



- V območju OPPN so dopustne naslednje dejavnosti: športne in rekreacijske dejavnosti, trgovske dejavnosti, poslovne dejavnosti, storitvene dejavnosti, gostinske dejavnosti, gospodarske dejavnosti (vrtnarija s spremljajočim programom), kulturno-razvedrilne dejavnosti, bivanje in parkiranje.

V OPN MOL ID je območje Športnega parka Stožice kategorizirano kot območje s podrobnejšo namensko rabo: Športni centri (BC) – območja, namenjena športnim aktivnostim in prireditvam.



Slika 4: Prikaz namenske rabe prostora na območju urejanja

Za namensko rabo BC so v OPN MOL ID navedeni naslednji dopustni objekti in dejavnosti (a):

- 12650 Stavbe za šport,
- 12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo: samo ambulate,
- 24110 Športna igrišča,
- 24122 Drugi gradbeni in inženirski objekti za šport, rekreacijo in prosti čas.

(b) Pogojno dopustni objekti in dejavnosti:

- 12301 Trgovske stavbe (do 500,00 m<sup>2</sup> BTP objekta ali dela objekta),
- 12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno namestitvev,
- 12112 Gostilne, restavracije in točilnice,
- 12203 Druge poslovne stavbe,
- 12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (vezane na program v območju),
- 12520 Rezervoarji, silosi in skladišča, če dopolnjujejo osnovno namembnost območja.
- 12420 Garažne stavbe: samo garaže, kolesarnice in pokrita parkirišča.

Dejavnosti in objekti iz točke (b) so dopustne, če dopolnjujejo osnovno namembnost območja.

(c) Drugi dopustni posegi v prostor:

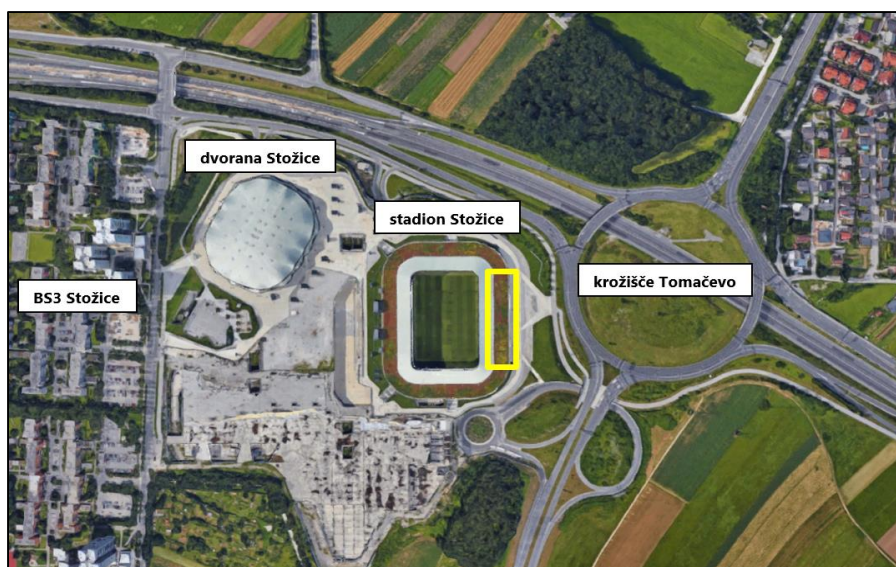
- prekritje odprtih športnih igrišč z začasnimi konstrukcijami (baloni),
- dopustni so spremljajoči objekti, potrebni za funkcioniranje športnih igrišč (garderobe, shrambe rekvizitov, sanitarije, klubski prostori), do 200,00 m<sup>2</sup> BTP objekta ali dela objekta.

### 3. UMEŠTITEV IN ZASNOVA SKATE PARKA


Podatki o umestitvi, zasnovi in predvideni novi prometni ureditvi na območju skate parka so povzeti iz projekta Idejna zasnova skateparka v Stožicah (projektna naloga, Sadar+Vuga d.o.o., Ljubljana, december 2019).

#### 3.1. SPLOŠNI PODATKI O SKATE PARKU

Območje urejanja je pozicionirano v podzemno garažo Športnega parka Stožice, natančneje v kleti pod vzhodnimi tribunami stadiona Stožice. Glavni dostop do novega skate parka se uredi preko obstoječega požarnega stopnišča, ob vhodu C 18-20.



LEGENDA:

 območje skate parka (podzemna garaža)

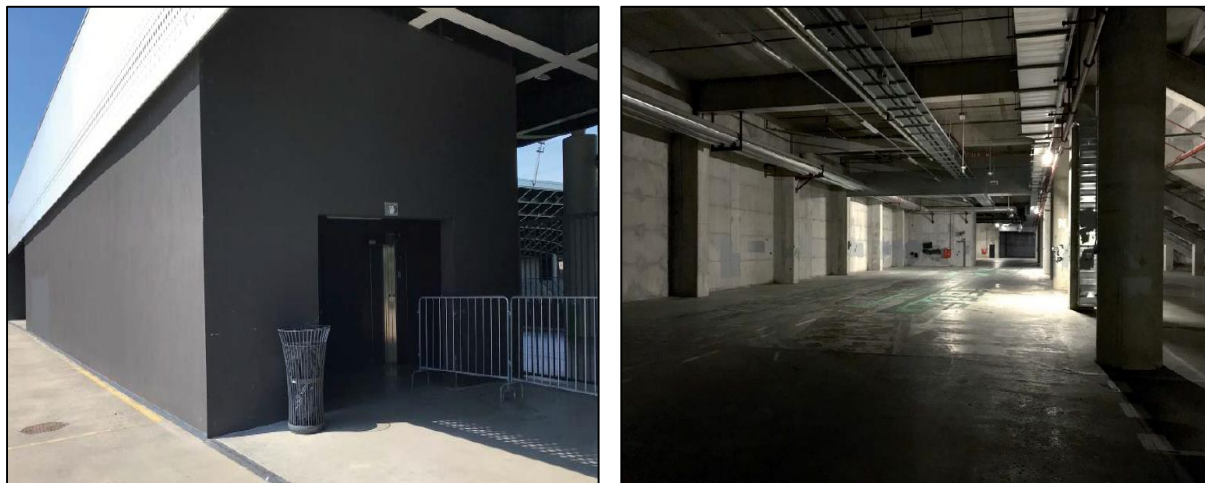
Slika 5: Predvidena lokacija skate parka Stožice

Skate park v Stožicah bo razdeljen na dva dela, povezan pa bo z mostom nad požarnim izhodom. V okviru skate parka se na območju urejanja uredijo manjši skupni prostori (garderobe, recepcija in sanitarije) ter dve večji dvorani. Dostop do skate parka je predviden preko podzemne garaže ter preko stopnišča iz območja platoja pred stadionom.



Sliki 6 in 7: Zasnova skate parka Stožice (vir: IDZ skateparka v Stožicah, Sadar+Vuga, december 2019)

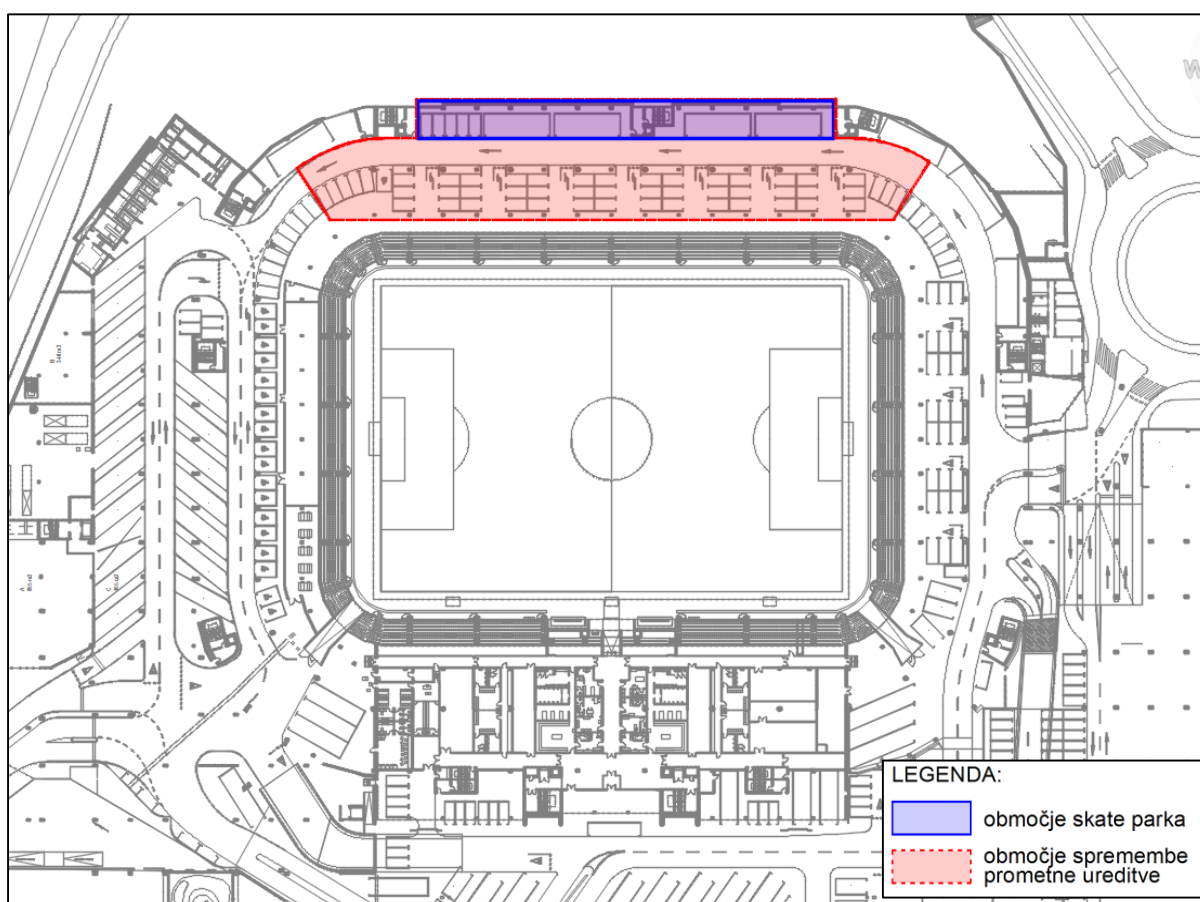




Sliki 8 in 9: Obstoječa ureditev območja skate parka (vir: IDZ skateparka v Stožicah, Sadar+Vuga, december 2019)

### 3.2. OBSTOJEČA PROMETNA UREDITEV NA OBMOČJU SKATE PARKA

Obstoječa prometna ureditev v podzemni garaži na območju stadiona Stožice, vključno z ureditvijo parkirnih površin, je prikazana na sliki v nadaljevanju:



Slika 10: Obstoječa prometna ureditev na območju obravnave

Pod vzhodnimi tribunami stadiona Stožice je obstoječa prometna ureditev vezana na enosmerno cesto širine 7,00 m, ki vodi od južnega vstopnega krožišča proti severnemu izvozu na servisno cesto obvoznice. Ob vzhodni strani ceste so v obstoječi prometni ureditvi urejena parkirišča za avtobuse, ob zahodni strani pa parkirni žepi za osebna vozila s pravokotnim režimom parkiranja.

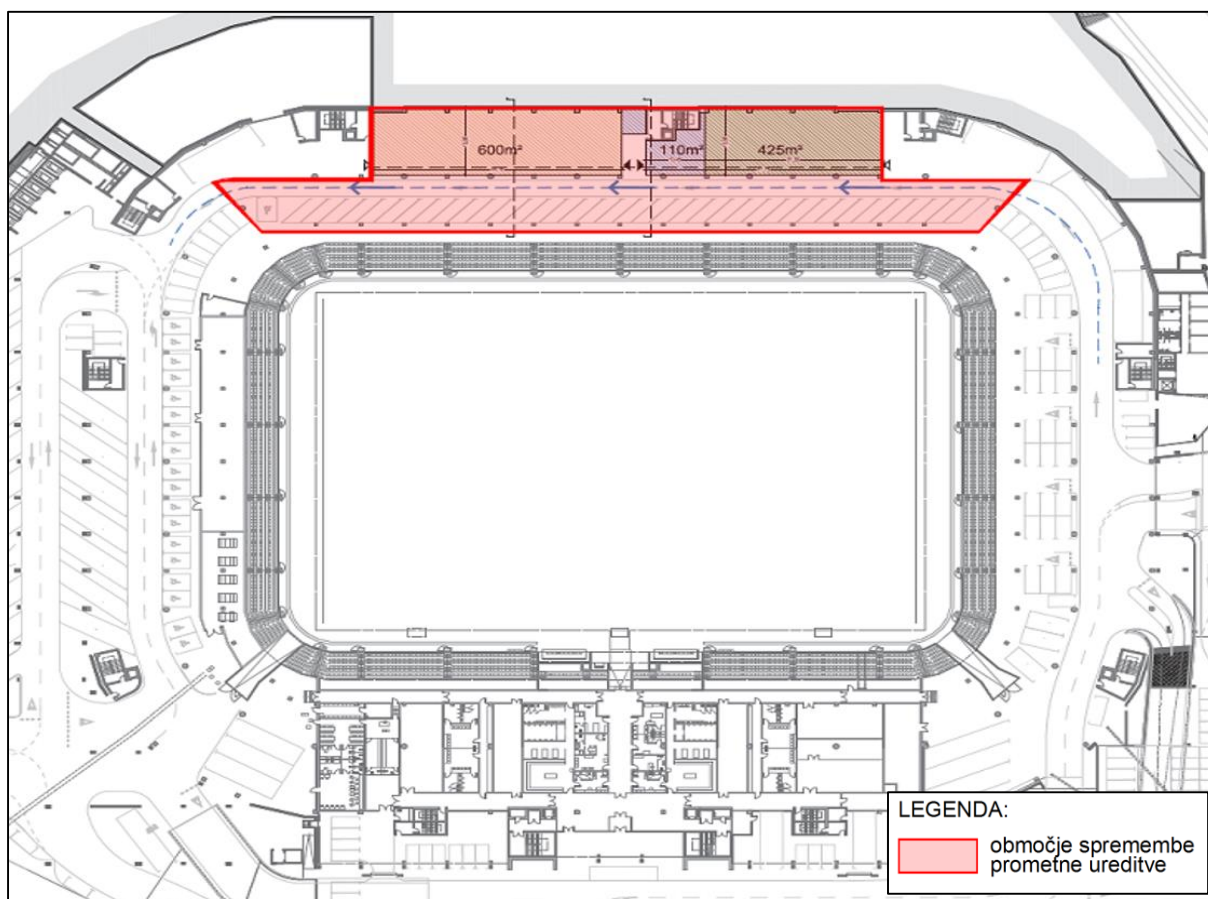
Območje predvidenega skate parka zasede del obstoječe dovozne ceste in avtobusna parkirišča vzhodno od nje. Prometno ureditev pod vzhodnimi tribunami stadiona Stožice, vključno z ureditvijo parkirnih površin, je zato potrebno spremeniti.

V obstoječi prometni ureditvi je na območju, kjer so predvidene spremembe prometne ureditve, urejeno naslednje število parkirnih mest:

- **55 PM za osebna vozila** (50 PM na zahodni strani in 5 PM na vzhodni strani dovozne ceste)
- **4 PM za avtobuse** (vsa PM na vzhodni strani dovozne ceste)
- **1 PM za gibalno ovirane osebe** (na zahodni strani dovozne ceste)

### 3.3. PREDVIDENA PROMETNA UREDITEV NA OBMOČJU SKATE PARKA

Predvidena prometna ureditev v podzemni garaži na območju stadiona Stožice, vključno z ureditvijo parkirnih površin, je prikazana na sliki v nadaljevanju:



Slika 11: Predvidena prometna ureditev na območju obravnave

Nova prometna ureditev pod vzhodnimi tribunami stadiona Stožice predvideva vzpostavitev nove enosmerne dovozne ceste ob srednji vrsti podpornih stebrov, zahodno od skate parka. Nova cesta se nameni vsem vrstam vozil (osebna vozila, avtobusi, dostava, intervencija), njena skupna širina pa je 4,00 m (širina vozišča 3,50 m ter obojestranski varovalni pas 0,25 m).

Na zahodni strani nove ceste se na preostanku prostora pod tribunami uredi parkirišče za osebna vozila. Glede na predvideno širino nove enosmerne ceste (skupno 4,00 m) sta na tem območju možna dva načina izvedbe parkiranja, in sicer:

- Ureditev parkiranja pod kotom 45°: Poleg ceste je potrebno urediti prostor za parkiranje vozil v širini 5,25 m (skupna širina prometnih površin 9,25 m). Glede na določila v tehnični specifikaciji za javne ceste TSC 02.401:2010 (»Označbe na vozišču: oblika in mere«) je ob izvedbi takega načina parkiranja predvidena širina enosmerne dostopne ceste (skupno 4,00 m) ustrezna in omogoča normalno prevoznost in manevriranje osebnih vozil (uvoz in izvoz iz parkirnega mesta na dovozno cesto).
- Pravokotno parkiranje: Poleg ceste s širino 4,00 m je potrebno zagotoviti tudi manevrirni prostor s širino 2,00 m in prostor za parkiranje vozil v širini 5,00 m (skupna širina 11,00 m). Pri tej rešitvi je parkirna mesta treba umestiti med zahodno vrsto podpornih stebrov. Glede na določila v tehnični specifikaciji za javne ceste TSC 02.401:2010 (»Označbe na vozišču: oblika in mere«) je ob izvedbi takega načina parkiranja predvidena širina enosmerne dostopne ceste (skupno 4,00 m, z dodatno površino za manevriranje pa 6,00 m) ustrezna in omogoča normalno prevoznost in manevriranje osebnih vozil (uvoz in izvoz iz parkirnega mesta na dovozno cesto).

Z vzpostavitvijo nove prometne ureditve se lahko na območju urejanja nadomesti le del obstoječih parkirnih mest. Ob upoštevanju variante 1 (parkiranje pod kotom 45°) se na območju sprememb prometne ureditve lahko zagotovi:

- **37 PM za osebna vozila** (vsa na zahodni strani nove dovozne ceste)
- **1 PM za gibalno ovirane osebe** (na zahodni strani nove dovozne ceste)

Ob vzpostavitvi nove prometne ureditve se število parkirnih mest na območju urejanja, glede na obstoječo prometno ureditev, nekoliko zmanjša, in sicer za:

- **18 PM za osebna vozila**
- **4 PM za avtobuse**

V nadaljevanju Mobilnostnega načrta se na podlagi različnih analiz (analiza zasedenosti parkirnih površin, analiza dostopnosti območja ...) ugotovi, ali zmanjšanje števila parkirnih mest vpliva na zagotavljanje ustreznih prometnih razmer na celotnem območju Športnega parka Stožice.

## 4. ANALIZA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST

V nadaljevanju je predstavljeno število parkirnih mest za motorni promet, ki je na območju urejanja predvideno po projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja in število parkirnih mest za motorni promet, ki so na območju urejanja, v času izdelave mobilnostnega načrta (februar 2020) dejansko zagotovljena oziroma na voljo za uporabo.

### 4.1. PREDVIDENO ŠTEVILO PARKIRNIH MEST

Na podlagi izdanega gradbenega dovoljenja je na območju Športnega parka Stožice predvideno naslednje število parkirnih mest za motorni promet:

SKUPAJ ŠPS:	osebna PM	avtobus	dostava
Nivo -6,00	131	12	17
Nivo -9,50	1.824	0	0
Nivo -12,00, -13,00	1.568	50	22
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.523</b>	<b>62</b>	<b>39</b>

Glede na namen / uporabnike pa so parkirna mesta razdeljena:

SKUPAJ ŠPS:	osebna PM	avtobus	dostava
Parkirišča stadion	572	50	22
Parkirišča dvorana	432	12	4
Parkirišča trgovski center	2.519	0	13
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.523</b>	<b>62</b>	<b>39</b>

Ker projekt Športnega parka Stožice še ni v celoti zaključen (izvedena sta samo stadion in športna dvorana, trgovski del pa v času izdelave mobilnostnega načrta še ni izveden) se dejansko število parkirnih mest na območju urejanja razlikuje od števila parkirnih mest, ki so predvidena na podlagi pridobljenega gradbenega dovoljenja.

### 4.2. DEJANSKO ŠTEVILO PARKIRNIH MEST

V obstoječi prometni ureditvi je v času izdelave mobilnostnega načrta (februar 2020) v garažni hiši na območju Športnega parka Stožice skupno na voljo naslednje število parkirnih mest:

**Parkirna mesta v lasti MOL-a** (na voljo za obiskovalce stadiona / športne dvorane)

- 509 PM za osebna vozila, od tega je 29 PM prilagojenih gibalno oviranim osebam
- 45 PM za avtobuse

**Parkirna mesta v zasebni lasti podjetja Trgovsko mesto d.o.o.**

- 707 PM za osebna vozila

Dostop do parkirnih površin v lasti MOL-a oziroma parkirnih površin v zasebni lasti je urejen preko Vhoda 1 (iz Štajerske ceste) in Vhoda 5 (iz severne servisne ceste).



Na delu parkirišča, do katerega je urejen dostop preko Vhoda 4 (preko severne servisne ceste) in je v upravljanju Javnega zavoda Šport Ljubljana so urejene parkirne površine za nastopajoče oziroma organizatorje prireditev. Na tem delu garažne hiše je urejeno naslednje število parkirnih mest:

#### **Parkirna mesta v upravljanju Javnega zavoda Šport Ljubljana**

- 109 PM za osebna vozila
- 17 PM za avtobuse

Na podlagi podatkov JP LPT d.o.o. je na območju Športnega parka Stožice v obstoječi prometni ureditvi tako na voljo 1.325 PM za osebna vozila in 62 PM za avtobuse. Vsa ostala parkirna mesta se bodo na območju urejanja zagotovila po dokončanju celotnega predvidenega projekta.

Ob upoštevanju, da se po vzpostavitvi skate parka število parkirnih mest na območju pod vzhodno tribuno stadiona zmanjša za 18 PM za osebna vozila in 4 PM za avtobuse je na območju Športnega parka Stožice, z upoštevanjem sedanjega števila parkirnih mest možno zagotoviti:

- 1.307 PM za osebna vozila
- 58 PM za avtobuse

Ob dokončanju celotnega projekta Športnega parka Stožice se bo zaradi umestitve skate parka pod vzhodno tribuno stadiona za 22 PM (18 PM za osebna vozila in 4 PM za avtobuse) zmanjšalo tudi skupno predvideno število parkirnih mest, in sicer na:

- 3.505 PM za osebna vozila
- 58 PM za avtobuse
- 39 PM za dostavo

Pri določevanju skupnega števila parkirnih mest se upošteva, da se zmanjša samo število parkirnih mest za potrebe stadiona, skupno število parkirnih mest za potrebe športne dvorane in trgovskega dela pa ostane nespremenjeno.

#### **4.3. UPOŠTEVANO ŠTEVILO PARKIRNIH MEST**

V nadaljevanju mobilnostnega načrta je bilo ob izdelavi posameznih analiz upoštevano število parkirnih mest, ki je na območju Športnega parka Stožice na voljo v času izdelave mobilnostnega načrta. Kljub temu, da se po dokončanju celotnega projekta Športnega parka Stožice na območju urejanja predvideva več kot 2.000 dodatnih PM (predvsem za potrebe trgovskega centra), le-ta v izračunih niso bila upoštevana.

## 5. ANALIZA PARKIRNIH IN PROMETNIH REŽIMOV

Na območju Športnega parka Stožice so parkirne površine urejene v garažni hiši pod stadionom oziroma športno dvorano. Dostop do garažne hiše je urejen preko treh uvozov, in sicer enega uvoza z dostopom preko Štajerske ceste (Vhod 1) in dveh uvozov z dostopom preko severne servisne ceste (Vhoda 4 in 5). Obstoječe parkirne površine v garažni hiši na območju Športnega parka Stožice so namenjene predvsem:

- obiskovalcem in drugim udeležencem (organizatorji, nastopajoči ...) športnih in kulturno-zabavnih prireditev na območju Športnega parka Stožice;
- uporabnikom parkirišča P+R Stožice;
- abonentom oziroma najemnikom parkirnih mest v garažni hiši.

V sklopu mobilnostnega načrta sta bila na območju urejanja obravnavana dva različna parkirna režima, in sicer:

- parkirni režim v času prireditev, in
- parkirni režim v času izven prireditev.

V času večjih dogodkov oziroma prireditev na območju Športnega parka Stožice se delno prilagodi tudi obstoječi prometni režim na območju obravnave ter režim vožnje javnega potniškega prometa. Predvidene spremembe so podrobneje opisane v nadaljevanju.

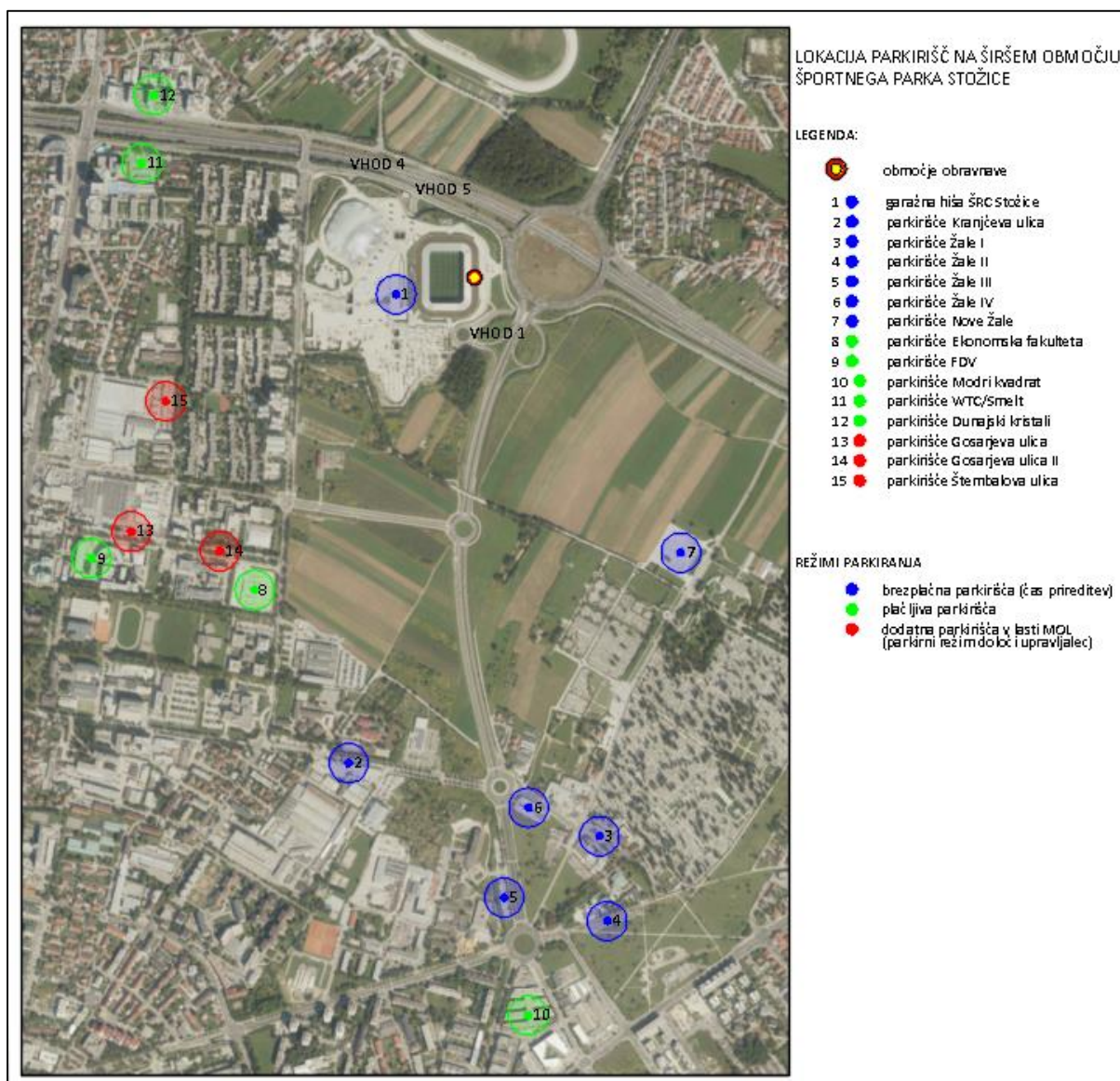
### 5.1. PARKIRNI REŽIM V ČASU PRIREDITEV

V času športnih in ostalih kulturno-zabavnih prireditev na območju Športnega parka Stožice so v obstoječi prometni ureditvi za obiskovalce na voljo vsa parkirna mesta, ki so v lasti MOL-a (509 PM za osebna vozila, 45 PM za avtobuse). Za potrebe organizatorjev in nastopajočih so dodatno na voljo tudi parkirna mesta na delu parkirišča, ki je v upravljanju Javnega zavoda Šport Ljubljana (109 PM za osebna vozila, 17 PM za avtobuse). Skupno je tako v času prireditev v garažni hiši na območju Športnega parka Stožice na voljo 618 PM za osebna vozila (vključno s PM za gibalno ovirane osebe) in 62 PM za avtobuse.

V času prireditev je parkiranje v garažni hiši na območju Športnega parka Stožice brezplačno.

V času večjih prireditev na območju Športnega parka Stožice se kapacitete garažne hiše zapolnijo do 100 %. Po zapolnitvi kapacitet garažne hiše se na območju obravnave postavijo table, ki ostale obiskovalce usmerjajo na ostala parkirišča na širšem območju Športnega parka.

Za potrebe obiskovalcev večjih prireditev so na širšem območju Športnega parka Stožice na voljo naslednja parkirišča:



Slika 12: Parkirne površine na širšem območju Športnega parka Stožice

### Parkirna hiša Športni center Stožice (v času prireditev je parkiranje brezplačno)

- Parkirna hiša (obiskovalci): 509 PM + 45 PM BUS
- Parkirna hiša (organizatorji): 109 PM + 17 PM BUS

### Bližnja parkirišča v lasti MOL (upravljalec JP LPT d.o.o)

- Parkirišča ob Kranjčevi ulici (Pop TV): 118 PM
- Parkirišče Žale I 130 PM
- Parkirišče Žale II (Šmartinski park) 87 PM
- Parkirišče Žale III (Zavod Soča) 87 PM
- Parkirišče Žale IV 82 PM
- Parkirišče Nove Žale (Tomačevska): 290 PM

Vsa navedena parkirišča v bližini Športnega parka Stožice, ki so v lasti MOL (razen parkirišča Nove Žale) so sicer plačljiva, vendar pa je v času prireditev na območju Športnega parka Stožice obiskovalcem omogočena njihova brezplačna uporaba, in sicer 2 uri pred in 1 uro po prireditvi.

Poleg zgoraj navedenih parkirišč so v bližini Športnega parka Stožice v lasti MOL tudi nekatera druga parkirišča, in sicer:

- |                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| - Parkirišče Gosarjeva ulica    | 190 PM |
| - Parkirišče Gosarjeva ulica II | 112 PM |
| - Parkirišče Štembalova ulica   | 157 PM |

Po podatkih JP LPT d.o.o je parkirišče Gosarjeva ulica plačljivo javno parkirišče, ki omogoča uporabo oziroma parkiranje 24 ur/dan. Parkirišče se tako lahko uporablja tudi v času večjih prireditev v večernem oziroma nočnem času. Parkirišči Gosarjeva ulica II in Štembalova ulica sta po podatkih JP LPT d.o.o. namenjeni abonentom oziroma mesečnim najemnikom, kljub temu pa se lahko v večernem oziroma nočnem času, ko so ta parkirišča večinoma nezasedena, dovoli njuna uporaba tudi za potrebe obiskovalcev prireditev na območju Športnega parka Stožice.

#### **Bližnja parkirišča v lasti / upravljanju zasebnih podjetij (plačljiva parkirišča)**

- |                                      |        |
|--------------------------------------|--------|
| - Parkirišče ob Ekonomski fakulteti: | 350 PM |
| - Parkirna hiša FDV                  | 436 PM |
| - Parkirna hiša Modri kvadrat:       | 396 PM |
| - Parkirišče / parkirna hiša WTC:    | 750 PM |
| - Parkirna hiša Dunajski kristali:   | 239 PM |

Obiskovalcem Športnega parka Stožice so v času prireditev na voljo tudi zgoraj navedene parkirne površine v upravljanju zasebnih podjetij. Na vseh parkirnih mestih v bližini Športnega parka Stožice, razen na parkirišču ob Ekonomski fakulteti je parkiranje za vse uporabnike proti plačilu možno 24 ur na dan, vse dni v tednu, čas delovanja parkirišča ob Ekonomski fakulteti pa je omejen med 7:00 in 21:00 (ponedeljek-petek) oziroma 7:00 – 15:00 (vikend).

Na podlagi podatkov o razpoložljivih parkirnih mestih je na širšem območju Športnega parka Stožice v času večjih prireditev tako na voljo:

- 4.042 PM za osebna vozila (brezplačnih in plačljivih), in
- 62 PM za avtobuse.

V zgoraj navedeno število parkirnih mest so upoštevana tudi parkirna mesta v delu garažne hiše na območju Športnega parka Stožice, ki je v upravljanju JP Šport Ljubljana in je v času prireditev namenjen potrebam organizatorjev in nastopajočih. Ob izvzetju tega dela parkirišča je na širšem obravnavanem območju za potrebe obiskovalcev prireditev na voljo:

- 3.933 PM za osebna vozila (brezplačnih in plačljivih), in
- 45 PM za avtobuse.



## 5.2. PROMETNI REŽIM V ČASU PRIREDITEV

V času večjih prireditev, za kar se štejejo športne in kulturno-zabavne prireditve z več kot 7.000 pričakovanimi obiskovalci se na območju Športnega parka Stožice začasno prilagodi obstoječo prometno ureditev oziroma prometni režim, in sicer se del Vojkove ceste, od križišča z Baragovo oziroma Božičevo ulico uredi kot enosmerno cesto, z dovoljeno smerjo vožnje proti severni obvozni cesti (H3).

## 5.3. JAVNI POTNIŠKI PROMET V ČASU PRIREDITEV

V času prireditev Javno podjetje Ljubljanski potniški promet (LPP) uvede posebno krožno linijo med okoliškimi parkirišči po trasi Vojkova cesta – severna servisna cesta – del krožnega križišča Tomačevo – Cleavelandska ulica – Tomačevska cesta – Kranjčeva ulica – Vojkova cesta – Center Stožice. Namen posebne linije je prevoz udeležencev prireditev z območij okoliških parkirišč do Centra Stožice in nazaj.

Poleg dodatne posebne linije imajo spremenjene vozne rede tudi nekateri avtobusi na rednih avtobusnih linijah, in sicer:

- Linija št. 1: severna servisna cesta – Vojkova cesta – Bavarski dvor – Vižmarje – Brod
- Linija št. 3: severna servisna cesta – Vojkova cesta – Bavarski dvor – Rudnik
- Linija št. 6: severna servisna cesta – Vojkova cesta – Bavarski dvor – Dolgi most
- Linija št. 11: severna servisna cesta – Vojkova cesta – Bavarski dvor – Zalog

Za dodatne avtobuse LPP je dodatno avtobusno postajališče urejeno ob severni servisni cesti (Ulica Janeza Porente). V času prireditev zadnji avtobusi s postajališča ob severni servisni cesti odpeljejo 20 minut po končani prireditvi. V času prireditev (3 ure pred in 3 ure po prireditvi) je vožnja z avtobusi LPP, ob predložitvi vstopnice za prireditev, za vse uporabnike brezplačna.

#### 5.4. PARKIRNI REŽIM V ČASU IZVEN PRIREDITEV

V času, ko na območju Športnega parka ne potekajo prireditve so parkirne površine v garažni hiši namenjene parkirišču P+R ter abonentom, ki imajo z Javnim podjetjem Ljubljanska parkirišča in tržnice sklenjeno pogodbo za najem parkirnega mesta. V tem času so parkirne površine na območju Športnega parka Stožice plačljive.

Za potrebe parkirišča P+R in abonentov so v garažni hiši Športnega parka Stožice na voljo vsa parkirna mesta, ki so v obstoječi prometni ureditvi v lasti MOL-a, in sicer:

- 509 PM za osebna vozila, od tega je 29 PM prilagojenih gibalno oviranim osebam
- 45 PM za avtobuse

Povprečna zasedenost garažne hiše na območju Športnega parka Stožice v času izven prireditev, ugotovljena na podlagi podatkov JP LPT d.o.o., je prikazana v nadaljevanju:

- dnevno število uporabnikov parkirišča P+R: do 200 vozil
- število abonentov (najemnikov PM) 180 vozil

Ob upoštevanju maksimalne zasedenosti parkirišča P+R, glede na trenutno število uporabnikov in maksimalno zasedenosti najetih parkirnih mest, je v času izven prireditev v garažni hiši Športnega parka Stožice zasedenih približno 75 % razpoložljivih kapacitet.

Glede na dejstva, da parkirna mesta v garažni hiši Športnega parka Stožice najemajo tudi stanovalci okoliških stanovanjskih sosesk (BS3, ...), ki v dopoldanskem oziroma zgodnje popoldanskem času najetega parkirnega mesta ne koristijo (čas, ki ga preživijo na delovnem mestu), ob tem pa je največja zasedenost parkirišča P+R prav v tem času, ko v garažni hiši na območju urejanja parkirajo vozniki, ki se na delovno mesto vozijo v Ljubljano, lahko ugotovimo, da je povprečna dnevna zasedenost garažne hiše na območju urejanja manjša od teoretično ugotovljene (povprečna dnevna zasedenost garažne hiše na območju Športnega parka Stožice je manjša kot 75 %).

Ob predpostavki, da je povprečna dnevna zasedenost parkirnih mest v garažni hiši Športnega parka Stožice, v času, ko so potrebe po parkirnih mestih največje (dnevni čas) med 60 in 65 %, lahko ugotovimo, da je v tem času na območju obravnave prostih (razpoložljivih) cca. 180-200 PM.

## 6. ANALIZA DOSTOPNOSTI OBMOČJA

V analizi dostopnosti obravnavanega območja smo analizirali obstoječe in predvidene prometne ureditve na območju urejanja ter dostopnost območja, s poudarkom na javnem potniškem prometu, kolesarjenju in hoji. Dobra dostopnost in povezanost območja z učinkovitim javnim potniškim prometom ter urejenimi in varnimi površinami za kolesarje in pešce lahko bistveno vplivajo na mobilnostno strukturo oziroma izbiro prevoznih sredstev za opravljanje vsakodnevnih potovanj ter posledično na zmanjšanje števila motornih vozil na mestni mreži, kar je temeljni cilj Celostne prometne strategije MOL.

Dostopnost, povezanost in urejenost prometnih površin ter pripadajoče infrastrukture alternativnih mobilnostnih sredstev (avtobusna postajališča, kolesarske steze, hodniki za pešce ...) predstavljajo pomemben dejavnik pri ugotavljanju dejanskih potreb po parkirnih mestih na območju Športnega parka Stožice, kar je bilo v nadaljevanju upoštevano pri izdelavi Mobilnostnega načrta.

V analizi dostopnosti območja smo analizirali:

- cestno prometno omrežje na območju obravnave (obodno cestno omrežje),
- dostopnost območja do infrastrukture javnega potniškega prometa,
- dostopnost območja do površin namenjenih kolesarskemu in peš prometu.

### 6.1. CESTNO PROMETNO OMREŽJE NA OBMOČJU OBRAVNAVE

Območje urejanja na zahodni strani sega do Vojkove ceste, ki poteka v smeri sever-jug. Iz zahodne strani se na Vojkovo cesto priključuje večje število lokalnih ulic, preko katerih je omogočen dostop do obstoječih stanovanjskih pozidav (Reboljeva, Maroltova, Trebinjska ul. ...). Cca. 650 m zahodneje od območja urejanja v vzporedni smeri z Vojkovo cesto poteka Dunajska cesta, ki predstavlja eno izmed glavnih mestnih vpadnic. Na severni strani je območje urejanja omejeno s severno obvozno cesto (obvoznica H3), vzporedno z omenjeno obvoznico pa med AC priključkom na Dunajsko cesto in krožiščem Tomačevo poteka severna servisna cesta. Vzhodno od območja urejanja v smeri sever-jug, med krožiščema Tomačevo in Žale poteka Štajerska cesta, južno od območja urejanja pa Božičeva ulica, ki v smeri zahod-vzhod povezuje Štajersko in Vojkovo cesto. Zahodno od križišča z Vojkovo cesto se obravnavani odsek Božičeve ulice nadaljuje v Baragovo ulico, ki se v nadaljevanju navezuje na Dunajsko cesto.

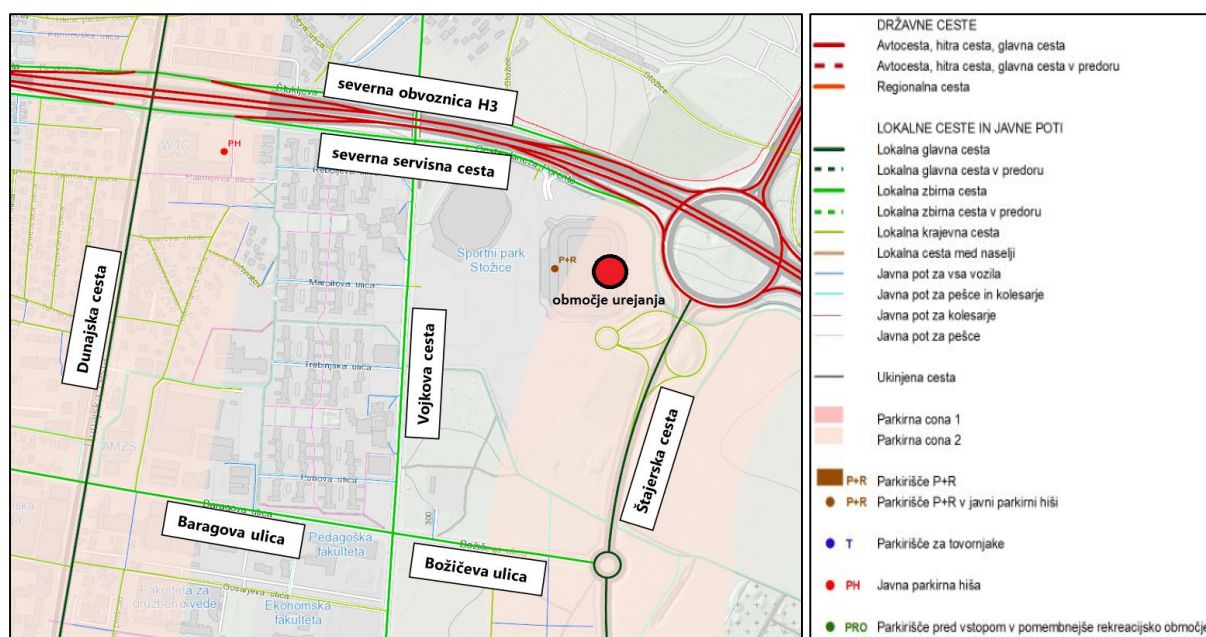
Vojkova cesta, ki poteka v smeri sever – jug je na območju obravnave urejena kot dvopasovna cesta, z urejenimi ločenimi površinami za kolesarje in pešce, ki so od vozišča nivojsko ločene z robniki in obojestransko zelenico z drevoredom. Na območju posameznih križišč so na Vojkovi cesti urejeni tudi dodatni razvrstilni vozni pasovi (dodaten pas za leve zavijalce). V OPN MOL ID je Vojkova cesta kategorizirana kot lokalna zbirna cesta za katero je predvidena rekonstrukcija/obnova.

Dunajska vpadna cesta, ki poteka cca. 650 m zahodneje od območja obravnave je urejena kot štiri-pasovna cesta z dodatnimi razvrstilnimi pasovi na območju posameznih semaforiziranih križišč. Vz dolž Dunajske ceste so urejene obojestranske površine za kolesarje in pešce, ki so od vozišča nivojsko ločene z robniki. V OPN MOL ID je Dunajska cesta kategorizirana kot lokalna glavna cesta za katero je predvidena rekonstrukcija/obnova.

Severno od območja obravnave poteka severna obvozna cesta (H3), ki je kategorizirana kot državna hitra cesta. Obvozna hitra cesta H3 je urejena kot štiripasovna cesta z dodatnim obojestranskim odstavnim pasom, ki je na območju posameznih AC priključkov nadomeščen z zaviralnim oziroma pospeševalnim pasom. Smerni vozišči hitre ceste sta med seboj ločeni z betonsko oziroma jekleno varnostno ograjo. Neposredno ob območju Športnega parka Stožice je v obstoječem stanju urejen AC priključek LJ-Tomačevo. Vzporedno z obvozno hitro cesto, ob severnem robu območja urejanja poteka severna servisna cesta, ki je v OPN MOL ID kategorizirana kot lokalna zbirna cesta. Severna servisna cesta poteka od območja AC priključka LJ-Bežigrad (Dunajska cesta) do krožnega križišča Tomačevo in je urejena kot dvopasovna enosmerna cesta, preko katere je urejen dostop do dveh vhodov v garažno hišo na območju Športnega parka Stožice (Vhoda 4 in 5). Ob severni servisni cesti so urejene enostranske površine za kolesarje in pešce, ki so od vozišča nivojsko ločene z robniki, na odseku med Vojkovo cesto in krožiščem Tomačevo pa tudi z dodatnimi zelenicami.

Štajerska vpadna cesta, ki poteka vzhodno ob območja obravnave je urejena kot štiripasovna cesta z vmesno zelenico, ki ločuje obe smeri vozišč. Na odseku med krožiščema Tomačevo in Žale sta na Štajerski cesti urejeni še dve krožni križišči, in sicer z Božičevo in Kranjčevo ulico. Ob Štajerski cesti so urejene ločene, deloma eno- oziroma dvostranske površine za kolesarje in pešce, ki so od vozišča ločene z robniki in zelenicami z drevoredom. V OPN MOL ID je Štajerska cesta kategorizirana kot lokalna glavna cesta. Na območju pred krožiščem Tomačevo se na Štajersko cesto priključi dovoz do tretjega vhoda v garažno hišo (Vhod 1) na območju Športnega parka Stožice.

Božičeva ulica, ki v smeri zahod-vzhod poteka med Štajersko in Vojkovo cesto ter Baragova ulica, ki od križišča z Vojkovo cesto kot nadaljevanje Božičeve ulice poteka proti Dunajski cesti sta urejeni kot dvopasovni cesti z dodatnimi razvrstilnimi pasovi za levo zavijanje na območju posameznih križišč. Ob Božičevi ulici so urejene dvostranske površine za kolesarje in pešce, ki so od vozišča nivojsko ločene z robniki in zelenicami z drevoredom. Ob Baragovi ulici so urejene deloma eno- oziroma dvostranske površine za pešce, ki so od vozišča nivojsko ločene z robniki in zelenicami z drevoredom, kolesarski promet pa je na tem odseku urejen na vozišču. V OPN MOL ID sta Božičeva in Baragova ulica kategorizirani kot lokalni zbirni cesti.

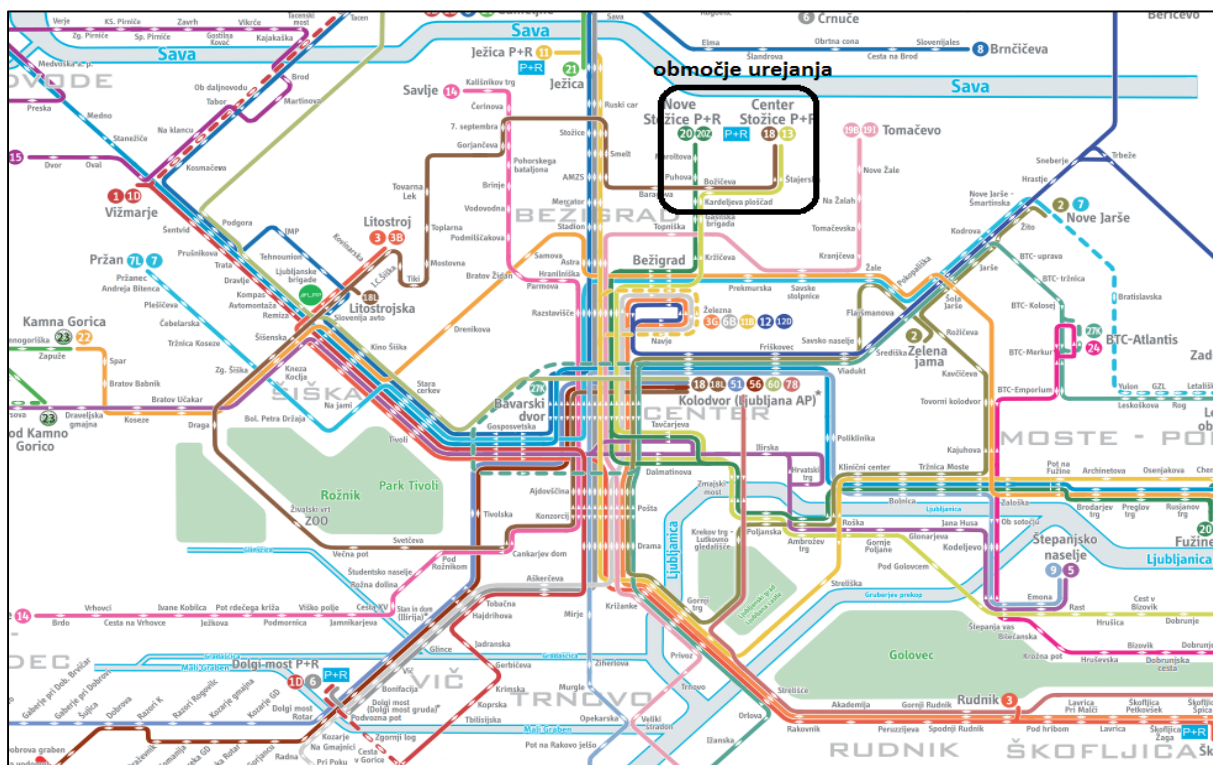


Slika 13: Obodno cestno omrežje (vir: urbinfo.ljubljana.si)



## 6.2. DOSTOPNOST DO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Linije javnega mestnega avtobusnega prometa v okolici območja urejanja potekajo po Vojkovi in Štajerski cesti ter Božičevi ulici, v širši okolici pa tudi po Baragovi ulici in Dunajski cesti.



Slika 14: Sheme linij mestnega javnega potniškega prometa (vir: JP Ljubljanski potniški promet d.o.o.)

V neposredni bližini območja urejanja (stadion Stožice) je ob vhodu v garažno hišo urejeno končno avtobusno postajališče »Center Stožice P+R«. Iz avtobusnega postajališča je omogočen neposreden dostop do garažne hiše Športnega parka Stožice, kjer je urejeno tudi parkirišče P+R. Iz podzemne garažne hiše je preko stopnišč urejena povezava do zunanega platoja na območju športnega parka, kar omogoča enostaven dostop do avtobusnega postajališča. V obstoječi ureditveni shemi javnega potniškega prometa na postajališču »Center Stožice P+R« ustavljajo avtobusi na naslednjih linijah:

### avtobusno postajališče »Center Stožice P+R«

- linija št. 13 (Center Stožice P+R – Sostro)
- linija št. 18 (Kolodvor – ZOO – Center Stožice P+R)

Avtobusna postajališča na linijah 13 in 18 so urejena tudi ob Štajerski cesti (postajališče »Štajerska« - samo v smeri proti Centru Stožice), ob Božičevi ulici (postajališče »Božičeva«) in ob Baragovi ulici (postajališče »Baragova«).

Jugozahodno od območja Športnega parka je ob Vojkovi cesti urejeno obojestransko avtobusno postajališče »Maroltova«, na severozahodnem delu obravnavanega območja pa je pred križiščem s severno servisno cesto oziroma severno obvozno cesto, ob Vojkovi cesti urejeno končno avtobusno postajališče »Nove Stožice P+R«. V obstoječi ureditveni shemi potniškega prometa na postajališčih »Maroltova« in »Nove Stožice P+R« ustavljajo avtobusi na naslednjih linijah:

avtobusni postajališči »Maroltova« in »Nove Stožice P+R«

- linija št. 20 (Nove Stožice – Fužine)
- linija št. 20Z (Nove Stožice – Zalog)

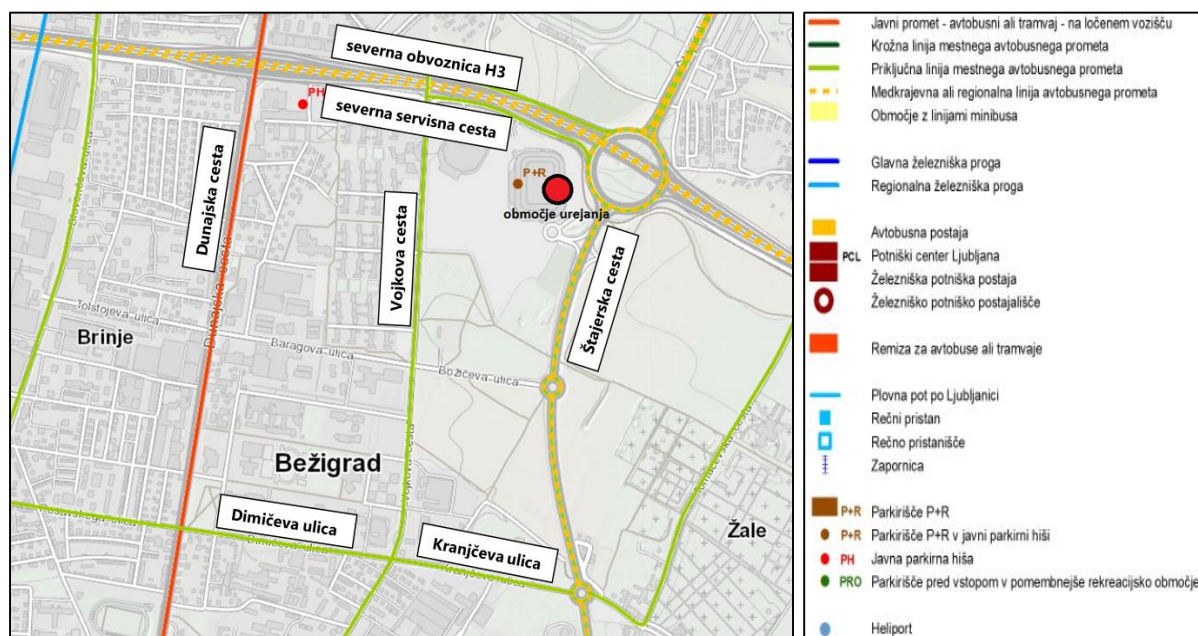
Avtobusna postajališča na linijah 20 in 20Z so urejena vzdolž Vojkove ceste. Južno od območja Športnega parka Stožice, pred križiščem z Božičevo (Baragovo) ulico, je tako urejeno tudi avtobusno postajališče »Puhova«.

Približno 650 m zahodneje od območja obravnave (čas hoje cca. 12-13 min) je ob Dunajski cesti locirano obojestransko avtobusno postajališče »Smelt«, kjer v obstoječi ureditveni shemi javnega potniškega prometa ustavljajo avtobusi na naslednjih linijah:

avtobusno postajališče »Smelt«

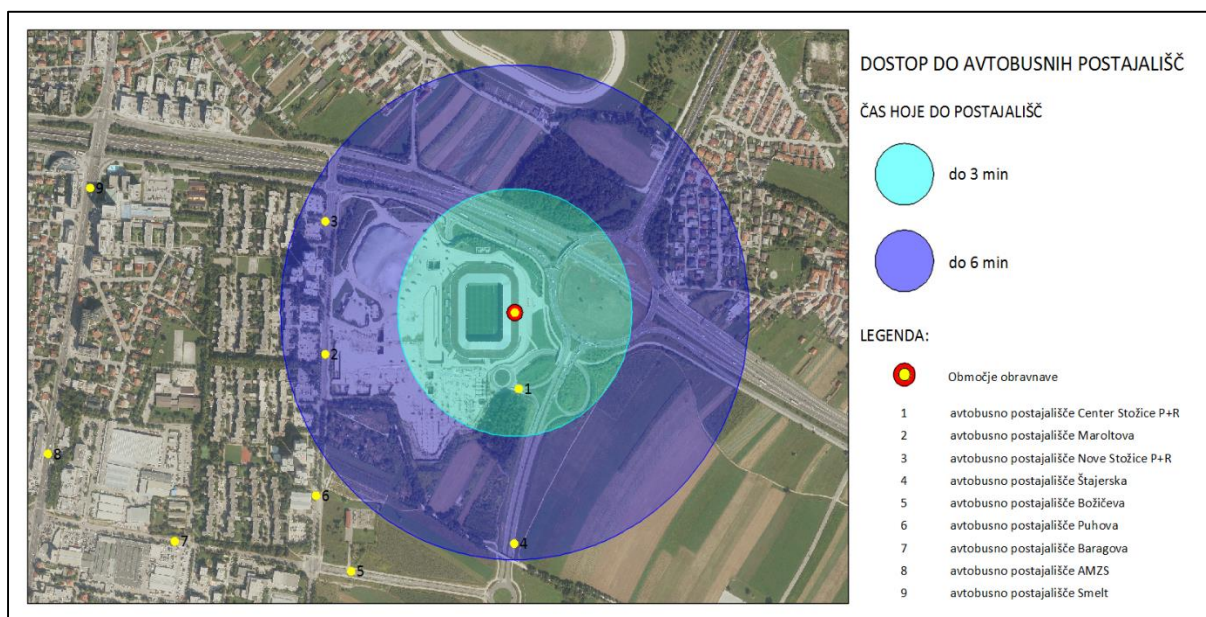
- linija št. 6 (Črnuče – Dolgi most P+R)
- linija št. 8 (Brnčičeva – Gameljne)
- linija št. 11 (Ježica P+R – Zalog)
- linija št. 18 (Kolodvor – ZOO – Center Stožice P+R)

V OPN MOL ID je Dunajska cesta kategorizirana kot cesta z vzporednim potekom koridorja javnega potniškega prometa in ceste, na Vojkovi in severni servisni cesti ter Kranjčevi in Dimičevi ulici so predvidene priključne linije mestnega avtobusnega prometa, medtem ko avtobusni promet po Božičevi in Baragovi ulici ni več predviden. Na severni obvoznici H3 so predvidene medkrajevne ali regionalne linije avtobusnega prometa, na Štajerski vpadnici pa so predvidene tako priključne linije mestnega avtobusnega prometa kot tudi medkrajevne ali regionalne linije.



Slika 15: Ureditev javnega potniškega prometa v OPN MOL ID (vir: urbinfo.ljubljana.si)

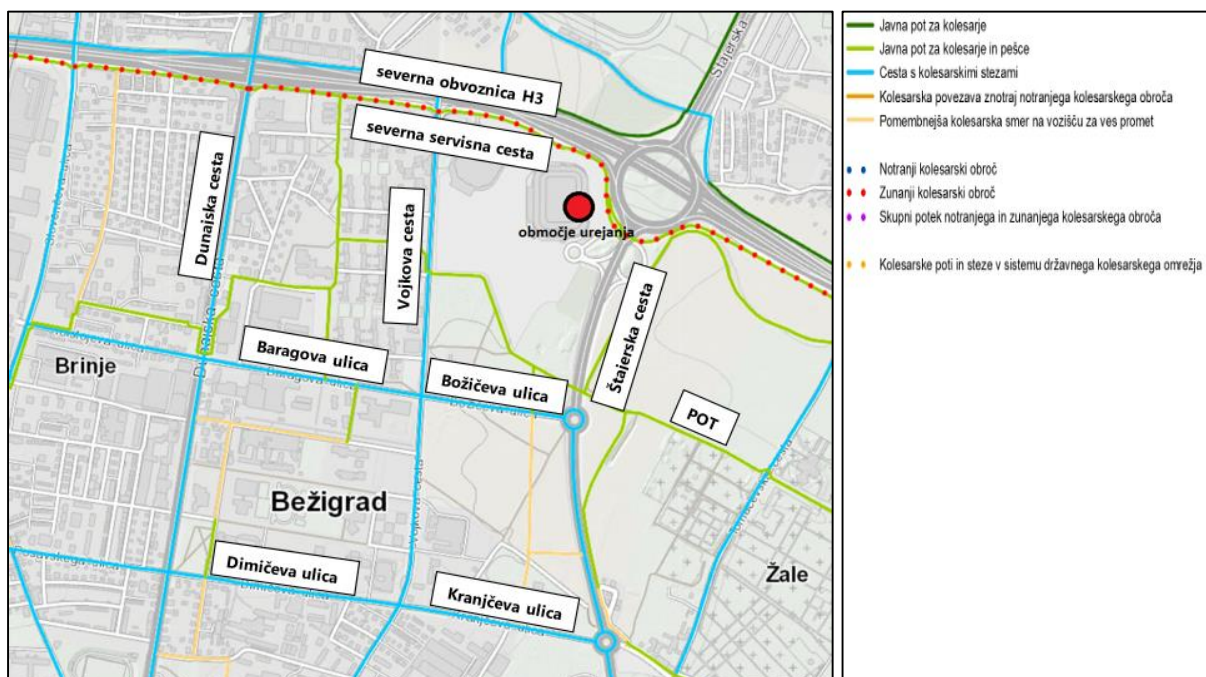




Slika 16: Predviden čas hoje do avtobusnih postajališč

### 6.3. DOSTOPNOST DO POVRŠIN ZA KOLESARJE IN PEŠ PROMET

Vse obodne ceste v bližini območja urejanja (Dunajska in Štajerska cesta - razen na odseku med krožiščem Tomačevo in krožiščem z Božičevo ulico, Vojkova, Božičeva in Baragova ulica) so v OPN MOL ID kategorizirane kot ceste s kolesarskimi stezami. Južno od območja urejanja v smeri zahod – vzhod poteka Pot spominov in tovarništva (POT), ki je kategorizirana kot javna pot za kolesarje in pešce. Javna pot za kolesarje in pešce, ki je del zunanjega kolesarskega obročja poteka tudi po severni servisni cesti, neposredno ob severnem robu območja urejanja.



Slika 17: Kolesarsko omrežje na območju urejanja (vir: urbinfo.ljubljana.si)

Ob Dunajski cesti, ki v smeri sever-jug poteka zahodno od območja urejanja so v obstoječi prometni ureditvi urejene dvostranske enosmerne kolesarske steze in hodniki za pešce, ki so od vozišča ločeni z robniki. Za Dunajsko cesto je v OPN MOL ID predvidena rekonstrukcija/obnova, v sklopu katere se bodo preuredile tudi površine za kolesarje in pešce.

Ob Vojkovi cesti, ki poteka tik ob zahodnem robu območja urejanja so na odseku med severno obvožno cesto in križiščem z Božičevo oziroma Baragovo ulico v obstoječi prometni ureditvi urejeni dvostranski hodniki za pešce ter enostranska dvosmerna kolesarska steza, ki so od vozišča nivojsko ločeni z robniki, na posameznih odsekih pa tudi z zelenico z drevoredom. Južno od obravnavanega križišča z Božičevo (Baragovo) ulico so ob Vojkovi cesti urejeni deloma eno- oziroma dvostranski hodniki za pešce, ki so od vozišča nivojsko ločeni z robniki in zelenico z drevoredom, kolesarski promet pa je na tem odseku Vojkove ceste urejen v obliki kolesarskih pasov na vozišču. V OPN MOL ID je za Vojkovo cesto predvidena rekonstrukcija/obnova, v sklopu katere se bodo preuredile tudi površine za kolesarje in pešce.

Ob Štajerski vpadnici sta na odseku med krožnima križiščema z Božičevo in Kranjčevo ulico urejena enostranski hodnik za pešce in enostranska dvosmerna kolesarska steza, ki sta od vozišča nivojsko ločena z robniki in zelenico z drevoredom. Vzhodno od obravnavanega odseka Štajerske ceste so preko kmetijskih oz. zelenih površin urejene makadamske poti, ki so v OPN MOL ID kategorizirane kot javne poti za kolesarje in pešce. Ob južnem odseku Štajerske ceste, med krožiščema s Kranjčevo ulico in Linhartovo cesto (krožišče Žale) so v obstoječi prometni ureditvi urejeni dvostranski hodniki za pešce in dvostranske kolesarske steze, ki so od vozišča nivojsko ločene z robniki in zelenicami z drevoredom. Na severnem odseku Štajerske ceste, med krožiščem Tomačevo in krožnim križiščem z Božičev ulico, površine za kolesarje in pešce niso urejene oziroma predvidene.

Ob Božičevi ulici, med križiščema z Vojkovo in Štajersko cesto, so v obstoječi prometni ureditvi urejeni dvostranski hodniki za pešce in dvostranske enosmerne kolesarske steze, ki so od vozišča nivojsko ločene z robniki in obojestranskimi zelenicami z drevoredom. Ob Baragovi ulici, ki se kot podaljšek Božičeve ulice nadaljuje proti Dunajski cesti so urejeni deloma eno- oziroma dvostranski nivojsko ločeni hodniki za pešce, ki so od vozišča ločeni tudi z zelenicami z drevoredom. Kolesarski promet je na Baragovi cesti v obliki kolesarskih pasov urejen obojestransko na vozišču.

Pot spominov in tovarištva (POT), ki je v OPN MOL ID kategorizirana kot javna pot za kolesarje in pešce poteka južno od območja urejanja, pri čemer na območju križišča pri AMZS prečka Dunajsko cesto ter se v nadaljevanju po urejenih poteh ob obstoječi stanovanjski pozidavi približa Vojkovi cesti, od koder se južno od območja urejanja nadaljuje proti Štajerski cesti (urejen je nadvoz POTi preko Štajerske ceste) in naprej proti Žalam oziroma Novim Jaršam. POT je na odseku od križišča z Vojkovo cesto proti Novim Jaršam urejena kot makadamska pot z urejenim drevoredom in je ločena od ostalih prometnih površin, kar dodatno povečuje atraktivnost kolesarskega in peš prometa.

Na severnem delu območja obravnave, ob severni servisni cesti, sta v obstoječi prometni ureditvi urejena enostranski hodnik za pešce in enostranska dvosmerna kolesarske steze, ki je predstavlja del zunanjega kolesarskega obroča. Zunanji kolesarski obroč na širšem območju obravnave poteka tik ob severni obvozni cesti H3, od Litostrojske ceste na zahodu, mimo območja urejanja ob krožišču Tomačevo in v nadaljevanju proti Novim Jaršam in BTC-ju. Kolesarske steze in hodniki za pešce so na tem odseku od vozišča nivojsko ločene z robniki, deloma pa tudi z zelenicami.



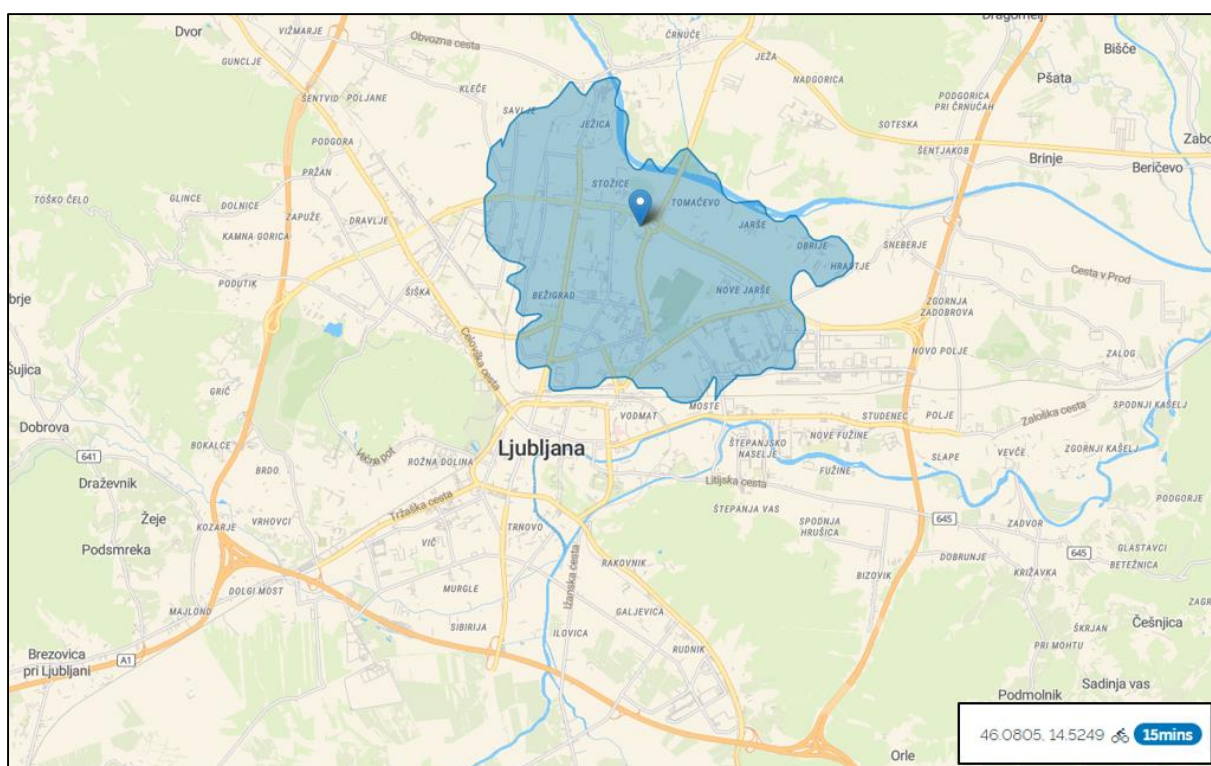
Ločene površine za kolesarje in pešce (kolesarske steze, hodniki za pešce, javne poti za kolesarje in pešce) so urejene oziroma predvidene tudi severno od obvozne ceste H3, pri čemer je navezava do njih omogočena preko nadvozov čez obvoznico H3 (podaljšek Vojkove in Dunajske ceste).

### Sistem Bikelj

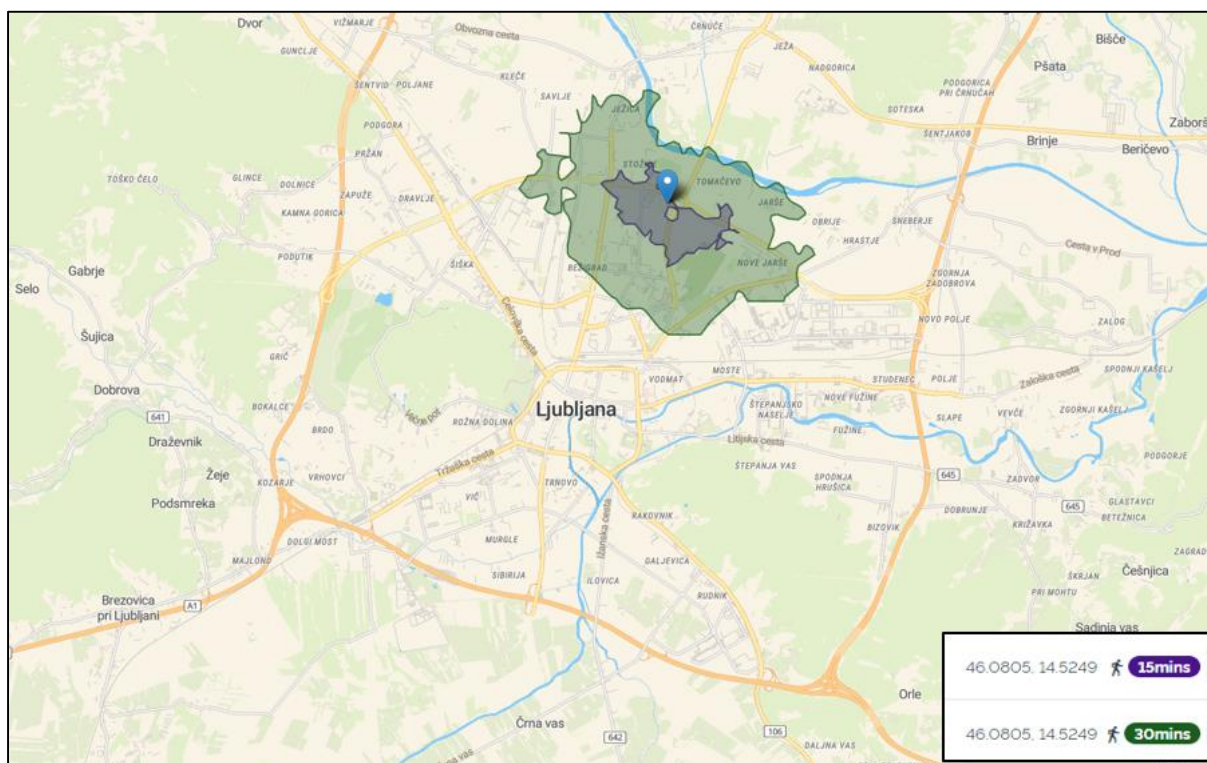
Sistem Bikelj predstavlja sistem za izposajo koles na območju Mestne občine Ljubljana (MOL). V bližini območja Športnega parka Stožice sta v obstoječi shemi postajališč za izposajo koles urejeni dve postajališči, in sicer:

- Postajališče za izposajo koles Bikelj Športni center Stožice, ki je locirano na skrajnem severozahodnem delu območja Športnega parka, na območju križišča Vojkove in severne servisne ceste, v bližini Arene Stožice. V obstoječi ureditvi je na omenjenem postajališču urejenih 26 postaj za priklapljanje koles.
- Postajališče za izposajo koles Bikelj Božičeva, ki je locirano na območju križišča Vojkove ceste in Božičeve ulice. V času izdelave Mobilnostnega načrta je postajališče Božičeva, zaradi gradbenih del na obravnavanem območju začasno ukinjeno, po izgradnji predvidenega objekta pa je predvideno, da se postajališče ponovno vrne v uporabo.

### PRIKAZ OBMOČJA DOSTOPNOSTI – KOLESARSKI IN PEŠ PROMET



Slika 18: Dostopnost območja z uporabo kolesa v času 15 min (vir: [www.oalley.net](http://www.oalley.net))



Slika 19: Dostopnost območja za pešce v času 15 in 30 min (vir: www.oalley.net)

#### 6.4. UGOTOVITVE ANALIZE DOSTOPNOSTI OBMOČJA

V sklopu analize dostopnosti območja je bila ugotovljena dobra prometna dostopnost območja obravnave, tako z vidika motornega prometa kot tudi alternativnih oblik mobilnosti (javni potniški promet, uporaba koles, hoja).

V okolici območja obravnave je urejenih več postajališč javnega mestnega prometa, do katerih je dostop omogočen preko urejenih površin za pešce. Z uporabo javnega potniškega prometa je mogoče dokaj hitro dostopati do različnih predelov Ljubljane (Center, Bežigrad, Šiška ...), zato lahko tovrstna oblika mobilnosti na območju obravnave predstavlja učinkovito in atraktivno alternativo motornemu prometu.

Podobno kot v primeru javnega mestnega potniškega prometa je bila dobra infrastruktura na območju obravnave ugotovljena tudi z vidika kolesarskega in peš prometa. Na območju obravnave ter v bližnji okolici so že urejene oziroma so predvidene ločene površine za kolesarje in pešce, kar povečuje atraktivnost tovrstnih potovanj. Z uporabo kolesa oziroma s hojo je mogoče v relativno kratkem časovnem obdobju dostopati do različnih predelov mesta. Z dograjevanjem kolesarske infrastrukture in infrastrukture za pešce na širšem območju Ljubljane se bo atraktivnost teh oblik trajnostne mobilnosti še povečala.

Dobra dostopnost območja obravnave z vidika trajnostnih oblik mobilnosti je bila upoštevana tudi pri določevanju ustreznosti prometnih razmer na območju obravnave po izgradnji skate parka ter posledično zmanjšanemu številu PM za motorni promet na območju Športnega parka Stožice.

## 7. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MOL

Mestna občina Ljubljana (MOL) je na osnovi Vizije Ljubljane 2025 iz leta 2007 ter s ciljem nadgradnje in nadaljevanja uresničevanja ciljev, zastavljenih v Prometni politiki Mestne občine Ljubljana (PP MOL, 2012), v letih 2016 in 2017 pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije (CPS), strateškega dokumenta, ki predstavlja podlago za dolgoročno načrtovanje in urejanje trajnostnega prometa, usklajenega z gospodarskim in družbenim razvojem ter z ohranjanjem visoke kakovosti okolja. Ta dokument, ki je bil pripravljen pod okriljem interdisciplinarne skupine strokovnjakov v sodelovanju z vsemi ključnimi deležniki ter s širšo javnostjo je v vseh pogledih primerljiv s strateškimi dokumenti najnaprednejših in najbolj okoljsko ozaveščenih evropskih mest.

Ljubljana je politično in kulturno središče, prav tako pa je tudi pomembno trgovsko, poslovno, kongresno, sejensko, prometno, znanstveno in izobraževalno središče Republike Slovenije. Delovna mesta močno vplivajo na število potovanj; s približno 180.000 delovnimi mesti je Ljubljana tudi največje zaposlitveno središče v Sloveniji. Na povečanje števila potovanj pa prav tako vplivajo izobraževalne ustanove; Ljubljana je univerzitetno središče Slovenije z 41.000 študenti, ki prihajajo iz različnih krajev in občin Slovenije. Zaradi dnevnih migrantov iz regije (vožnja na delo in v šolo), ki so v glavnem odvisni od uporabe avtomobilov, se Ljubljana že vrsto let srečuje s problemi, ki jih povzroča osebni motorni promet (npr. zastoji, onesnaženost zraka). Število prebivalcev v MOL, z izjemo v letu 2011, stalno narašča. Ta pojav lahko povezujemo z ugodnimi življenjskimi pogoji, boljšimi priložnostmi za izobraževanje, zaposlitev in uspešno kariero ter tudi zaradi državno-politične in kulturno-umetniške vloge mesta.

### 7.1. OBSTOJEČE STANJE PROMETA V LJUBLJANI

#### **Motorni promet (avtomobili)**

Značilnost mestnih vpadnic (npr. Barjanska cesta, Zaloška cesta, Tržaška cesta, Celovška cesta, Dunajska cesta, Šmartinska cesta, Dolenjska cesta ...) je, da se z obrobja mesta zvezdasto približujejo središču mesta. Po njih in obvoznici se vsakodnevno prepelje največji delež vozil, zato v konicah prihaja do vsakodnevnih zastojev. Zasičenost mestnih vpadnic z motornim prometom je še vedno visoka, saj avtomobil predvsem za dnevne migrante še vedno predstavlja glavni način prevoza. Ti predstavljajo veliko obremenitev z motornimi vozili na celotnem območju občine Ljubljana, saj se jih dnevno v Ljubljano na delo pripelje 116.000 (SURS, 2017), od tega približno polovica iz območja Ljubljanske urbane regije, večina sama v osebнем vozilu.

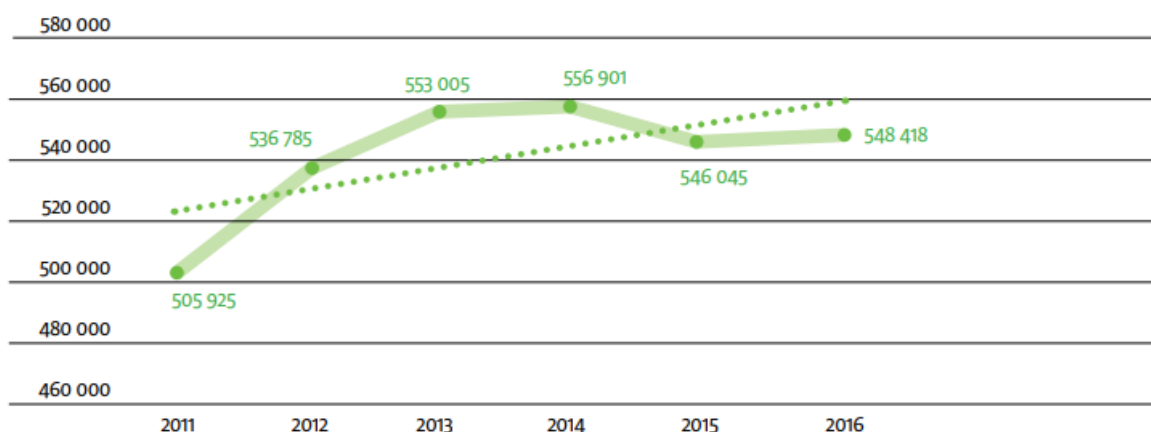
#### **Kolo**

Kolesarjenje je tesno povezano z urejenostjo in razširjenostjo kolesarske infrastrukture. Zlasti v najožjem središču mesta so kolesarske površine zgledno urejene in do kolesarjev prijazne, kar se odraža v rasti deleža potovanj, opravljenih s kolesom, v tem delu mesta. Še vedno pa obstaja veliko predelov znotraj MOL zunaj strogega središča, ki so potrebni preureditve ali gradnje novih kolesarskih površin. Urejenost kolesarske infrastrukture bo pripomogla tudi k hitremu in varnemu premagovanju daljših relacij s kolesom ter posledično k porastu števila kolesarjev. Število kolesarjev v zadnjih leti močno narašča, kolesarska infrastruktura pa le stežka sledi povečanim potrebam po kolesarskih površinah. Glede na količino kolesarjev je kolesarskih površin tako premalo

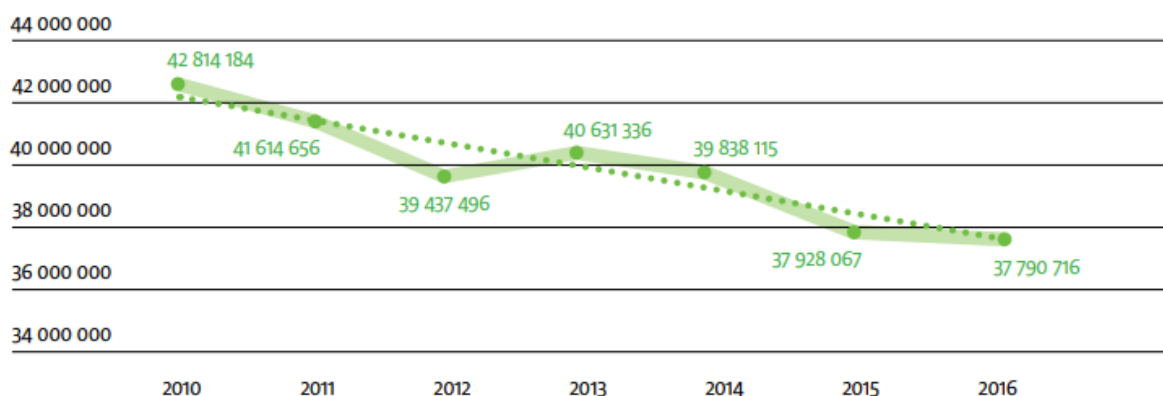
Maja 2011 je bil v MOL uveden sistem izposoje koles Bicikelj. V fazi vzpostavitve je sistem obsegal 30 postaj in 300 koles, danes pa je uporabnikom na voljo 61 postaj (dec. 2019) in bistveno večje število koles. Sistem je med uporabniki dobro sprejet, saj ti letno opravijo več kot 660.000 izposoj.

### Javni potniški promet – mestni avtobusi

Največ potovanj z JPP se opravi vzdolž glavnih mestnih vpadnic, kar je pričakovano, saj vpadnice tvorijo ogrodje transportnih in komunikacijskih kanalov. Glavna značilnost linij Ljubljanskega potniškega prometa (LPP) je, da potekajo v radialni smeri od obrobja mesta proti središču in nasprotno. Ker središče mesta zaradi dejstva, da velik delež linij poteka skozenj, predstavlja glavno stičišče prometnih tokov, je razumljivo, da je glavne prometne tokove mogoče opaziti ravno v teh smereh. Obratovanje linij LPP v koničnih urah ovirajo velike prometne obremenitve, zaradi katerih so povprečne potovalne hitrosti avtobusov precej nizke (med 15 in 20 km/h). Število uporabnikov LPP v preteklih letih sicer narašča, vendar pa le-ti opravijo manjše število potovanj kot v preteklosti. Takšno razmerje trendov uporabe LPP kaže, da se potovalne navade prebivalcev spreminjajo skladno z zastavljenimi cilji MOL, upadanje števila potovanj pa gre pripisati tudi boljši ponudbi in večjemu koriščenju drugih trajnostnih načinov potovanja (pešačenje, kolesarjenje, širjenje ponudbe sistema za izposajo koles Bicikelj itn.).



Grafikon 1: Število uporabnikov LPP od 2011 do 2016  
(vir: Ljubljanski potniški promet d.o.o.)

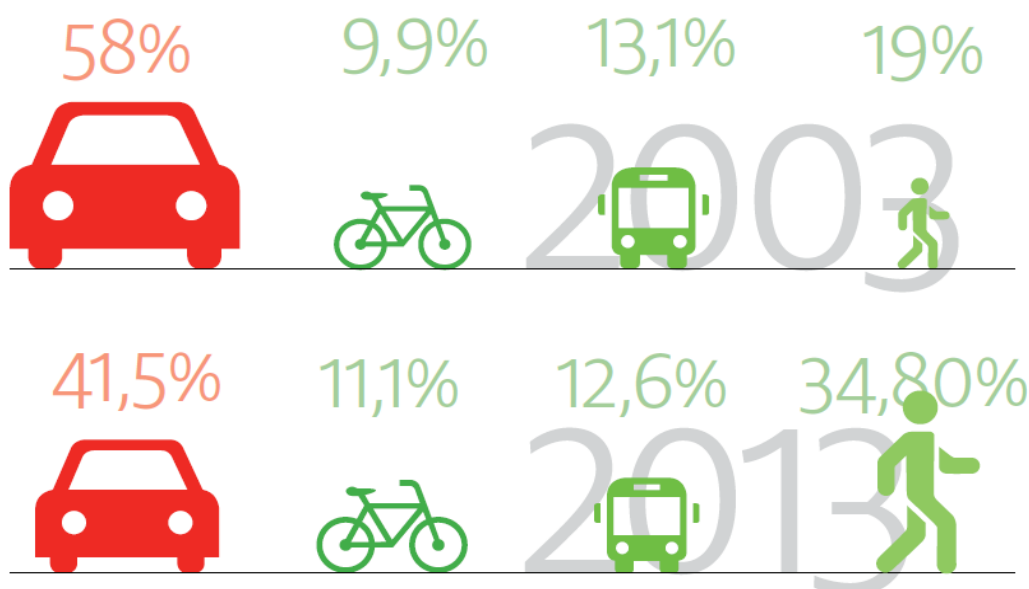


Grafikon 2: Število potovanj z LPP od 2011 do 2016  
(vir: Ljubljanski potniški promet d.o.o.)

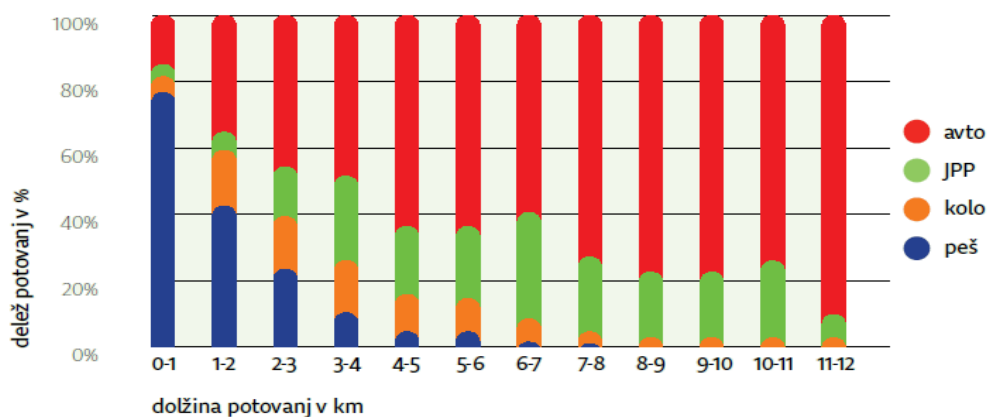
## 7.2. POTOVALNE NAVADE PREBIVALSTVA

V letih 2003 in 2013 sta potekali raziskavi potovalnih navad znotraj MOL, tako dobljeni podatki pa so bili osnova za določitev pogostosti uporabe posameznih prometnih sredstev. Izračun deležev uporabe posameznih prometnih sredstev se lahko opravi na dva načina, in sicer glede na kraj potovanja in glede na naslov stalnega prebivališča potnika. Prvi način omogoča raziskavo potovalnih navad v prostoru glede na vrsto prometnega sredstva, drugi način pa omogoča raziskavo uporabe prometnih sredstev neodvisno od lokacije potovanja. V anketi leta 2003 je bil uporabljen le drugi način

Za vrednotenje dosežkov mesta in uspešnosti svežnjev ukrepov je pomembna predvsem primerjava rezultatov, ki kaže spreminjanje potovalnih navad. Takšna primerjava deležev potovanj, pridobljenih v letih 2003 in 2013, kaže na rahel upad deleža potovanj, opravljenih z JPP in avtomobilom ter rahel dvig deleža kolesarjev. Opazna je rast števila potovanj opravljenih peš, ki v treh letih znaša 16 %.

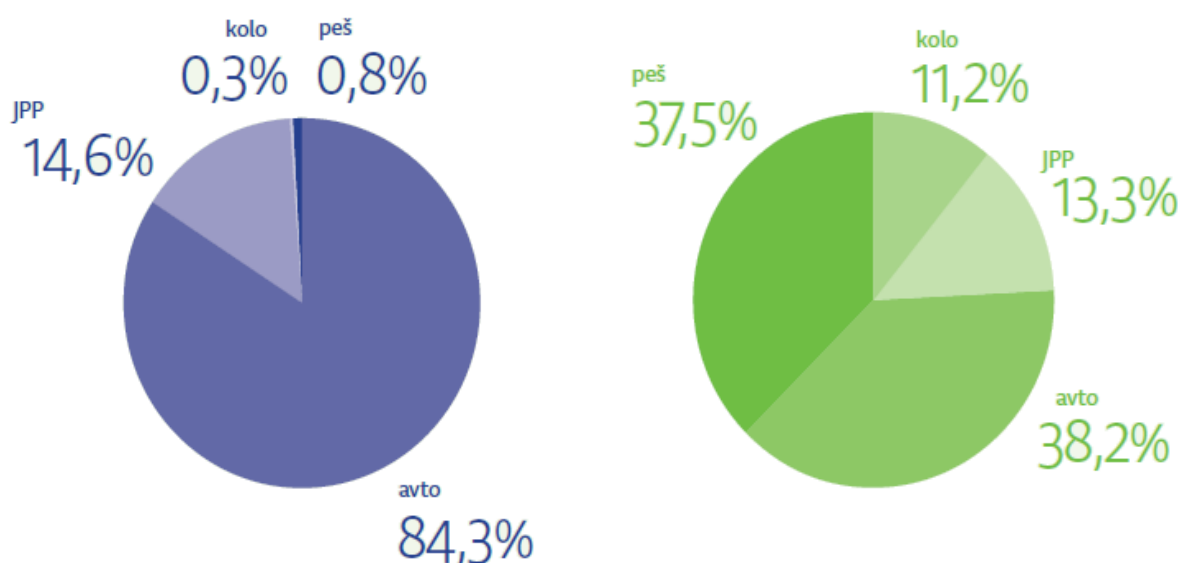


Slika 20: Delež potovanj prebivalcev MOL po prometnih sredstvih v letih 2003 in 2013 (vir: Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2014)



Grafikon 3: Deleži potovanj po prometnih sredstvih in dolžini med prebivalci MOL, 2013 (vir: Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2014)





Grafikon 4: Deleži potovanj začeti v LUR in končanih v MOL (ciljna potovanja), po prometnih sredstvih, 2013 (levo), Grafikon 5: Deleži potovanj znotraj MOL (notranja potovanja), po prometnih sredstvih, 2013 (desno), (vir: Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2014)

### 7.3. RAZVOJ PROMETA V LJUBLJANI

Celostna prometna strategija nadgrajuje dozdajšnje prizadevanje MOL za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Gre za kontinuirano delovanje na področju urejanja prostora, ki ima osnovo v različnih že sprejetih dokumentih (npr. Občinski prostorski načrt – strateški del (OPN MOL SD), PP MOL). Da je sodobno urejanje prometa usmerjeno predvsem v mobilnost ljudi in ne več na pretočnost vozil je dodobra sprejeto dejstvo, ki spreminja tudi pogled na načrtovanje prostora. Trajnostna mobilnost pomeni izbiro takšnih sredstev premikanja, ki so prostorsko, finančno in okoljsko učinkovitejša, poleg tega pa tudi bolj zdrava in varna ter tako prispevajo tudi k višji kakovosti bivanja. Pešci, kolesarji in javne oblike potniškega prometa, pri katerih se zagotavlja mobilnost večjega števila ljudi na trajnosten način, so zato v središču razmisleka o urejanju prometa in mestnega prostora.

MOL si kontinuirano prizadeva za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza ob hkratnem zmanjšanju števila opravljenih poti z avtomobilom. CPS je v tem smislu nadaljevanje teh prizadevanj, v ospredju pa ohranja mobilnost ljudi in ne vozil. Na tej podlagi so oblikovani štirje pglavitni stebri trajnostne mobilnosti, ki jim sledi 21 strateških ciljev:



Stebri trajnostne mobilnosti	Strateški cilji
<b>I. Steber: Več ljudi pešači</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Večji delež in večje zadovoljstvo pešcev v prometu na ravni celotnega mesta</li> <li>2. Boljša dostopnost do središča mesta za pešce</li> <li>3. Večji delež šolarjev, ki v šolo pešačijo</li> <li>4. Urejanje peš površin, tako da so dostopne in varne za vse uporabnike</li> </ol>
<b>II. Steber: Več ljudi kolesari</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Večji delež kolesarjev v prometu in večji delež poti, opravljen s kolesom</li> <li>6. Boljša dostopnost za kolesarje</li> <li>7. Večji delež kolesarjev iz sosednjih občin LUR</li> <li>8. Zagotavljanje podpore infrastrukture za kolesarje</li> </ol>
<b>III. Steber: Več ljudi uporablja javni potniški promet</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>9. Sprememba potovalnih navad in večji delež potnikov z JPP</li> <li>10. Na vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov od osebnih vozil</li> <li>11. Hitrejše in udobnejše potovanje do cilja</li> <li>12. Razvoj mestne železnice na obstoječih železniških tirih*</li> <li>13. Prenovljena Avtobusna in Železniška postaja Ljubljana*</li> <li>14. Lažje kombiniranje različnih vrst prometa</li> <li>15. Sodoben in do okolja prijazen vozni park LPP</li> </ol>
<b>IV. Steber: Optimiziran motorni promet</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>16. Manj voženj z avtomobilom</li> <li>17. Manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom</li> <li>18. Učinkovita parkirna politika</li> <li>19. Preureditev cest in križišč za večjo varnost kolesarjev in pešcev ter hitrejšo pretočnost JPP in prometa z osebnimi avtomobili</li> <li>20. Manjša onesnaženost</li> <li>21. Zelena mestna logistika</li> </ol>

Opomba: \* ob navedbi projekta pomeni, da izvedba ni v pristojnosti Mestne občine Ljubljana

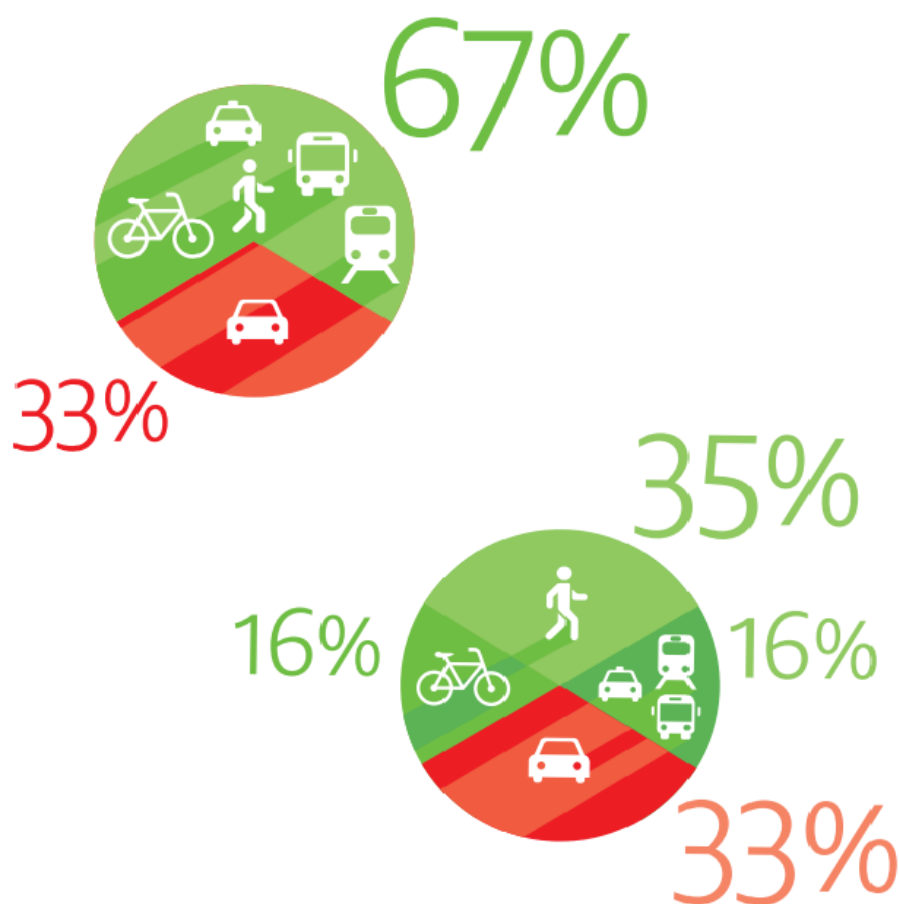
V PP MOL (2012) je bil definiran cilj tretjinske uporabe prevoznih sredstev. Določen je bil cilj, da se bo tretjina poti opravila z avtomobilom, tretjina z javnim potniškim prometom ter tretjina peš in s kolesom. V preteklih letih je Ljubljana na vseh področjih storila korak naprej k izpolnjevanju trajnostno zastavljenih ciljev, vidni pa so tudi rezultati vloženega truda in sredstev. Nekatere izmed zastavljenih ciljev je tako Ljubljana že dosegla in celo preseгла, pri nekaterih pa izzivi ostajajo, zato je potreben ponoven razmislek o zastavljenih ciljih.

Raziskava o potovalnih navadah prebivalcev MOL, ki jo je Ljubljana ponovno izvedla v letu 2013, odkriva, da je že močno preseгла cilj tretjinske porazdelitve prevoznih sredstev pri seštevku kolesarjenja in pešačenja (ta znaša nekaj manj kot 46 %). Pri cilju zmanjšanja motornega prometa cilj ostaja nedosežen, vendar je zastavljen povsem realno in ga bo Ljubljana v naslednjih letih ob takšnem tempu sprememb gotovo uspela doseči, saj se je delež poti, opravljenih z avtomobilom, z 58 % leta 2003 v 10 letih znižal na približno 41 %. Pri cilju tretjinske uporabe javnega potniškega prometa pa Ljubljana zaostaja za zastavljenim ciljem, kljub trudu in aktivnemu pristopu k izboljšanju tega področja. Zato je potreben razmislek in ponovno zastavljen racionalnejši cilj.

## Glavni cilj

Glede na spremembe, ki jih je Ljubljana uvedla v zadnjih letih, in glede na vpliv, ki so jih te spremembe imele na potovalne navade Ljubljančanov, mesto Ljubljana nekoliko spreminja v PP MOL zastavljene cilje. Tako ohranja cilj tretjinske uporabe avtomobila, medtem ko bodo trajnostna prevozna sredstva zavzemala dvotretjinski delež v izbiri načina potovanja.

Določena je tudi podrobnejša razdelitev deležev potovanj znotraj trajnostnega načina potovanja, in sicer si Ljubljana do leta 2027 zastavlja cilj povečati predvsem delež potovanj, opravljenih s kolesom in z javnim potniškim prometom.



Grafikon 6: Glavni cilj v izbiri načina potovanja (levo zgoraj),

Grafikon 7: Podrobnejša razdelitev potovanj na trajnostni način (desno spodaj),

(vir: Celostna prometna strategija Mestne občine Ljubljana, 2017)

## 8. UGOTOVITVE MOBILNOSTNEGA NAČRTA

Na območju Športnega parka Stožice v Ljubljani želi investitor, Mestna občina Ljubljana (MOL), v garažni hiši pod vzhodnimi tribunami stadiona urediti nov skate park v skupni velikosti cca. 1.350 m<sup>2</sup>. Zaradi umestitve novega skate parka je na območju garažne hiše pod vzhodno tribuno stadiona potrebna preureditev obstoječih prometnih ureditev, vključno s preureditvijo obstoječih površin namenjenih mirujočemu prometu (parkirne površine).

Na delu garažne hiše pod vzhodno tribuno stadiona, kjer je predvidena ureditev novega skate parka je treba preurediti obstoječo enosmerno dovozno cesto širine 7,00 m, hkrati pa se zaradi same umestitve skate parka in preureditve enosmerne dovozne ceste na ožjem območju urejanja odvzame 56 obstoječih parkirnih mest za osebna vozila (vključno z 1 parkirnim mestom za gibalno ovirane osebe) in 4 parkirna mesta za avtobuse. Po preureditvi dovozne ceste v enosmerno cesto širine 4,00 m se na ožjem območju urejanja sicer lahko nadomesti 38 parkirnih mest za osebna vozila (vključno z 1 parkirnim mestom za gibalno ovirane osebe), kljub temu pa se skupno število parkirnih mest v garažni hiši Športnega parka Stožice, po ureditvi predvidenega skate parka zmanjša za 22 parkirnih mest (18 PM za osebna vozila in 4 PM za avtobuse).

Na podlagi izvedene analize števila parkirnih mest je bilo ugotovljeno, da je po projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja na območju Športnega parka Stožice predvidena ureditev 3.523 PM za osebna vozila, 62 PM za avtobuse in 39 PM za dostavo. Ker projekt Športnega parka Stožice v času izdelave mobilnostnega načrta še ni dokončan, je trenutno število parkirnih mest v garažni hiši na območju Športnega parka Stožice precej manjše od predvidenega. Na podlagi podatkov, pridobljenih s strani JP LPT d.o.o. je bilo ugotovljeno, da je v obstoječi prometni ureditvi v garažni hiši na območju obravnave urejenih skupno 1.325 PM za osebna vozila in 62 PM za avtobuse, od tega je 509 PM za osebna vozila in 45 PM za avtobuse v lasti MOL, 109 PM za osebna vozila in 17 PM za avtobuse v upravljanju Javnega zavoda Šport Ljubljana, vsa ostala parkirna mesta (707 PM) pa so v zasebni lasti podjetja Trgovsko mesto d.o.o. Kljub temu, da se po dokončanju celotnega projekta Športnega parka Stožice na območju urejanja predvideva več kot 2.000 dodatnih PM (predvsem za potrebe trgovskega centra), le-ta v izračunih niso bila upoštevana.

V času športnih in drugih kulturno-zabavnih dogodkov na območju Športnega parka Stožice je v obstoječi prometni ureditvi garažne hiše Športnega parka Stožice na voljo 618 javnih PM za osebna vozila in 62 javnih PM za avtobuse (del parkirne hiše, ki je v lasti MOL oziroma v upravljanju Javnega podjetja Šport Ljubljana, pri čemer je del, ki je v upravljanju JP Šport Ljubljana namenjen izključno potrebam organizatorjev in nastopajočih). Za potrebe obiskovalcev je tako v javnem delu parkirne hiše v obstoječi prometni ureditvi na voljo 509 PM za osebna vozila in 45 PM za avtobuse. Celoten javni del parkirne hiše na območju Športnega parka Stožice, ki je v času prireditev namenjen obiskovalcem prireditev je v času izven prireditev namenjen za potrebe parkirišča P+R ter za najemnike oziroma abonente parkirnih mest.

Na podlagi predhodno navedenih podatkov je bilo ugotovljeno, da število parkirnih mest za osebna vozila, ki se jih po ureditvi novega skate parka v garažni hiši ukine (18 PM) predstavlja 3,5 % vseh parkirnih mest za osebna vozila, ki so v obravnavani garažni hiši v lasti MOL in so v času prireditev na voljo obiskovalcem, ob upoštevanju ločenega dela parkirne hiše v upravljanju JP Šport Ljubljana, ki je v času prireditev namenjen organizatorjem pa je ta številka še nižja, in sicer 3,0 %.

Število ukinjenih parkirnih mest za avtobuse (4 PM) predstavlja 6,5 % vseh parkirnih mest za avtobuse na območju Športnega parka Stožice oziroma 9 %, če se upošteva samo del garažne hiše, ki je v času prireditev namenjen obiskovalcem.

V primeru večjega obiska športnih oz. drugih kulturno-zabavnih prireditev na območju Športnega parka Stožice je poleg parkirnih mest v garažni hiši na območju obravnave, v širši okolici na voljo večje število parkirnih mest (brezplačnih in plačljivih), ki jih obiskovalci lahko koristijo po zapolnitvi kapacitet garažne hiše. Na širšem območju obravnave je ob upoštevanju parkirnih površin v garažni hiši Športnega parka Stožice ter parkirnih površin na območju Žal (5 parkirišč), Kranjčeve ulice, Ekonomske fakultete, Fakultete za družbene vede, Gosarjeve ulice, Štembalove ulice, Modrega kvadrata, WTC-ja oziroma SMELT-a in Dunajskih kristalov na voljo skupno 4.042 PM za osebna vozila in 62 PM za avtobuse (ob upoštevanju dela parkirne hiše v Športnem parku Stožice, ki je namenjen potrebam organizatorjev in nastopajočih) oziroma 3.933 PM za osebna vozila in 45 PM za avtobuse (brez upoštevanja tega dela parkirne hiše, torej izključno parkirna mesta za potrebe obiskovalcev prireditev na območju Športnega parka Stožice).

Ob upoštevanju skupnega števila parkirnih mest za osebna vozila na širšem območju Športnega parka Stožice (4.042 PM) je bilo ugotovljeno, da število parkirnih mest za osebna vozila, ki se jih po ureditvi novega skate parka v garažni hiši Športnega parka Stožice ukine (18 PM) predstavlja zgolj 0,4 % vseh parkirnih mest, ki so v času večjih prireditev na voljo na širšem območju obravnave.

Mestna občina Ljubljana si v času večjih prireditev na območju Športnega parka Stožice z različnimi ukrepi, kot so:

- sprememba prometnega režima odseka Vojkove ceste v enosmerno cesto,
- dodatni mestni avtobusi na rednih linijah,
- spremenjene trase posameznih rednih linij javnega potniškega prometa,
- brezplačne vožnje z javnim potniškim prometom ob predložitvi vstopnic,
- vzpostavitev postajališč za izposajo koles BicikeLJ v neposredni bližini območja urejanja,

prizadeva k zmanjšanju števila motornih vozil ter posledično povečanju izbire bolj trajnostnih oblik mobilnosti za dostop do območja obravnave (avtobus, kolesarjenje, hoja). Ob upoštevanju dejstva, da število ukinjenih parkirnih mest po izgradnji skate parka na območju Športnega parka Stožice predstavlja zgolj 0,4 % vseh PM, ki so na voljo v širši okolici, in da prometna politika MOL sledi trendu zmanjševanja števila motornih vozil na mestnem cestnem omrežju, lahko ugotovimo, da zmanjšanje števila parkirnih mest v garažni hiši na območju Športnega parka Stožice ne poslabšuje prometnih razmer s področja mirujočega prometa, ob tem pa je tak ukrep z vidika uresničevanja usmeritev Celostne prometne strategije MOL lahko celo koristen.

Načine za izvajanja ukrepov, ki jih MOL v času prireditev na širšem območju Športnega parka Stožice predvideva za zagotavljanje ustreznih prometnih razmer in jih povzema tudi mobilnostni načrt se podrobneje določi z izdelavo akcijskega načrta, ki se ga za izdela za celotno območje ali ločeno za posamezno dejavnost na območju urejanja (pri čemer pa morajo posamezni akcijski načrti učinkovati enovito za celotno območje), in sicer do začetka obratovanja predvidenih novih ureditev na območju obravnave. Akcijski načrt mora vsebovati naslednjo vsebino:

- predstavitev posameznih ukrepov,
- način izvajanja ukrepov,
- časovnica izvajanja ukrepov,

- odgovornost za izvajanje ukrepov,
- nadzor nad izvajanjem ukrepov,
- način upravljanja mobilnostnega načrta.

Na podlagi izdelanega akcijskega načrta se lahko spremlja izvajanje in učinkovitost posameznih ukrepov, ki so predlagani v mobilnostnem načrtu, pri čemer se lahko le-te ukrepe v primeru ugotovljenih pomanjkljivosti naknadno dopolni oziroma nadomesti z drugimi.

Parkirna mesta, ki so v garažni hiši Športnega parka Stožice v lasti MOL-a so v času, ko na tem območju ne potekajo športne oziroma druge kulturno-zabavne prireditve namenjena potrebam parkirišča P+R oziroma jih koristijo abonenti (najemniki), ki imajo z JP LPT d.o.o. sklenjeno pogodbo o najemu parkirnega mesta. Na podlagi podatkov JP LPT d.o.o. je dnevno število uporabnikov oz. zasedenost kapacitet parkirišča P+R na območju Športnega parka Stožice do maksimalno 200 vozil, ob tem pa imajo sklenjenih še 180 pogodb o najemu parkirnega mesta. V primeru, da bi parkirna mesta v garažni hiši istočasno zasedlo maksimalno dnevno število uporabnikov parkirišča P+R (200 vozil) in vsi abonenti (najemniki) parkirnih mest (180 vozil) lahko govorimo o 75 % zasedenosti kapacitet garažne hiše na območju Športnega parka Stožice. Glede na dejstvo, da je tak scenarij malo verjeten, saj je največja zasedenost parkirišča P+R predvidena v dopoldanskem oziroma zgodnje popoldanskem času, ko velik del najemnikov parkirnih mest le-teh ne koristi (najemniki parkirnih mest so med drugim tudi stanovalci okoliških stanovanjskih sosesk, ki ta čas preživijo na delovnem mestu), lahko ugotovimo, da je realna oziroma dejanska zasedenost kapacitet garažne hiše manjša od teoretičnih 75 %. Ob predpostavki, da je največja dnevna zasedenost kapacitet garažne hiše na območju Športnega parka Stožice med 60 in 65 % je na območju obravnave v tem času še vedno na voljo med 180 in 200 parkirnih mest. Število parkirnih mest za osebna vozila, ki se jih na območju obravnavane garažne hiše ukine po izgradnji skate parka (18 PM) tako predstavlja največ 10 % števila parkirnih mest, ki so tudi v času največje dnevne zasedenosti parkirnih kapacitet v obravnavani garažni hiši še vedno nezasedena. Na območju garažne hiše Športnega parka Stožice se tako lahko število dnevniških uporabnikov parkirišča P+R, ne glede na zmanjšanje kapacitet zaradi izgradnje skate parka, še vedno precej poveča, na podlagi česar lahko zaključimo, da zmanjšanje števila parkirnih mest ne vpliva na prometne razmere obravnavanega območja tudi v času ko na območju obravnave ne potekajo večje športne oziroma kulturno-zabavne prireditve.

Z analizo dostopnosti območja je bila ugotovljena dobra dostopnost območja obravnave, tudi z vidika alternativnih (trajnostnih) oblik mobilnosti, kot so javni potniški promet, kolesarjenje in hoja. V obstoječih ureditveni shemi Ljubljanskega potniškega prometa (LPP) neposredno ob območju Športnega parka Stožice in v njegovi bližnji okolici, na urejenih avtobusnih postajališčih, ustavljajo avtobusi na različnih linijah, s čimer je zagotovljena dobra povezanost območja obravnave z drugimi mestnimi predeli.

Na celotnem širšem območju Športnega parka Stožice so ob cestah ter tudi na povsem ločenih površinah (npr. POT), urejene površine za kolesarje in pešce, ki omogočajo varen in razmeroma hiter dostop do obravnavanega območja iz različnih smeri oziroma predelov Ljubljane (Center, Šiška, Bežigrad, Nove Jarše ...). Za nekatere obodne ceste so v prihodnosti načrtovane tudi rekonstrukcije oziroma obnove, v sklopu katerih se bodo na novo uredile nekatere površine za kolesarje in pešce, s čimer se bo atraktivnost tovrstnih potovanj ter sama prometna varnost še povečala.

Urejene površine oz. infrastruktura za različne oblike trajnostnih mobilnosti predstavljajo enega izmed ključnih dejavnikov pri uresničevanju usmeritev Celostne prometne strategije MOL, kar je še posebej pomembno na območjih kot je obravnavano.

Z izgradnjo predvidenega skate parka na območju Športnega parka Stožice se bo na tem območju povečalo število mlajše populacije, ki praviloma predstavlja največji delež uporabnikov tovrstnih objektov.

Glede na predvideno strukturo uporabnikov je pričakovati, da bo večji delež le-teh do območja skate parka dostopal z različnimi trajnostnimi oblikami mobilnosti (kolesa, rolke, skiroji ...), zato je z vidika uspešnost projekta kot je skate park, urejenost površin za trajnostne oblike mobilnosti še toliko bolj pomembna.

Na podlagi vseh ugotovitev in izvedenih analiz v slopu Mobilnostnega načrta lahko zaključimo, da zmanjšanje števila parkirnih mest v garažni hiši na območju Športnega parka Stožice, po izgradnji novega skate parka, bistveno ne poslabšuje obstoječih razmer na področju mirujočega prometa, pri čemer lahko zmanjšanje števila parkirnih mest za sabo potegne celo bolj pozitivne učinke, kot je povečana uporaba drugih trajnostnih oblik mobilnosti.

---

Sestavil: Rok Vodopivec, mag.inž.grad  
Ljubljana, februar 2020