

**MOBILNOSTNI NAČRT ZA OPPN 117  
POSLOVNA STAVBA – KRIŽIŠČE  
CELOVŠKA – GOSPODINJSKA – DEL**

Investitor:

C Tower d.o.o.  
Šmartinska cesta 130  
1000 Ljubljana

Izdelovalec:

ŠABEC KALAN ŠABEC – ARHITEKTI  
Mojca Kalan Šabec, s.p.  
Hacquetova ulica 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



Sodelavka:

Kristina Slejko Mlakar, mag. inž. arh.

Številka naloge:

UP 22-005-MN

Datum projekta:

december 2024

## VSEBINA:

<b>I.</b>	<b>UVOD .....</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>POS LANSTVO IN CILJI MOBILNOSTNEGA NAČRTA .....</b>	<b>6</b>
<b>III.</b>	<b>PREVERITEV ZAKONSKIH IZHODIŠČ .....</b>	<b>6</b>
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 .....	13
III.5	PLANSKA IZHODIŠČA ZA INFRASTRUKTURO .....	13
<b>IV.</b>	<b>DOSTOPNOST .....</b>	<b>17</b>
IV.1	DOSTOP Z MOTORNIMI VOZILI .....	17
IV.2	PEŠ DOSTOP .....	18
IV.3	DOSTOP S KOLESOM .....	21
IV.4	JAVNI POTNIŠKI PROMET .....	24
IV.5	SOUPORABA AVTOMOBILA .....	26
IV.6	SVETOVNI SPLET .....	26
<b>V.</b>	<b>ANALIZA IZRABE OBMOČJA .....</b>	<b>27</b>
V.1	ZMOGLJIVOST OBMOČJA .....	27
V.2	VHODNI PODATKI ZA MOBILNOSTNI NAČRT .....	28
<b>VI.</b>	<b>POTOVALNE NAVADE .....</b>	<b>30</b>
VI.1	SPLOŠNO .....	30
VI.2	STANOVALCI .....	30
VI.3	OBISKOVALCI STANOVANJ .....	31
VI.4	NESTANOVANJSKI PROGRAMI .....	31
<b>VII.</b>	<b>PREDVIDENI UKREPI ZA IZBOLJŠANJE RABE TRAJNOSTNIH NAČINOV PREVOZA .....</b>	<b>32</b>
VII.1	SPLOŠNO .....	32
VII.2	KRATKOROČNI GRADBENI UKREPI .....	32
VII.3	OSTALI KRATKOROČNI UKREPI .....	32
VII.4	DOLGOROČNI UKREPI .....	33
<b>VIII.</b>	<b>DOLOČITEV POTREBNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST .....</b>	<b>34</b>
VIII.1	UGOTOVITVE VEZANE NA ANALIZO STANJA .....	34
VIII.2	UGOTOVITVE VEZANE NA IZRAČUN PARKIRNIH MEST .....	34
VIII.3	ZAGOTAVLJANJE PM V SKLADU Z OPPN .....	40
<b>IX.</b>	<b>AKCIJSKI NAČRT .....</b>	<b>41</b>
<b>X.</b>	<b>ZAKLJUČEK .....</b>	<b>43</b>

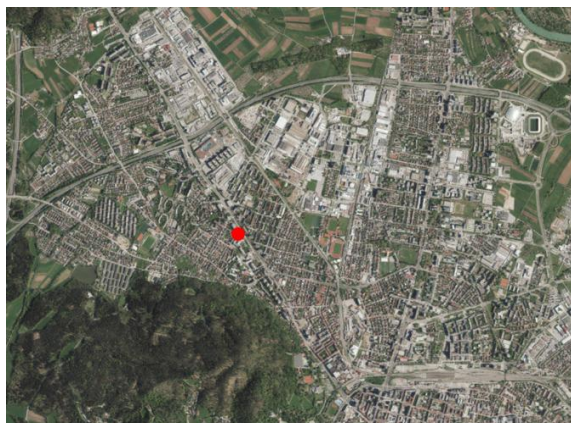
## I. UVOD

Mobilnostni načrt obravnava preveritev potrebnega števila parkirnih mest (v nadaljnjem besedilu PM) v območju načrtovanega Občinskega podrobnega prostorskega načrta OPPN 117 poslovna stavba – križišče Celovška – Gospodinjka – del (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.

Skladno 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 zajema dele enot urejanja prostora (v nadaljnjem besedilu: EUP) ŠI-492, ŠI-489 in ŠI-549. Za EUP ŠI-492 je določen način urejanja z OPPN. EUP ŠI-489 in ŠI-549 se sicer urejata z OPN MOL ID, a sta dela teh EUP zajeta v območje OPPN zaradi programske in prostorske zaokrožitve območja OPPN.

Območje OPPN se nahaja v Mestni občini Ljubljana, v Četrtni skupnosti Šiška. Na severozahodni in zahodni strani območje meji na pretežno večstanovanjske površine. Na jugozahodni strani območje meji na območje centralnih dejavnosti brez stanovanj, ki poteka vzdolž dovozne ceste in na južni strani prečka Gospodinjko ulico. Na jugovzhodni strani območje meji na parkovne površine. Vzhodni rob območja meji na površine pomembnejših cest, kjer je z OPPN 29 predvidena rekonstrukcija Celovške ceste. Pretežni del območja OPPN prekrivajo prometne površine.

Območje OPPN obsega zemljišča s parcelnimi številkami 643, 644/5, 645/1, 645/2, 656/4, 656/94, 656/127, 656/128, 1873/16 ter dele zemljišč s parcelnimi številkami 640/2, 640/5, 644/10, 647/2, 656/3, 656/93, 1873/18, vse v katastrski občini 1739 Zgornja Šiška. Površina območja OPPN znaša 4.875 m<sup>2</sup>.

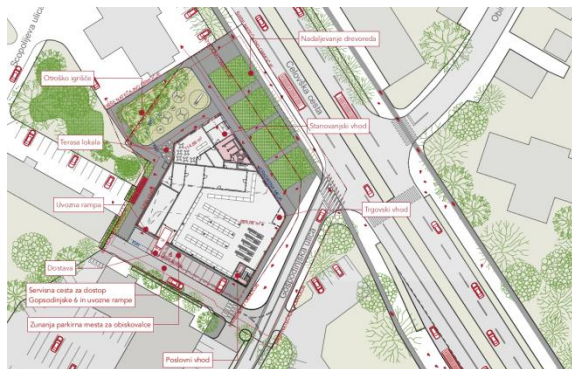


Slika 1: Prikaz lege območja OPPN v načrtu Ljubljane



Slika 2: Prikaz meje območja OPPN v aerofoto posnetku

Za območje OPPN je bil izdelan javni arhitekturno urbanistični natečaj. Zmagovalno rešitev so izdelali v biroju Arhitektura MJ d.o.o.



Slika 3: Tlorisni prikaz zmagovalne rešitve urbanističnega natečaja



Slika 4: Prikaz vizualizacije zmagovalne rešitve urbanističnega natečaja

V območju OPPN je načrtovana gradnja stanovanjsko-poslovne stavbe s pripadajočo zunanjo in prometno ureditvijo. Načrtovana stavba ima tri podzemne garaže.

Okrog stavbe so načrtovane zelene površine, otroško igrišče 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 dve prostorski enoti:

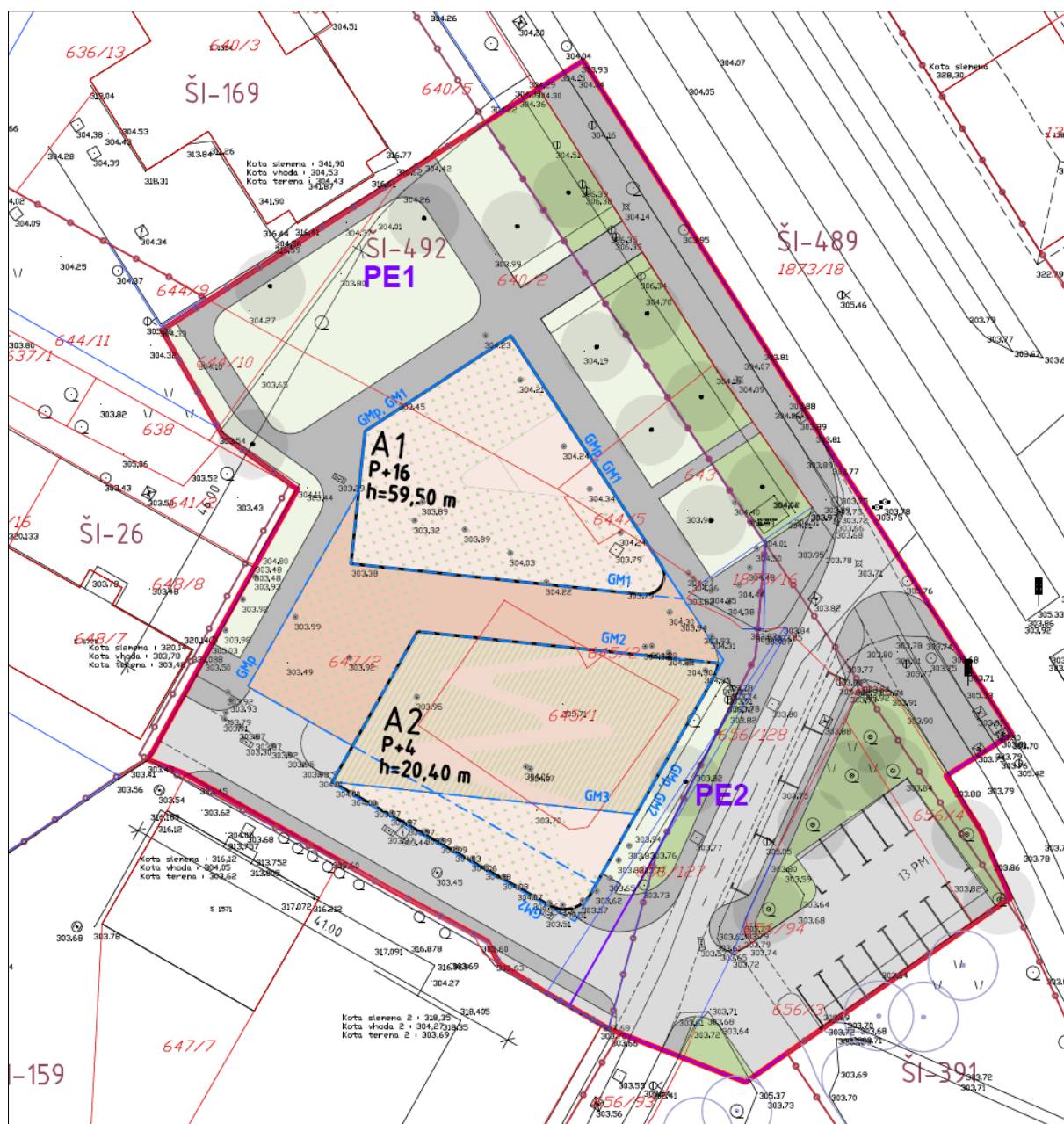
- PE1 – površine, namenjene gradnji stanovanjsko-poslovne stavbe s pripadajočo zunanjo in prometno ureditvijo,
- PE2 – površine, namenjene gradnji javnih prometnih površin.

V fazi priprave OPPN programi v stavbi niso natančno določeni. V stavbi so dopustne različne namembnosti, ki so skladno z OPN MOL ID dopustne v območjih z namensko rabo CU – centralne dejavnosti (trgovske, poslovne, storitvene, gostinske ...). V etažah nad pritličjem je dopustno urediti stanovanja.

V načrtovani stavbi je delež stanovanjskih površin lahko največ 70 % BTP.

Načrtovano stavbo sestavljajo pritlični podstavek, stolpnica A1, stolpič A2 in skupen podzemni del. Stolpnica A1 ima do 17 etaž nad terenom (do P+16), stolpič A2 ima do 5 etaž nad terenom (do P+4), pritlični podstavek ima eno etažo nad terenom (P). Skupna BTP načrtovanih stavb nad terenom je 10.450 m<sup>2</sup> in 5.300 m<sup>2</sup> površin pod nivojem terena, v glavnem namenjenih parkiranju.

Skladno z določili OPN MOL ID je treba za območja, ki se urejajo z OPPN in imajo skupaj BTP objektov nad 10.000 m<sup>2</sup>, izdelati mobilnostni načrt.



Slika 5: Arhitekturna zazidalna situacija – nivo strehe (vir: OPPN 117 – osnutek, januar 2025)



## 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 stavbe,
- 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

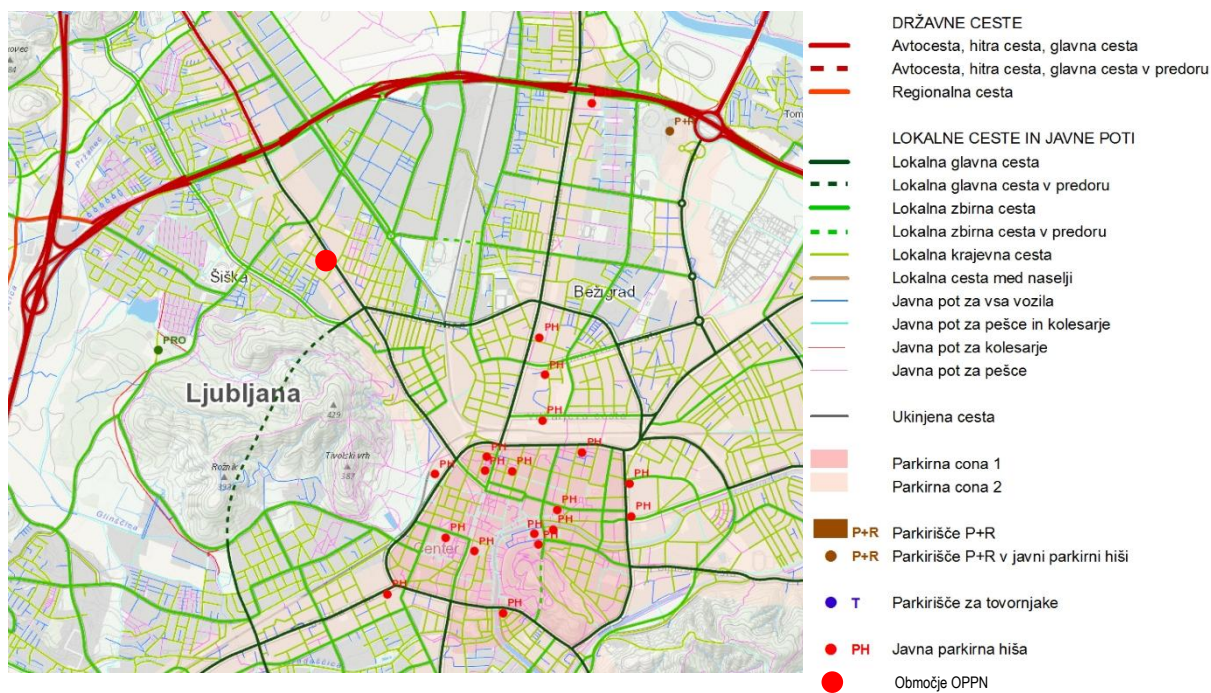
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 - DPN, 72/13 - DPN, 92/14 - DPN, 17/15 - DPN, 50/15 - DPN, 88/15 - DPN, 12/18 - DPN in 42/18).
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, 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 2.



Slika 6: Prikaz obravnavanega območja in parkirnih con (vir: OPN MOL ID, april 2024)

Za dejavnosti, ki so dopustne v območju OPPN, skladno z določili OPN MOL ID veljajo naslednji normativi glede števila parkirnih mest:

Namembnost objektov	Število parkirnih mest (PM) za motorni promet	Število parkirnih mest (PM) za kolesa
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m <sup>2</sup> neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce 2 PM/ stanovanje v velikosti nad 70,00 m <sup>2</sup> neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/ 5 stanovanj za obiskovalce
12201 Stavbe javne uprave	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 30 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12202 Stavbe bank, pošt, zavarovalnic, ki poslujejo s strankami	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 40 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi)	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> BTP)	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina od 200,00 do 500,00 m <sup>2</sup> BTP)	1 PM/40,00 m <sup>2</sup> BTP, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12301 Trgovske stavbe, trgovina z neprehrambenimi izdelki	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega: - najmanj 75 % PM za obiskovalce in - največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (nakupovalni center, večnamenski trgovsko-zabavišni center nad 500,00 m <sup>2</sup> )	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega: - najmanj 75 % PM za obiskovalce in - največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (odprte in pokrite tržnice)	1 PM/30,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega: - najmanj 80 % PM za obiskovalce in - največ 30 % na nivoju terena	2 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta

12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija ...) do 200,00 m <sup>2</sup> BTP	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija ...) nad 200,00 m <sup>2</sup> BTP	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, ne manj kot 2 PM za obiskovalce na lokal	PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12610 Stavbe za kulturo in razvedrilo	1 PM/7 sedežev (obiskovalcev), od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	1 PM/5 sedežev
12620 Muzeji, arhivi in knjižnice	PM/80,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	1 PM/60,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12721 Stavbe za opravljanje verskih obredov	1 PM/10 sedežev, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/10 sedežev
12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo (zdravstveni dom, ambulate, veterinarske ambulate in klinike)	1 PM/20,00 m <sup>2</sup> BTP objekta in ne manj kot 3 PM, od tega najmanj 50 % PM za obiskovalce	1 PM/20,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo: samo stavbe za neinstitucionalno izobraževanje	1 PM/60,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
24110 Športna igrišča (brez gledalcev)	1 PM/300,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/250,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce
12650 Stavbe za šport (pretežno namenjene razvedrilu, telovadnice, centri za fitnes, aerobiko, ples in jogo ter podobno, brez prostorov za gledalce)	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno namestitvev (hotel, prenočišča, penzioni)	1 PM/5 sob, od tega najmanj 75 % PM za goste	1 PM/5 sob
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

Preglednica 1: Parkirni normativ parkirnih mest glede na določila MOL OPN ID (vir: odlok OPN MOL ID)

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

V parkirni coni 2 je treba na gradbeni parceli, zgraditi najmanj 50 % s tem odlokom predpisanih PM za motorni promet, razen za 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe za katere je treba zgraditi najmanj 70 % predpisanih PM za motorni promet, vendar ne manj kot 1 PM/stanovanje.

Za stavbe 12610 Stavbe za kulturo in razvedrilo, 12620 Muzeji, arhivi in knjižnice in 12721 Stavbe za opravljanje verskih obredov se v izračun skupnega števila predpisanih PM lahko vključijo tudi parkirna mesta v javni rabi pod pogojem, da se s strokovno podlago, ki jo potrdi organ Mestne uprave MOL, pristojen za promet, ugotovita razpoložljivost in zadostnost javnih parkirnih mest v neposredni bližini objekta.

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

Skladno z določili OPN MOL ID mora imeti vsako parkirišče z več kot 100 parkirnimi mesti za motorni promet tudi eno mesto z napravo za napajanje električnih avtomobilov. Pri pripravi OPPN pa je bil upoštevan tudi ZURE, ki določa, da mora investitor pri gradnji novih stanovanjskih stavb, ki imajo več kot 10 PM, zagotoviti namestitev infrastrukture za napeljavno vodov za električne kable tako, da bo omogočeno polnjenje električnih vozil na vsakem parkirnem mestu. Pri graditvi nestanovanjskih stavb, ki imajo več kot 10 PM, pa mora investitor zagotoviti namestitev najmanj enega polnilnega mesta za električna vozila, kot ga določa predpis, ki ureja vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v prometu, in namestitev infrastrukture za napeljavno vodov za električne kable za vsaj eno na vsakih 5 PM tako, da bo omogočeno hkratno polnjenje električnih vozil na vseh parkirnih mestih.



V parkirni coni 2 je treba na gradbeni parceli zgraditi najmanj 70 % s tem odlokom predpisanih PM za kolesarski promet. To določilo ne velja za 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe in 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 iz 33. člena Odloka o OPPN se v izračunu zaokrožijo navzgor.

Parkirne površine in garažne stavbe morajo biti umeščene in zgrajene tako, da njihova uporaba ne škoduje zdravju, da hrup in smrad ne motita bivanja, dela in počitka v okoliških objektih ter da se s tem ne zmanjšuje s prostorskim aktom predpisani FBP oziroma FZP.

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 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. Mobilnostni načrt potrdi organ Mestne uprave MOL, pristojen za promet.

### **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 poslovno stanovanjske stavbe, v kateri do 70 % BTP lahko predstavljajo stanovanjske površine, preostali del površin pa je nestanovanjski. Konkretni nestanovanjski programi stavbe in število stanovanj bodo določeni v nadaljnji fazi projektiranja. Pri izračunu parkirnih mest skladno z določili OPN MOL ID so upoštevani programi iz izdelane idejne zasnove načrtovane stavbe IDZ C-Tower št. CT-2023, Arhitektura MJ d.o.o., april 2024, ki predvideva, da bo celotna stolpnica A1 stanovanjska, v pritličnem podstavku sta načrtovani trgovina in kavarana, v stolpiču A2 pa pisarne.

Idejna zasnova načrtovane stavbe je predvidevala skupno 82 stanovanj, v mobilnostnem načrtu pa je upoštevano, da bo v stavbi 80 stanovanj, kar je največje dopustno število stanovanj skladno z OPPN. Struktura stanovanj je po velikosti do 70 m<sup>2</sup> in nad 70 m<sup>2</sup> razdeljena v podobnem razmerju kot je bilo predvideno v idejni zasnovi, in sicer:

- 54 stanovanj velikosti do 70 m<sup>2</sup> NTP,
- 26 stanovanj velikosti nad 70 m<sup>2</sup> NTP.

V NTP stanovanj so zajete celotne stanovanjske površine, vključno z ložami, balkoni in shrambami v kleti stavbe.

Nestanovanjske dejavnosti so povzete iz idejne zasnove stavbe:

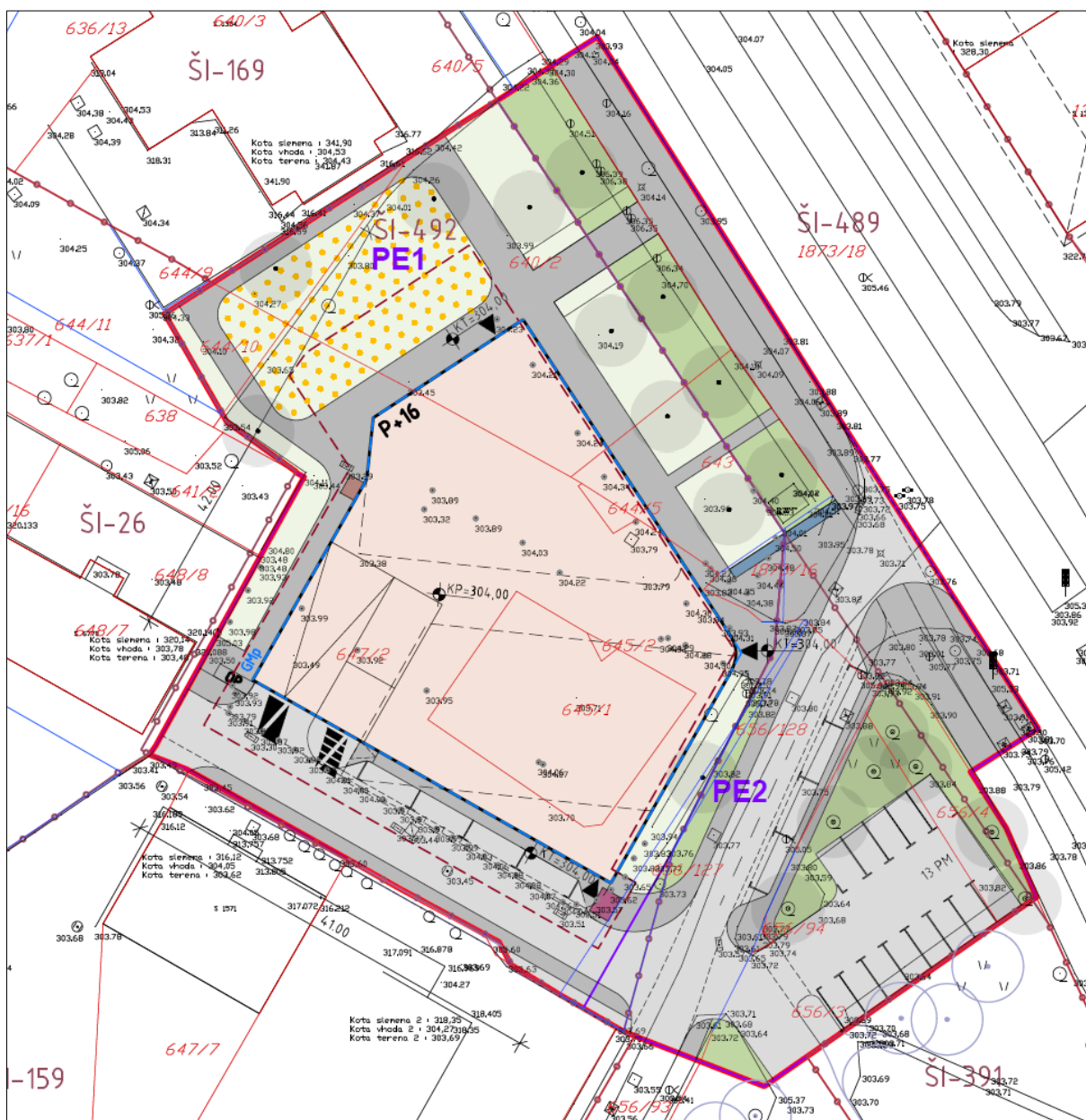
- trgovina 950 m<sup>2</sup> BTP,
- kavarna 130 m<sup>2</sup> BTP (št. sedežev 44, dolžina pulta 3,5 m),
- pisarne 1.780 m<sup>2</sup> BTP.

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

Podrobneje so podatki o upoštevanih programih pri varianti A razvidni iz spodnje preglednice:

oznaka dela stavbe / namembnost	število stanovanj	BTP* nestanovanjski program (m <sup>2</sup> )	dodatni opisi
prtični podstavek			
trgovina	/	950	
kavarna	/	130	44 sedežev, dolžina pulta 3,5 m
stolpnica A1			
stanovanja	80	/	54 do 70 m <sup>2</sup> NTP, 26 nad 70 m <sup>2</sup> NTP
stolpič A2			
pisarne 1	/	610	
pisarne 2	/	500	
pisarne 3	/	390	
pisarne 4	/	280	
Skupaj:	80	2.860	

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



Slika 7: Arhitekturna zazidalna situacija – nivo pritličja (vir: OPPN 117 – osnutek, januar 2025)

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

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
<b>Stanovanjski del</b>				
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 54 stanovanj do 70 m <sup>2</sup>	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m <sup>2</sup> neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	54	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce	176
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 26 stanovanj nad 70 m <sup>2</sup>	2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m <sup>2</sup> neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	52		
<b>Skupaj stanovanjski del</b>		<b>106</b>		<b>176</b>
<b>cona 2 (za osebna vozila = 70 % PM, a ne manj kot 1 PM/stan.)</b>		<b>80</b>		<b>/</b>
od tega za obiskovalce		8		16

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

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
<b>Nestanovanjski del</b>				
12301 Trgovske stavbe (nakupovalni center, večnamenski trgovsko-zabavišni center nad 500,00 m <sup>2</sup> )  950 m <sup>2</sup> BTP	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega: - najmanj 75 % PM za obiskovalce in - največ 30 % na nivoju terena  cona 2 (50 %)	19	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta  cona 2 (70 %)	7
12112 Gostilne, restavracije in točilnice  44 sedežev, dolžina pulta 3,5 m	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta, od tega najmanj 75 % PM za goste  cona 2 (50 %)	5	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta  cona 2 (70 %)	7
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi)  1.780 m <sup>2</sup> BTP	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce  cona 2 (50 %)	13	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta  cona 2 (70 %)	13
<b>Skupaj nestanovanjski del</b>		<b>37</b>		<b>27</b>
od tega za obiskovalce		17		0
od tega za goste		4		
od tega največ na nivoju terena za trgovino		6		

Preglednica 3: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za nestanovanjski del stavbe v skladu z določili MOL OPN ID

<b>Skupaj stanovanjski del</b>	<b>80</b>	<b>176</b>
od tega za obiskovalce	8	16
<b>Skupaj nestanovanjski del</b>	<b>37</b>	<b>27</b>
od tega za obiskovalce	17	0
od tega za goste	4	
od tega največ v nivoju terena za trgovino	6	
<b>Skupaj stanovanjski in nestanovanjski del</b>	<b>117</b>	<b>203</b>
od tega za obiskovalce in goste	29	16
od tega največ v nivoju terena za trgovino	6	
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12
od tega električno	več kot 100 PM: 1 PM	1
potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	6

Preglednica 4: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stanovanjski in nestanovanjski del stavbe v skladu z določili MOL OPN ID

V območju OPPN je treba za načrtovano stavbo v skladu z določili MOL OPN ID zagotoviti 117 PM za osebna vozila, 6 PM za druga enosledna vozila in 203 PM za kolesa.

### III.4 ZAGOTAVLJANJE PARKIRNIH MEST

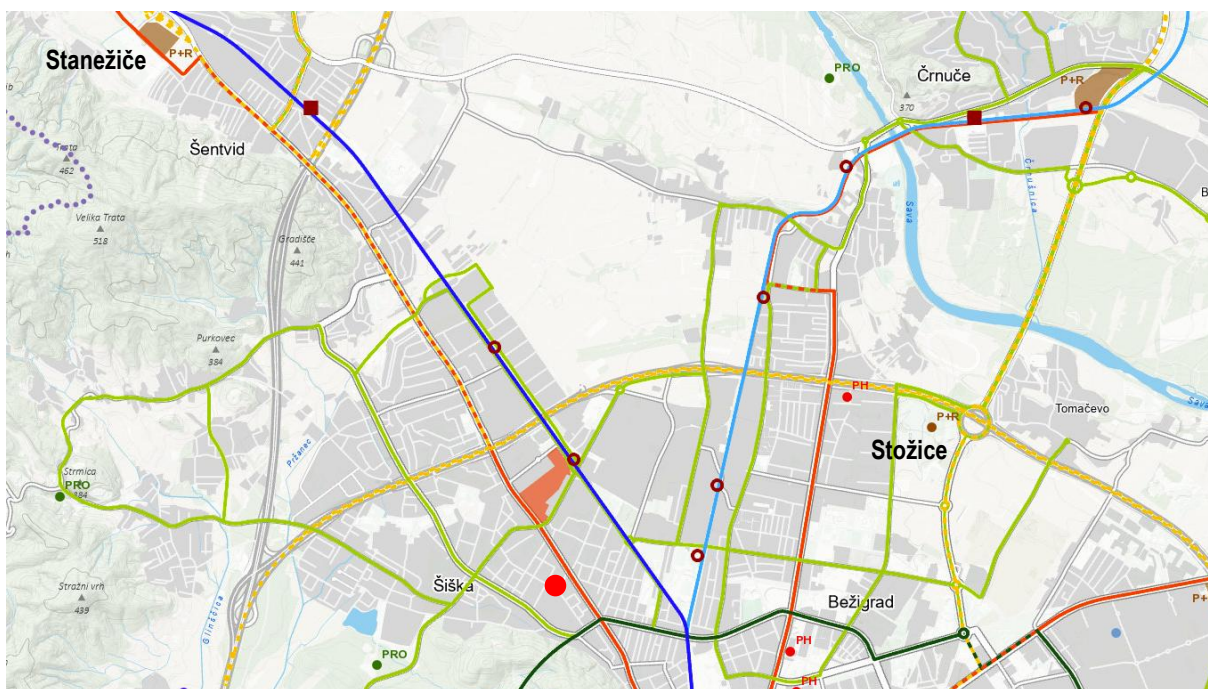
Na območju OPPN sta dve parkirni površini. Makadamsko parkirišče v prostorski enoti PE1, ki je v lasti investitorja in asfaltirano parkirišče v prostorski enoti PE2, ki je v lasti Občine Ljubljana – Šiška družbena lastnina. Zasebno parkirišče je namenjeno oddajanju, na njem imajo približno 20 PM v najemu nekateri stanovalci stavbe na naslovu Celovška cesta 143. Javno parkirišče je namenjeno obiskovalcem bližnje pošte.

V širšem območju se parkirišča zagotavljajo na funkcionalnih površinah stavb, vendar veliko parkirnih površin primanjkuje. Za odpravo neurejenega parkiranja ob lokalnih cestah v širšem območju MOL preverja rešitve s spremenjeno prometno ureditvijo z uvedbo enosmernega prometa in vzdolžnih parkirišč na območju na podlagi izdelane dokumentacije. Izgradnja fizičnih ovir za umirjanje prometa na območju Derčeve ulice, št. U 07/2280-24-1, KProjektL, julij 2024.

Na Trgu Prekomorskih brigad je urejeno večje število plačljivih javnih parkirnih mest, a so povečini zasedena, saj so na tem območju Center urbane kulture kino Šiška, hotel, hostel in druge poslovne stavbe. Dodatno območje obremenjuje tudi bližina zdravstvenih ustanov (bolnišnica, zdravstveni dom) in osnovna šola ob Derčevi ulici južno od območja OPPN, s čimer se povečuje število dnevnih migrantov, ki prihajajo z avtomobili.

Ob Celovski cesti je parkirišče P+R urejeno v Stanežičah, a je od obravnavanega območja oddaljeno kar 5 km. Neposredno ju povezuje linija 1 mestnega avtobusnega prometa (Stanežiče P+R–Dolgi most P+R). Najbližje parkirišče P+R je v Stožicah in je od obravnavanega območja oddaljeno 3 km, a do območja OPPN nima primerne povezave z javnim potniškim prometom, zato ga ne moremo upoštevati kot primerno za zagotavljanje parkirnih površin za potrebe obiskovalcev območja.

Potrebno število parkirnih mest je treba torej v celoti zagotoviti znotraj območja OPPN.



Slika 8: Prikaz mestnega, vodnega in zračnega prometa s prikazom lokacij P+R (vir: OPN MOL ID)

### III.5 PLANSKA IZHODIŠČA ZA INFRASTRUKTURO

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

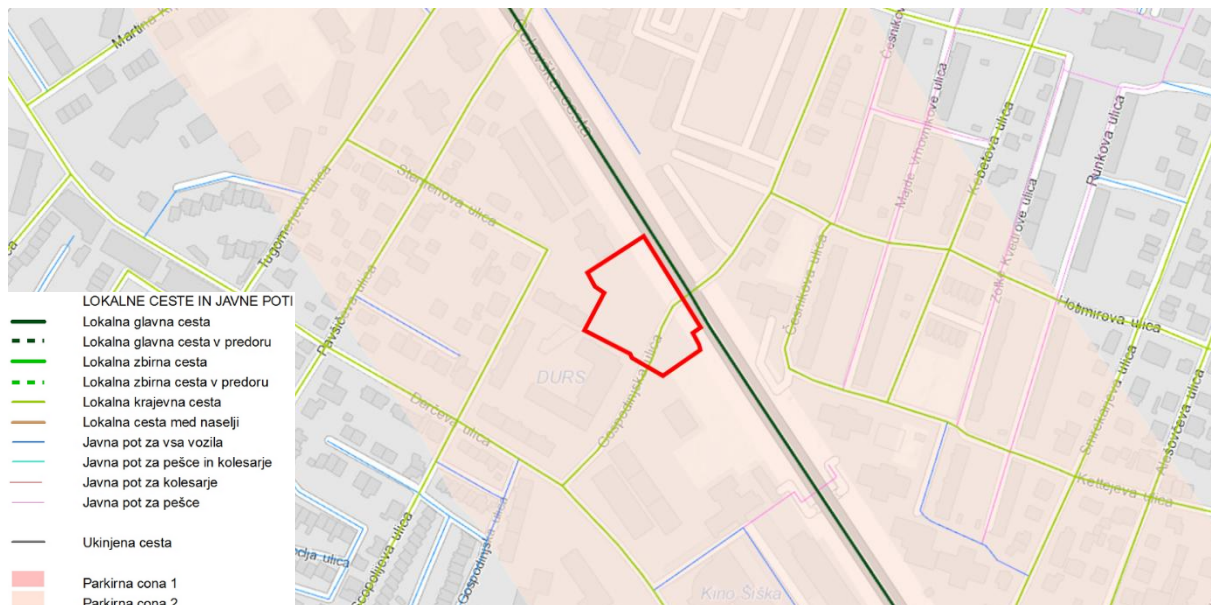
Ime ceste	Načrtovana kategorija v skladu z OPN MOL ID	Profil določen z OPN MOL ID	Stanje
Celovška cesta	lokalna glavna cesta	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dvo ali štiripasovno vozišče</li> <li>- stranski zeleni pasovi</li> <li>- kolesarske steze</li> <li>- pločniki</li> </ul>	rekonstrukcija/obnova
Gospodinjaska ulica	lokalna krajevna cesta	<ul style="list-style-type: none"> <li>- enopasovno vozišče</li> <li>- pločniki</li> </ul>	rekonstrukcija/obnova

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



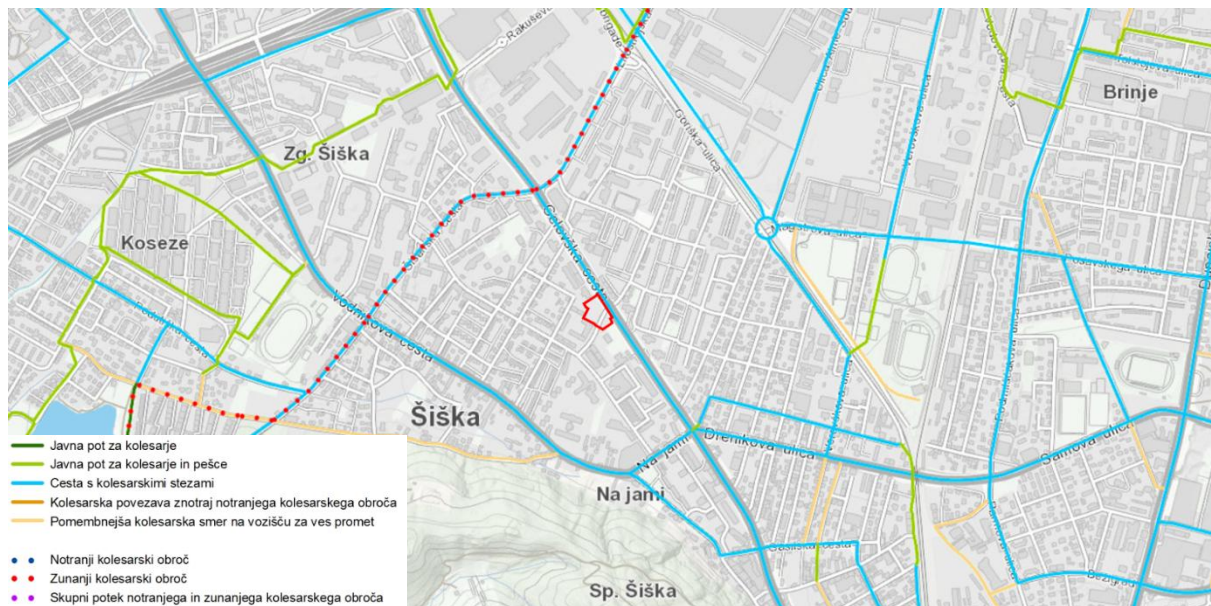
Celovška cesta in Gospodinska ulica sta z OPN MOL ID predvideni za rekonstrukcijo/obnovo. Rekonstrukcija/obnova Celovške ceste je načrtovana z OPPN 29.

Na Gospodinski ulici je bil jeseni 2024 spremenjen prometni režim, in sicer iz dvosmerne ulice v enosmerno ulico. Z rekonstrukcijo Gospodinske ulice bodo vzdolž ceste urejena tudi nova bočna parkirišča.



Slika 9: Prikaz cestnega omrežja (vir: OPN MOL ID)

Severno od območja v oddaljenosti okoli 400 m, je z OPN MOL ID določen zunanji kolesarski obroč. Mestna vpadnica, Celovška cesta ima urejeno kolesarsko stezo. Gospodinska ulica skladno z OPN MOL ID nima načrtovanih kolesarskih stez.



Slika 10: Prikaz kolesarskega omrežja (vir: OPN MOL ID)

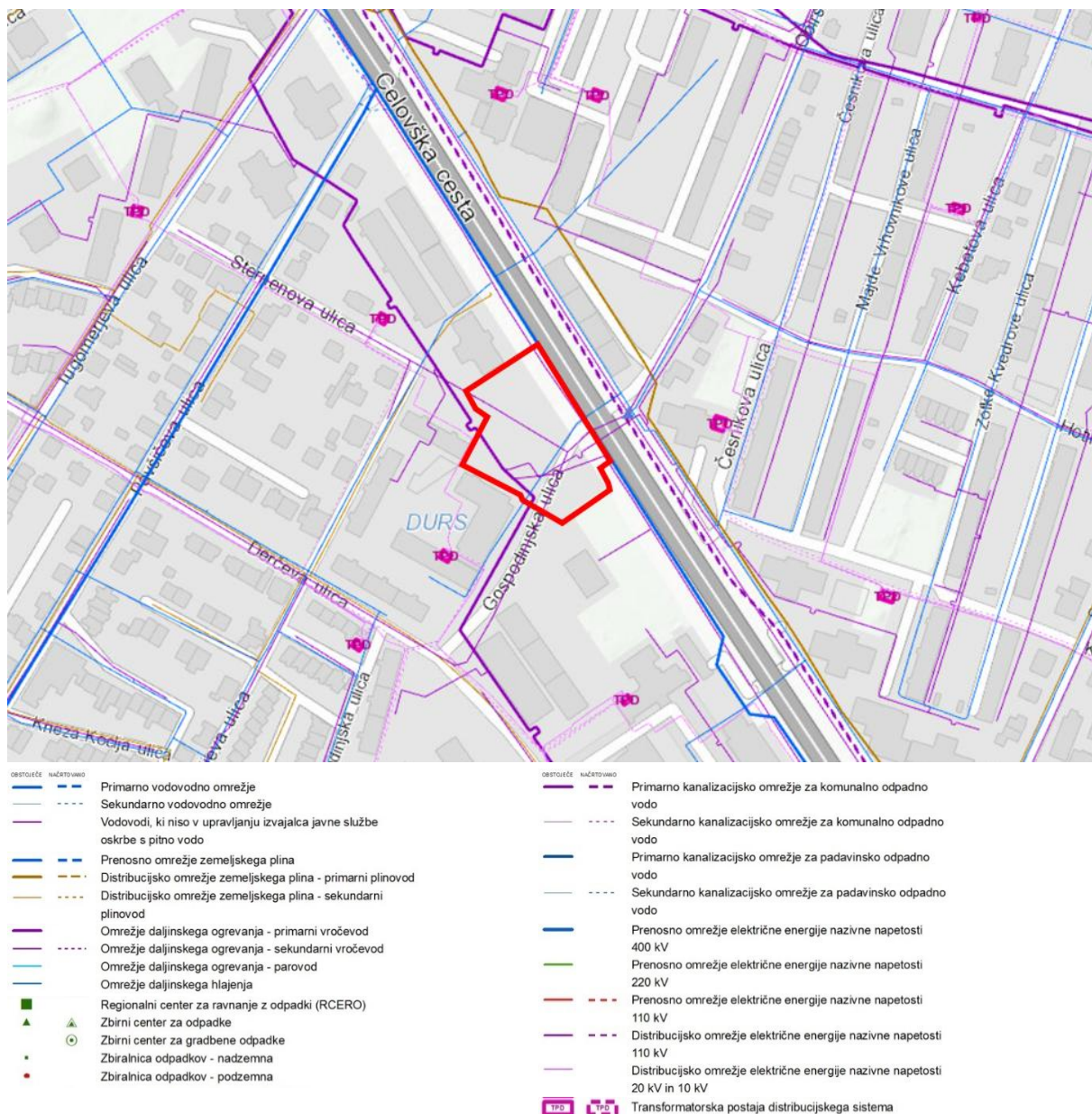
Tik ob območju, po Celovski cesti, je z OPN MOL ID določen javni avtobusni promet na ločenem vozišču. Severno od območja v oddaljenosti okoli 750 m se nahaja železniško potniško postajališče Litostrož.



Slika 11: Prikaz mestnega javnega omrežja (vir: OPN MOL ID)



Na ožjem obravnavanem območju je gospodarska javna infrastruktura (v nadaljnjem besedilu: GJI) obstoječa. V ostalih okoliških cestah, Celovški cesti, Gospodinski ulici, Derčevi ulici, Scopolijevi ulici je po podatkih, povzetih z Urbinfo, načrtovana tudi nova GJI.



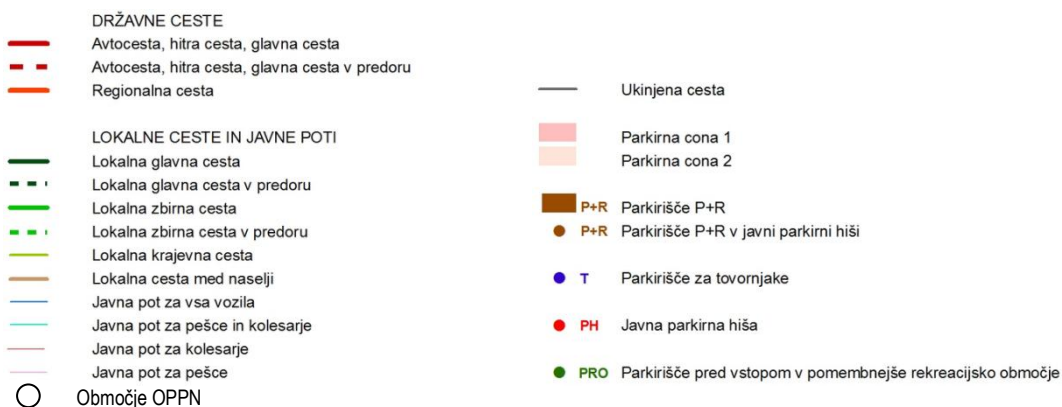
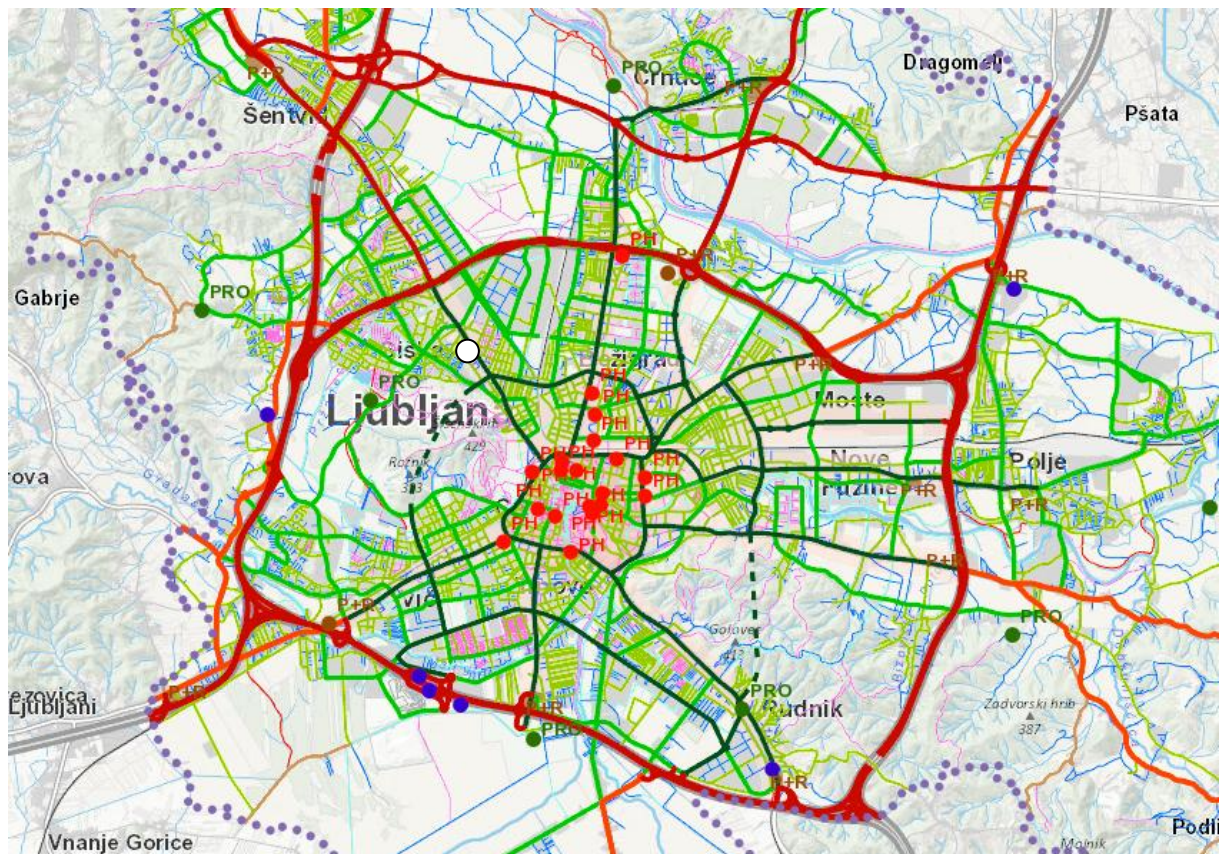
Slika 12: Prikaz obstoječe okoljske in energetske gospodarske javne infrastrukture (vir: OPN MOL ID)



## IV. DOSTOPNOST

### IV.1 DOSTOP Z MOTORNIMI VOZILI

Dostopnost z motornimi vozili in povezanost s širšo okolico sta dobri, v oddaljenosti približno 1 km v smeri proti severozahodu je priključek na severno obvoznico Ljubljana – sever. Vozila, ki dostopajo iz okolice mesta, tako minimalno bremenijo mestno prometno mrežo. Zaradi bližine avtocestnega priključka 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. Gospodinjska ulica se preko Derčeve ulice in ceste Na jami navezuje na pomembnejšo prometno cesto (Celovško cesto) v smeri centra.



Slika 13: Prikaz območja OPPN v cestni mreži MOL (vir: OPN MOL ID)



Dostop do območja je načrtovan s Celovške ceste in z Gospodinjske ulice, s katere je načrtovana tudi dovozna cesta do uvoza v kletne garaže. Obstoječe križišče s Celovške ceste na Gospodinjsko ulico se ohrani z obstoječo prometno ureditvijo, zavijanje po sistemu »desno« v smeri enosmerne Gospodinjske ulice.

Jeseni 2024 se je na širšem vplivnem območju, v Šiški, spremenil prometni režim na več ulicah. Prav tako se je dvosmerni promet na Gospodinjski ulici spremenil v enosmernega in sicer v smeri od Celovške ceste do Derčeve ulice. Nova prometna ureditev širšega območja je načrtovana s projektom Izgradnja fizičnih ovir za umirjanje prometa na območju Derčeve ulice, št. U 07/2280-24-1, KProjektL, julij 2024.

Vsa vozila bodo do načrtovane stavbe prihajala vedno z Gospodinjske ulice in sicer s severovzhodne strani preko Celovške ceste. Dostop do območja iz smeri centra po Celovški cesti in z vzhodne smeri, Obirske ulice, ni omogočen, ker križišče s Celovško cesto in Gospodinjsko ulico omogoča sistem zavijanja »desno« le v smeri Gospodinjske ulice.

Glavnina vozil, ki bodo odhajala v smeri centra mesta, bo uporabljala Gospodinjsko in Derčevo ulico. Glavnina vozil, ki bodo odhajala v smeri Bežigrada, bo uporabljala Gospodinjsko ulico, Derčevo ulico, cesto Na jami in Drenikovo ulico. Glavnina vozil, ki bodo odhajala v druge predele mesta ali izven mesta, bo uporabljala Gospodinjsko ulico in druge ulice Šiške do severne obvoznice. Na območju OPPN bodo tako Gospodinjsko ulico uporabljala vozila stanovalcev, obiskovalcev, zaposlenih ter dostavna, komunalna in intervencijska vozila za potrebe načrtovane stavbe.



Slika 14: Gospodinjska ulica (pogled proti jugozahodu)



Slika 15: Gospodinjska ulica (pogled proti severovzhodu)



Slika 16: Celovška cesta (pogled proti severozahodu)



Slika 17: Celovška cesta (pogled proti jugovzhodu)

## IV.2 PEŠ DOSTOP

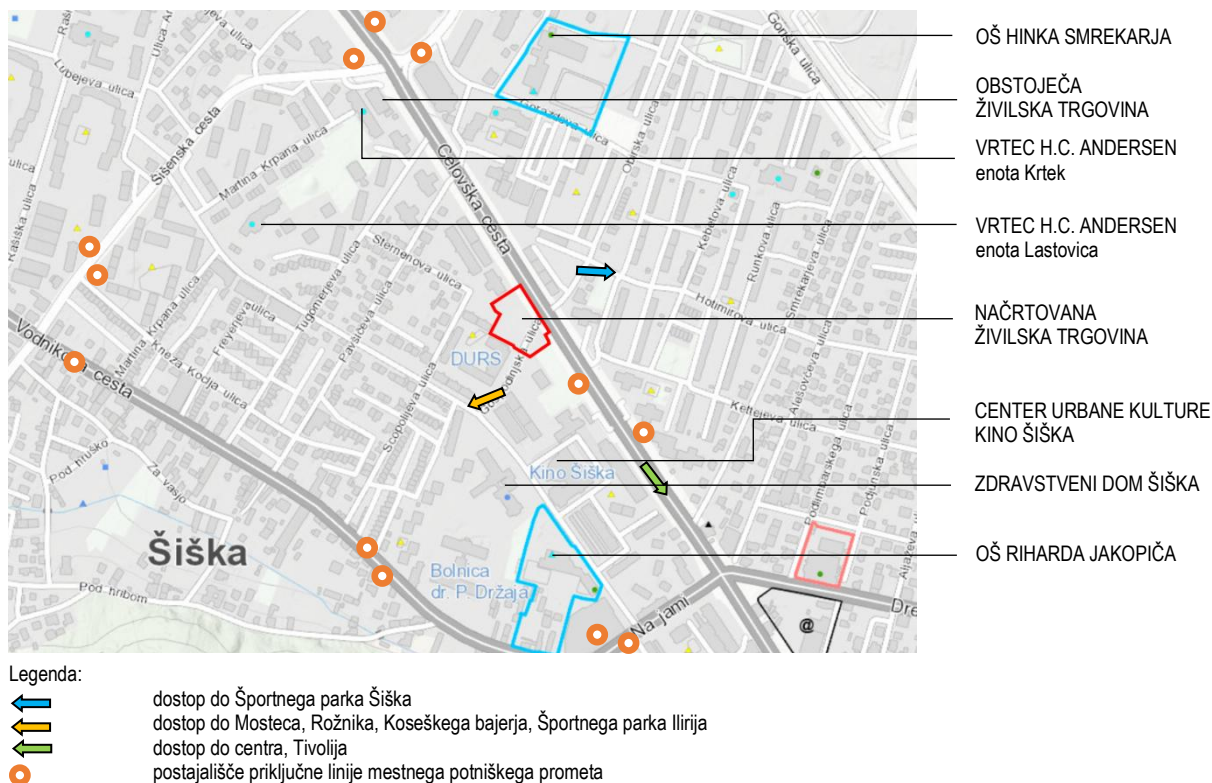
Obravnavana lokacija je peš dostopna s severne strani preko Celovške ceste, z vzhodne strani preko prehoda za pešce čez Celovško cesto, z jugovzhodne strani preko parka, z južne strani preko Gospodinjske ulice in z zahodne strani preko funkcionalnih zemljišč večstanovanjske stavbe na Scopolijevi ulici 3.

Vzdolž Celovške ceste je izveden obojestranski hodnik za pešce. Vz dolž Gospodinjske ulice je izveden enostranski hodnik za pešce. V parku je urejenih več pešpoti, pri stavbi na Scopolijevi ulici 3 pa povezavo med Scopolijevo ulico in obravnavanim območjem predstavljajo parkirne površine.

S preureditvijo Gospodinjske ulice je načrtovana izvedba dvostranske površine za pešce.



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 320 m do osnovne šole, približno 350 m do vrtca, približno 250 m do najbližjih zdravstvenih storitev in Centra urbane kulture Kino Šiška. Živilska trgovina je oddaljena 520 m, nova živilska trgovina naj bi bila načrtovana tudi na obravnavanem območju.



Ceste, ki vodijo do naštetih objektov družbene infrastrukture so v glavnem opremljene z obojestranskim hodnikom za pešce, z izjemo Gospodinske ulice, ob kateri je hodnik za pešce izveden le vzdolj jugovzhodnega roba. Z načrtovano preureditvijo Gospodinske ulice bo tudi ob tej ulici na območju OPPN izveden obojestranski pas za pešce oziroma hodnik za pešce, z izjemo območja od pošte do Derčeve ulice, kjer se ohranja le enostranski hodnik za pešce. Površine za pešce na ožjem vplivnem območju so v glavnem ustrezno široke, vendar velikokrat zaparkirane z avtomobili. Obstoječi prehodi za pešce so večinoma varni in pregledni, z rekonstrukcijo Gospodinske ulice pa bo v območju križišč varnost pešcev še povečana. Cestna razsvetljava je v glavnem obstoječa, z izjemo območja parka, ki z javno razsvetlavo trenutno ni opremljen.



Slika 18: Dvostranski hodnik za pešce ob Celovski cesti



Slika 19: Prehod za pešce čez Celovsko cesto





Slika 20: Peš dostop preko parka



Slika 21: Enostranski hodnik za pešce ob Gospodinjski ulici



Slika 22: Prehod preko funkcionalnih zemljišč večstanovanjske stavbe na Scopolijevi ulici 3



Slika 23: Obstoječi skupen dovoz do stavbe Gospodinjska ulica 6 in načrtovane stavbe

Robniki hodnikov za pešce vzdolž Gospodinjske ulice pogosto niso pogreznjeni in so neustrezno urejeni. Prav tako ni ustrežno urejen prehod med obstoječim parkiriščem na območju in funkcionalnimi površinami večstanovanjske stavbe na Scopolijevi ulici 3.



Slika 24: Visok robnik in neurejen zaključek enostranskega hodnika za pešce vzdolž Gospodinjske ulice, ki predstavlja oviro za gibalno ovirane.



Slika 25: Visok robnik in druge ovire, ki predstavljajo ovire za gibalno ovirane, pri stavbi Scopolijeva ulica 3

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 OŠ Hinka Smrekarja,
- na vzhodni strani do Aleševčeve ulice,
- na južni strani do OŠ Riharda Jakopiča in zdravstvenih ustanov,
- na zahodni strani do Freyerjeve ulice.

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

- na severni strani do Ceste Ljubljanske brigade,
- na vzhodni strani do Športnega parka Šiška,
- na južni strani do Rožnika,
- na zahodni strani do Športnega parka Ilirija.



v 15 minutah iz polmera dostopnosti 1.200 m, ki sega:

- a severni strani do Severne obvoznice,
- na vzhodni strani do Podmilščakove ulice,
- na južni strani do Šišenskega hriba,
- na zahodni strani do blokovskega naselja Koseze.

Najbližja železniška postaja (Litostroj), je od obravnavane lokacije oddaljena približno 750 m, najbližje avtobusno postajališče za javni mestni in medkrajevni promet je v smeri proti centru (Kino Šiška), od območja OPPN oddaljeno približno 70 m, v smeri proti Severni obvoznici (Kino Šiška), pa približno 230 m. Glavna železniška in avtobusna postaja sta oddaljeni približno 2,8 km oziroma približno 40 minut umirjene hoje. Prešernov trg v središču mesta pa prav tako oddaljen približno 2,8 km oziroma približno 40 minut umirjene hoje.

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



#### IV.3 DOSTOP S KOLESOM

S kolesom je območje OPPN dostopno s severne in jugovzhodne strani po Celovski cesti, ki je obojestransko opremljena s kolesarskima stezama, po katerih poteka kolesarski promet v smeri središča Ljubljane in obratni smeri. S kolesom je območje OPPN dostopno z južne strani po Gospodinjski ulici, kjer se kolesarski promet odvija po vozišču ceste. V smeri proti jugozahodu se Gospodinjska ulica navezuje na Derčevo ulico, kjer se kolesarski promet prav tako odvija po vozišču ceste. V smeri proti vzhodu se kolesarski promet na Obirski ulici prav tako odvija po vozišču ceste.

S preureditvijo Gospodinjske ulice bo, od križišča z Derčevo ulico do križišča z dovozno cesto, kolesarski promet načrtovan po vozišču ceste, od križišča z dovozno cesto do Celovške ceste bo kolesarski promet načrtovan na urejenem kolesarskem pasu med voziščem ceste in bočnimi parkirnimi mesti.

Kolesarji, ki bodo prihajali po Celovski cesti iz mestnega središča, bodo po vsej verjetnosti prečkali Celovško cesto na semaforiziranem prehodu na vzhodni strani območja. V smeri od križišča Celovške ceste in Gospodinjske ulice bodo pot nadaljevali po vozišču ceste Gospodinjske ulice.

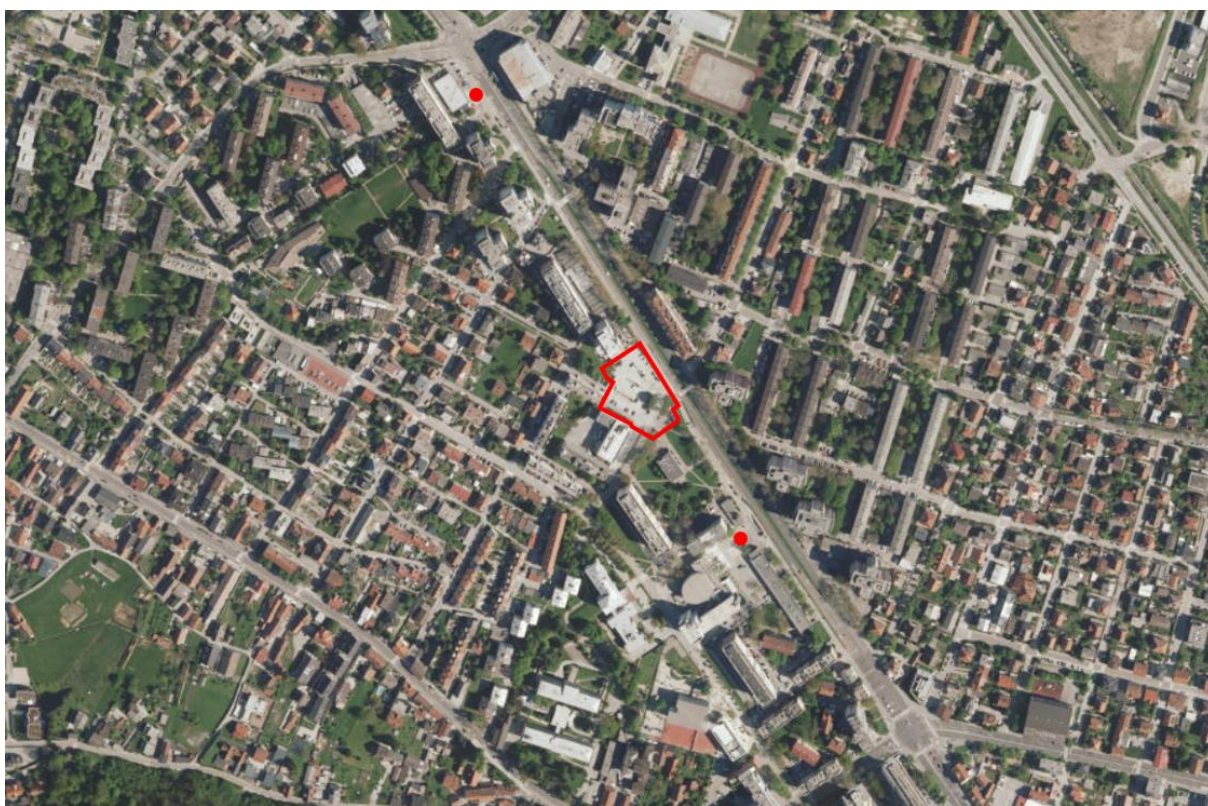


OŠ Riharda Jakopiča je s kolesom dostopna preko Gospodinjske ulice po Derčevi ulici. Kolesarski promet po Derčevi ulici poteka po kolesarski stezi ob robu vozišča. Gospodinjska ulica ni opremljena s kolesarskimi stezami, kolesarski promet poteka ob robu vozišča.

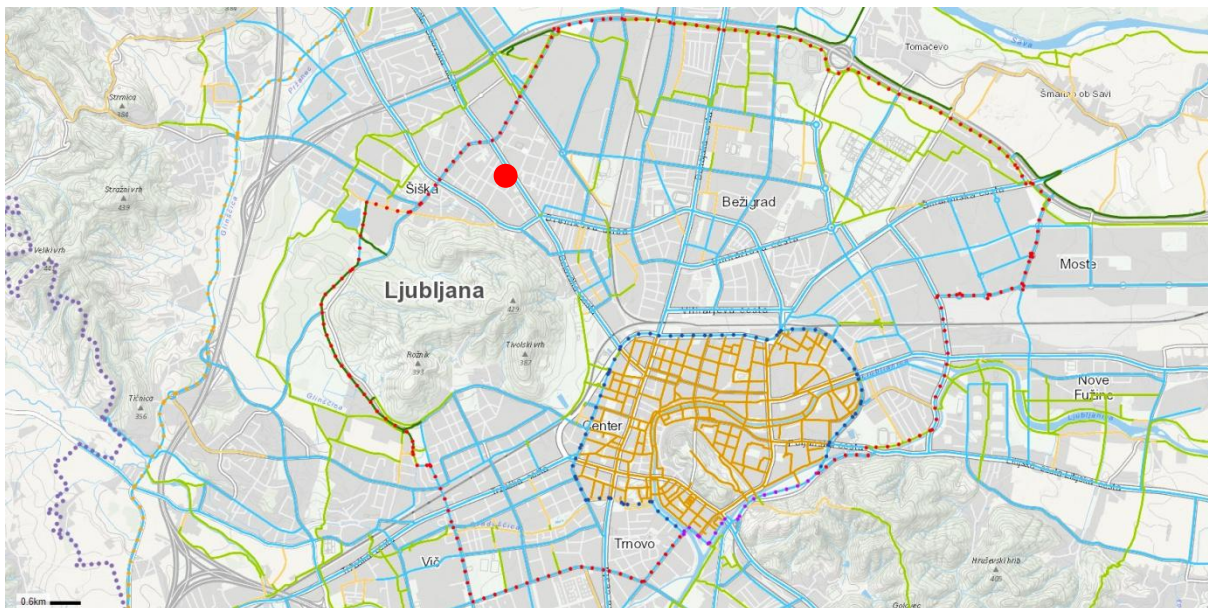
Živilska trgovina se nahaja na križišču Celovške ceste in Šišenske ceste po katerih trenutno kolesarski promet poteka po urejenih kolesarskih stezah. Po izgradnji načrtovane stavbe naj bi se živilska trgovina nahajala v pritličju same stavbe.

Najbližja povezava do Športnega parka Šiška je preko Obirske, Hotimirove, Aljaževe in Goriške ulice, kjer kolesarski promet poteka ob robu vozišča do zavarovanega prehoda čez železniško progo. Najbližja povezava do Športnega parka Ilirija je preko Gospodinjske in Derčeve ulice ter Vodnikove ceste, kjer se kolesarski promet na Gospodinjski ulici odvija ob robu vozišča, na Derčevi ulici po kolesarski stezi ob robu vozišča in Vodnikovi cesti po urejenih kolesarskih stezah. Kolesarska pot do Koseškega bajerja je do Športnega parka Ilirija enaka, naprej pa se odvija po Šišenski cesti in Dragi. Šišenska cesta je delno urejena in delno neurejena za kolesarski promet. Po Dragi se kolesarski promet odvija ob robu vozišča.

Najbližje parkirišče mreže izposoje koles, ob Celovski cesti (pred Kinom Šiška), je od sredine območja OPPN oddaljeno približno 190 m. Drugo najbližje parkirišče mreže izposoje koles je ob Celovski cesti (pred trgovino Mercator) v oddaljenosti približno 520 m od sredine območja OPPN.



Slika 27: Parkirišča mreže izposoje koles



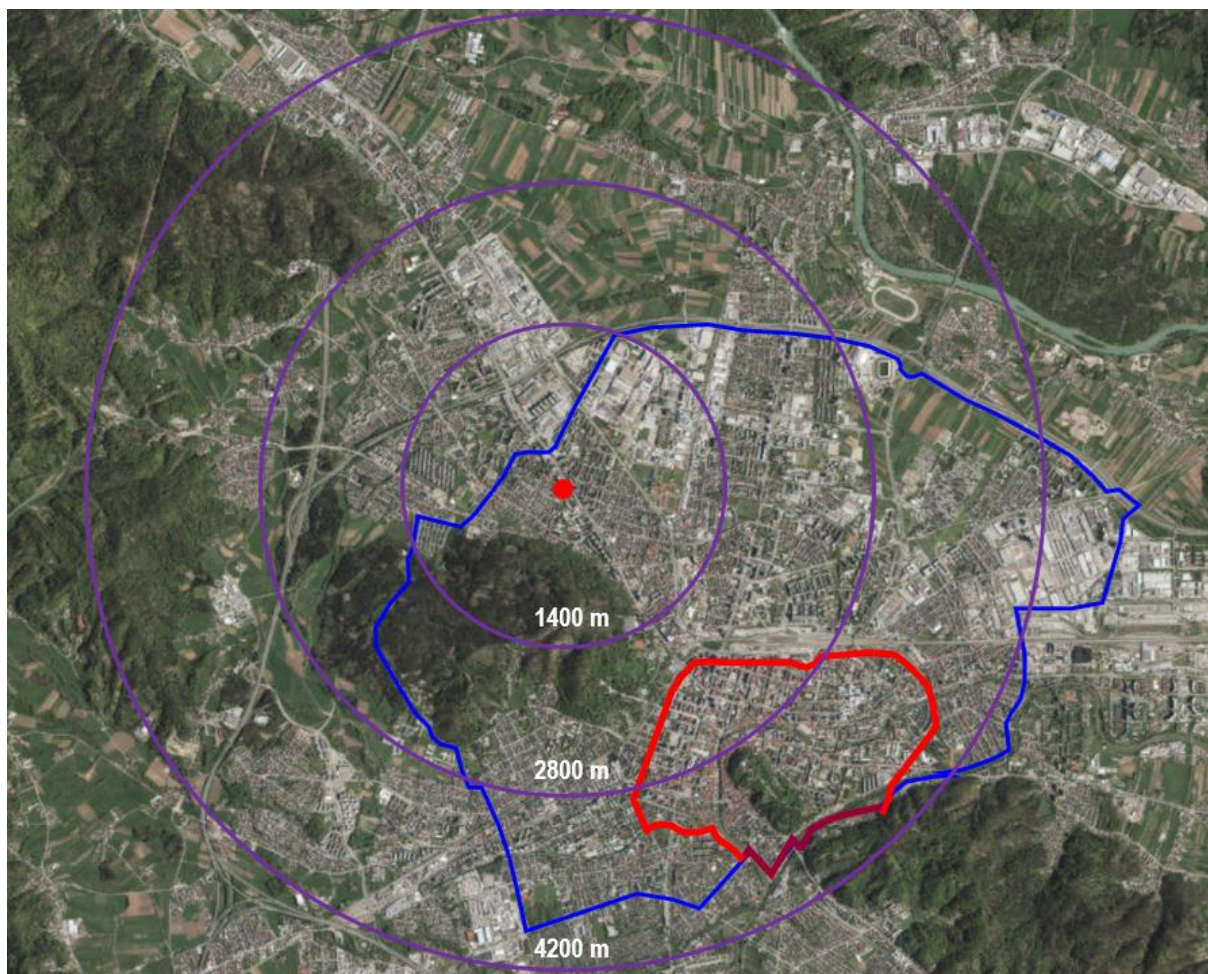
Slika 28: Prikaz kolesarskega omrežja (vir: OPN MOL ID)

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

- v 5 minutah iz polmera dostopnosti 1.400 m, ki obsega mestne predele: Litostroj, Zgornja Šiška, Koseze in Rožnik,
- v 10 minutah iz polmera dostopnosti 2.800 m, ki poleg mestnih predelov iz prejšnje alineje obsega še naslednje mestne predele: Stegne, Dravlje, Draveljska gmajna, Pržan, Trata, Rožna dolina, Center, Bežigrad,
- v 15 minutah iz polmera dostopnosti 4.200 m, ki poleg mestnih predelov iz prejšnjih dveh alinej obsega še naslednje mestne predele: Podutik, Kamna Gorica, Brdo, Vrhovci, Vič, Bonifacija, Mestni log, Murgle, Kolezija, Krakovo, Trnovo, Prule, Tabor, Poljane, Vodmat, Kodeljevo, Savsko naselje, Zelena jama, Nove Jarše, Tomačevo, Stožice, Ježica, Savlje, Kleče, Poljane, Vižmarje in Šentvid.

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





Slika 29: Karta dostopnosti s kolesom do oz. od območja OPPN – potovalna hitrost 17 km/h, s prikazom notranjega in zunanjega kolesarskega obroča

#### IV.4 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Obravnavana lokacija je z javnim potniškim prometom zelo dobro dostopna.

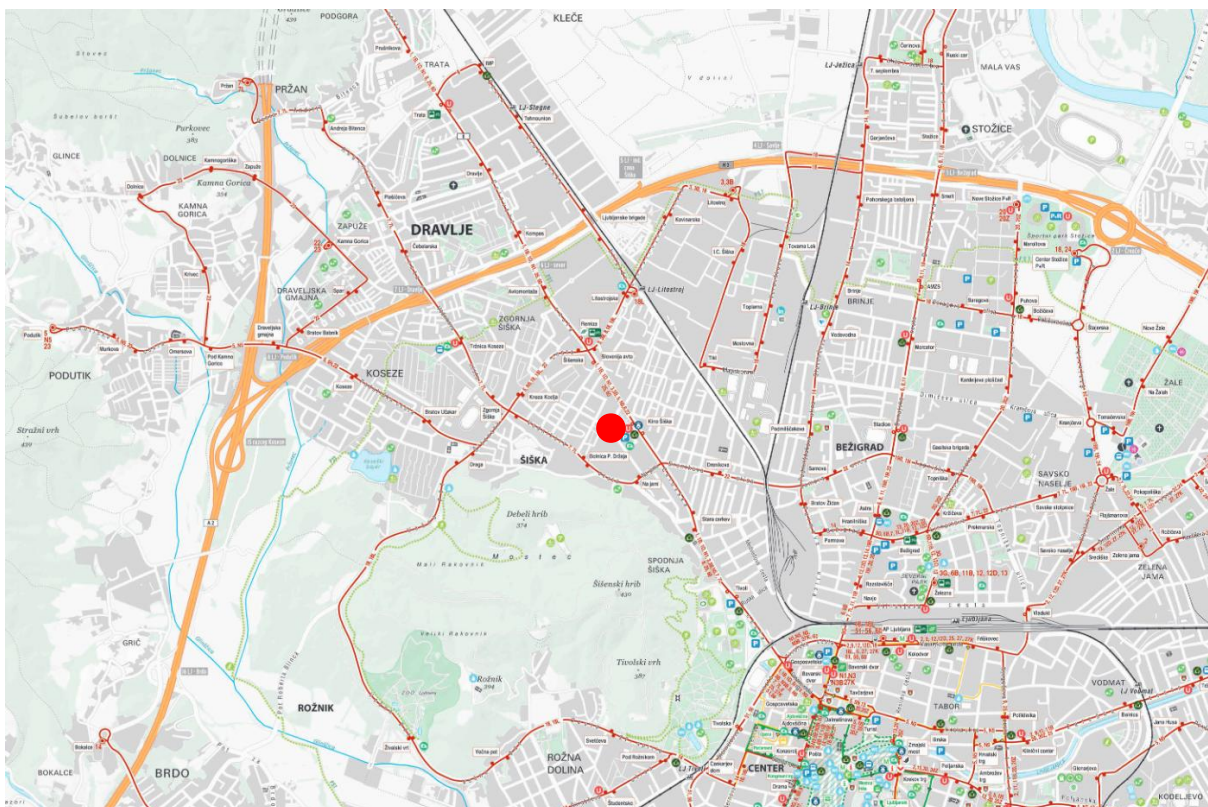
Severovzhodno od lokacije, po Celovski cesti potekajo priključne linije mestnega avtobusnega prometa po ločenem vozišču. Na tem delu obratujejo linije 1 (Stanežiče P+R–Dolgi most P+R), 1B (Brod–Stanežiče P+R–Dolgi most P+R), 3 (Litostrojski Rudnik), 3B (Škofljica–Litostrojski), 5 in N5 (Štepanjsko naselje–Podutik), 8 (Brnčičeva–Brod), 22 (Kamna Gorica–Fužine P+R), 25 (Zadobrova–Medvode), 60 (Ljubljana–Vodice), N1 (Dolgi most P+R–Bavarski dvor–Stanežiče P+R–Brod–Gameljne) in N3 (Bavarski dvor–Rudnik). Severozahodno od lokacije, po Šišenski cesti potekajo priključne linije mestnega avtobusnega prometa, linija 5 in N5 (Štepanjsko naselje–Podutik), linija 18 (Center Stožice P+R–ZOO–Kolodvor), 18L (Litostrojska–ZOO–Kolodvor) in linija 22 (Kamna Gorica–Fužine P+R). Jugoahodno od lokacije, po Vodnikovi cesti potekata priključni liniji mestnega avtobusnega prometa, linija 7 (Pržan–Nove Jarše) in linija 7L (Pržan–Letališka). Vse linije obravnavano območje povezujejo z mestnim središčem, z dokaj gosto frekvenco vožnje. Najbližji postajališči (Kino Šiška) sta od območja OPPN oddaljeni približno 80 m za vožnjo proti mestnemu središču oz. približno 220 m za vožnjo izven mestnega središča.

Potovalni čas z redno linijo (1, 3, 3B, N1 in N3) linijskega prevoza potnikov, ki ustavlja na najbližjem postajališču, Kino Šiška, do središča mesta (Konzorcij) traja približno 12 minut (vključno s pešačenjem do postajališča). Zaradi številnih linij, ki vozijo mimo območja OPPN, je lokacija dobro povezana po celotnem območju Šiške. Povezave so dobre tudi do drugih delov mesta, le da so potovalni časi lahko tudi daljši glede na oddaljenost posameznih lokacij in potrebno število prestopov.

Na postajališčih Kino Šiška se v obe smeri ustavljajo tudi linije javnega medkrajevnega prometa, ki Ljubljano povezujejo s kraji na Gorenjskem (Kranj, Škofja Loka, Vodice, Cerklje ...).

Glede na navedeno lahko zaključimo, da je obravnavana lokacija z javnimi prevoznimi sredstvi zelo dobro povezana. Zaradi pogoste frekvence linij, ki dostopajo do območja OPPN, je z mestnim avtobusom mogoče solidno dostopati prav do vseh predelov mesta.



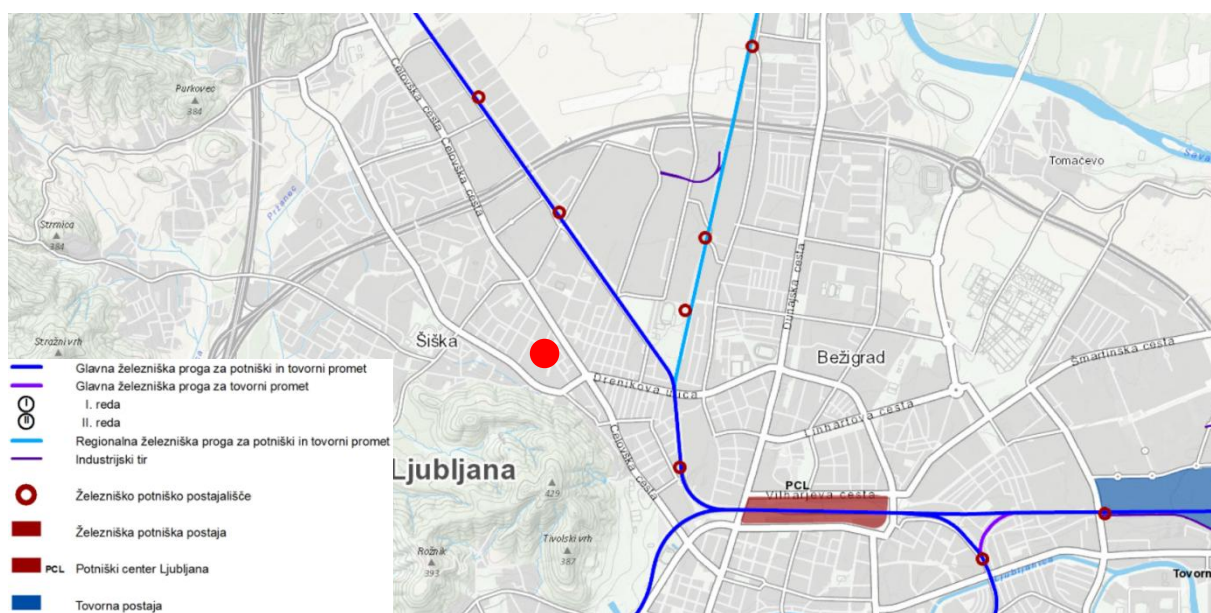


Slika 30: Prikaz linij mestnega potniškega prometa na mestnem zemljevidu mobilnosti (vir: LPP)

Po Celovski cesti potekata medkrajevni liniji LPP št. 25, ki zagotavlja povezavo z Zadobrovo, glavno avtobusno postajo in Medvodami ter LPP št. 60, ki zagotavlja povezavo z glavno avtobusno postajo in Vodicami. Najbližji postajališči (Kino Šiška) sta od obravnavanega območja oddaljeni približno 200 m.

V oddaljenosti približno 750 m v smeri proti severu je železniška postaja Ljubljana Litostroj, do katere je mogoče dostopati peš v času približno 12 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 2,8 km, kar predstavlja približno 40 minut umirjene hoje oziroma potovalni čas 16 minut z mestnim avtobusom.



Slika 31: Železniško omrežje s prikazom lokacij postajališč (vir: OPN MOL ID)



#### IV.5 SOUPORABA AVTOMOBILA

Najbližje postajališče sistema souporabe avtomobila Avant2Go se nahaja 250 m južno od območja OPPN na južni strani M Hotela – Šiška. V neposredni bližini, ob stavbi Športno društvo GIB Ljubljana, je drugo najbližje postajališče sistema souporabe avtomobila Avant2Go.



Slika 32: Karta postajališč sistema souporabe vozil Avant2Go

#### IV.6 SVETOVNI SPLET

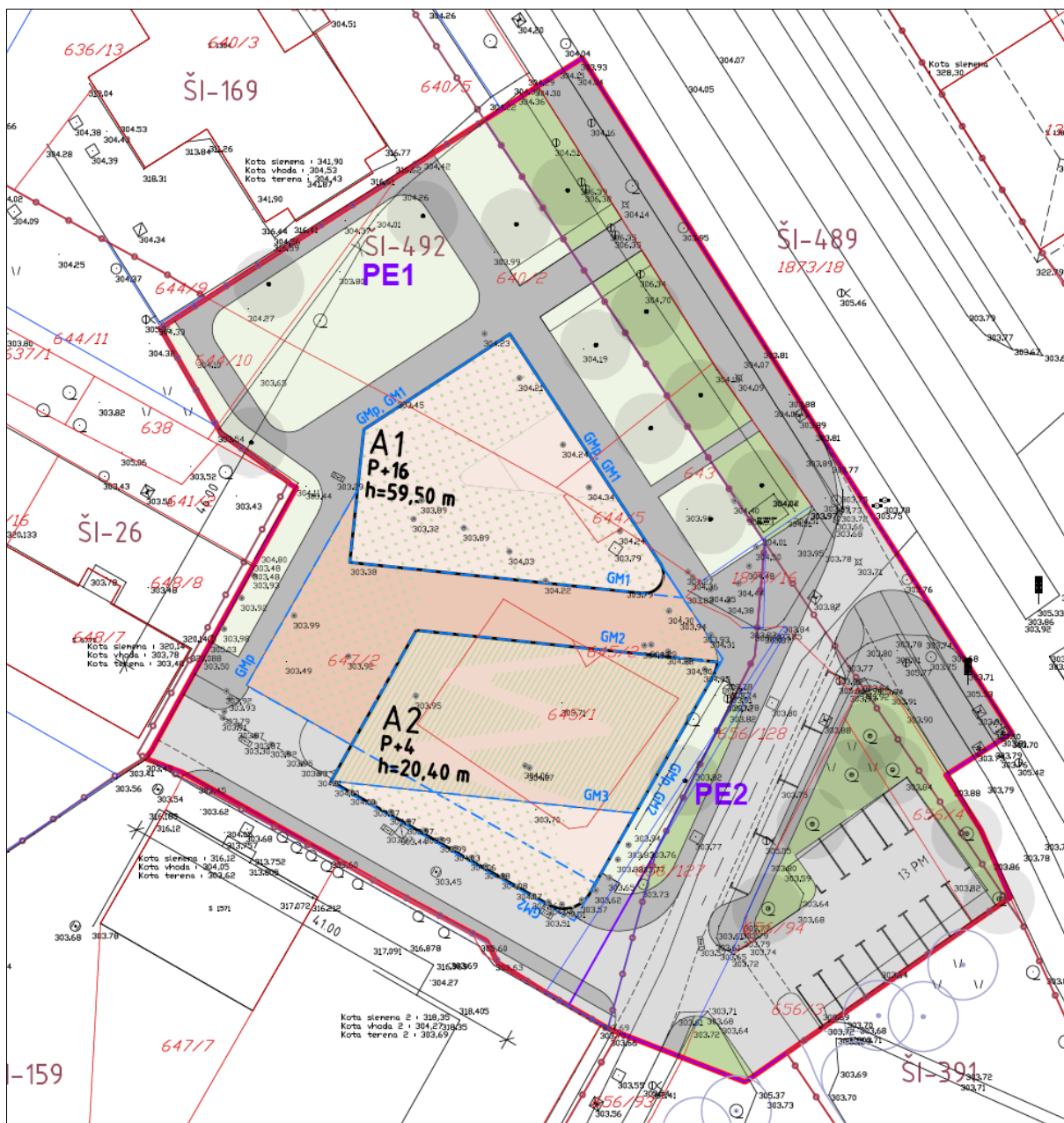
Predvidena stavba v območju OPPN bo priključena na omrežje elektronskih komunikacij. To bo uporabnikom omogočalo opravilo marsikaterih poslov in opravkov preko svetovnega spleta. Splet je dostopen tudi vsem uporabnikom pametnih mobilnih telefonov.

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 ZMOGLJIVOST OBMOČJA

V središču območja OPPN je v prostorski enoti PE1 na mestu obstoječega makadamskega parkirišča načrtovana stanovanjsko poslovna stavba.



Slika 33: Arhitekturna zazidalna situacija – nivo strehe (vir: OPPN 117 – osnutek, januar 2025)

**Zmogljivost območja OPPN je:**

Prostorska enota PE1:

- a) površina: 3 058 m<sup>2</sup>;  
b) stavba:  
— BTP nad terenom: največ 10.450 m<sup>2</sup>;  
— BTP pod terenom: največ 5.300 m<sup>2</sup>.

c) število stanovanj: največ 80.

Površina prostorske enote PE2 je 1.817 m<sup>2</sup>.

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 VHODNI PODATKI ZA MOBILNOSTNI NAČRT

Z OPPN je določena gradnja poslovno stanovanjske stavbe, v kateri do 70 % BTP lahko predstavljajo stanovanjske površine, preostali del površin pa je nestanovanjski. Konkretni nestanovanjski programi stavbe in število stanovanj bodo določeni v nadaljnji fazi projektiranja.

V mobilnostnem načrtu sta za načrtovano stavbo preverjena dva scenarija:

- varianta A: čim večji delež BTP (cca 70 %) je namenjenih stanovanjem
- varianta B. stavba je v celoti nestanovanjska

### VARIANTA A: čim večji delež BTP (cca 70 %) je namenjenih stanovanjem

Pri varianti A so upoštevani programi iz izdelane idejne zasnove načrtovane stavbe IDZ C-Tower št. CT-2023, Arhitektura MJ, april 2024, ki predvideva, da bo celotna stolpnica stanovanjska, v pritličnem podstavku sta načrtovani trgovina in kavarna, v stolpiču A2 pa pisarne.

Idejna zasnova načrtovane stavbe je predvidevala skupno 82 stanovanj, v mobilnostnem načrtu pa je upoštevano, da bo v stavbi 80 stanovanj, kar je največje dopustno število stanovanj skladno z OPPN. Struktura stanovanj je po velikosti do 70 m<sup>2</sup> in nad 70 m<sup>2</sup> razdeljena v podobnem razmerju kot je bilo predvideno v idejni zasnovi in sicer:

- 54 stanovanj velikosti do 70 m<sup>2</sup> NTP,
- 26 stanovanj velikosti nad 70 m<sup>2</sup> NTP.

V NTP stanovanj so zajete celotne stanovanjske površine, vključno z ložami, balkoni in shrambami v kleti stavbe:

Nestanovanjske dejavnosti povzeta iz idejne zasnove stavbe:

- trgovina 950 m<sup>2</sup> BTP,
- kavarna 130 m<sup>2</sup> BTP (št. sedežev 44, dolžina pulta 3,5 m),
- pisarne 1.780 m<sup>2</sup> BTP.

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

Podrobneje so podatki o upoštevanih programih pri varianti A razvidni iz spodnje preglednice:

oznaka dela stavbe / namembnost	število stanovanj	BTP* nestanovanjski program (m <sup>2</sup> )	dodatni opisi
pritični podstavek			
trgovina	/	950	
kavarna	/	130	44 sedežev, dolžina pulta 3,5 m
stolpnica A1			
stanovanja	80	/	54 do 70 m <sup>2</sup> NTP, 26 nad 70 m <sup>2</sup> NTP
stolpič A2			
pisarne 1	/	610	
pisarne 2	/	500	
pisarne 3	/	390	
pisarne 4	/	280	
Skupaj:	80	2.860	

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



#### VARIANTA B: stavba je v celoti nestanovanjska

Pri varianti B so v pritličnem podstavku in pri stolpiču A2 upoštevani enaki programi kot pri varianti A, pri stolpnici A1 pa je upoštevano, da je v celoti namenjena pisarnam:

oznaka dela stavbe / namembnost	število stanovanj	BTP* nestanovanjski program (m <sup>2</sup> )	dodatni opisi
pritlični podstavek			
<i>trgovina</i>	/	950	
<i>kavarna</i>	/	130	44 sedežev, dolžina pulta 3,5 m
stolpnica A1			
<i>pisarne</i>	/	7.360	
stolpič A2			
<i>pisarne 1</i>	/	610	
<i>pisarne 2</i>	/	500	
<i>pisarne 3</i>	/	390	
<i>pisarne 4</i>	/	280	
Skupaj:	80	10.220	

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

## 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 Litostroj in postajališč medkrajevnega potniškega prometa ob Celovski 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 Šiške. 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 park Ljubljana, športni park Ilirija, Rožnik), 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 stanovanj ter zaposleni mešanega poslovnega programa v stolpiču A2. Manjši delež poti bodo opravili obiskovalci kavarne ter obiskovalci lokalne trgovine z osnovno preskrbo v pritličnem podstavku stavbe, katere uporabniki (bližnji stanovalci in zaposleni) bodo v glavnem dostopali peš ali s kolesom.

### 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.

Investitor namerava zgraditi trajnostno stavbo, pri kateri bo eden od pomembnejših tržnih izhodišč varstvo okolja in zdrav način življenja, ki zajema tudi vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad. Zasnova stavbe 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

Do nestanovanjskih programov v stavbi bodo dostopali zaposleni in obiskovalci.

Cilj mobilnostnega načrta je, da se delež prevozov do območja OPPN z osebnimi vozili zmanjša, še posebej za obiskovalce in zaposlene ki prihajajo iz manj oddaljenih lokacij na območju mesta. Sprejemljivo 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. S tem prometna mreža v smeri proti centru ne bo dodatno obremenjena.

V načrtovani stavbi so predvideni različni nestanovanjski programi, ki jih lahko razdelimo v dve glavni skupini:

- dejavnosti z večjim obiskom strank in
- dejavnosti z manjšim obiskom strank.

Do dejavnosti z večjim obiskom strank (npr. gostinski lokali, trgovine, storitvene dejavnosti) bodo lokalni stanovalci ali zaposlenim v bližnjih stavbah dostopali predvsem peš in s kolesom. Na obiskovalce, ki bodo prihajali iz širšega območja, bo treba z obveščanjem o možnostih dostopa peš, s kolesom in javnimi prevoznimi sredstvi ter s smiselnim omejevanjem števila parkirnih mest za nestanovanjske programe vplivati, da bodo opravili čim manj voženj z osebnimi vozili in čim več voženj s kolesi.

Število ostalih zaposlenih, ki bodo delali v stavbi je odvisno od programa in obsega 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 stavbo določiti le nujno potrebno število parkirnih mest za zaposlene v ter jih zagotoviti na preglednem in dostopnem mestu na parkirišču v podzemnih garažah. Vzpodbujati je treba, da bi zaposleni, ki prihajajo iz bolj oddaljenih krajev, v čim večji meri uporabljali javni medkrajevni potniški promet ali pa vozila puščali na vstopu v mesto (P+R Stanežiče) in do območja OPPN prihajali z javnim mestnim potniškim prometom.

Pri umeščanju parkirišč za nestanovanjski program v načrtovani stavbi 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 souporabi 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 souporabi.

### **VII.2 KRATKOROČNI GRADBENI UKREPI**

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

- prometna ureditev Gospodinske ulice v vplivnem območju OPPN za izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti in pretočnosti (izvede MOL),
- ureditev udobnih ter preglednih peš in kolesarskih povezav za vse stanovalce preko območja OPPN 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 prhanje 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 dveh PM na terenu na gradbeni parceli stavbe 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 stavbi (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 zložen 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 načrtovane stavbe, 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 (MOL),
- optimizirati povezave z železnico (MOL in RS),
- uvedba dodatnega parkirišča P+R ob Celovški cesti bliže avtocestnega obroča (MOL).



## 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 Celovski 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 2,5 km, je le 10 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,
- dostopni cesti v ožjem vplivnem območju OPPN (Gospodinjska ulica in Celovška cesta) sta načrtovani 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 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.

Z načrtovano gradnjo bo ukinjeno obstoječe parkirišče z zmogljivostjo okvirno 60 PM, ki ga sedaj uporabljajo lokalni prebivalci in uporabniki sosednjih stavb. Dnevni migranti in obiskovalci, ki sedaj uporabljajo obstoječe parkirišče, bodo morali spremeniti svoje potovalne navade in uporabljati bolj trajnostne oblike dostopa. Za lokalne stanovalce pa bi bilo smiselno ponuditi možnost nakupa do 20 PM.

### VIII.2 UGOTOVITVE VEZANE NA IZRAČUN PARKIRNIH MEST

#### VIII.2.1. Usmeritve za zagotavljanje potrebnih PM

Obravnavana lokacija ima dobro dostopnost, opremljenost in povezanost z objekti družbene infrastrukture, storitev in oskrbe. OPPN. Ocenjujemo, da je normativ, ki je z OPN MOL ID določen za parkirno cono 2, primeren za območje OPPN. Za dejavnosti v načrtovani stavbi, ki bodo namenjene lokalnemu prebivalstvu in uporabnikom sosednjih stavb (npr. trgovina, kavarna), bi lahko zagotovili tudi manjše število parkirnih mest za obiskovalce, kot je določeno z normativom OPN MOL ID.. Kljub temu smo se odločili, da se za vse dejavnosti v stavbi zagotavlja predpisano število parkirnih mest tudi za obiskovalce. Parkirišče za obiskovalce mora biti skupno za obiskovalce stanovanj kot tudi za goste in obiskovalce nestanovanjskih programov v stavbi. Znotraj takega parkirišča se lažje uravnavajo potrebe in razpoložljivost parkirnih mest, saj vse dejavnosti v stavbi niso sočasno enako intenzivno obiskane. Do večjega časovnega zamika prihaja že samo pri obiskovalcih stanovanj (ki prihajajo v stavbo predvsem izven delovnega časa, torej popoldan ter ob elu prostih dneh) in obiskovalcih poslovnih pisarniških prostorov (ki prihajajo v stavbo predvsem v delovnem času, torej dopoldan ob delovnih dneh).

Poleg parkirišč za potrebe načrtovane stavbe je v območju OPPN dopustno urediti do 20 PM za potrebe stanovalcev na naslovu Celovška 143, odvisno od prostorskih možnosti in interesa stanovalcev sosednje stavbe. Preveriti je treba tudi možnost, da bi se s primernim parkirnim režimom nezasedena parkirišča, ki so sicer namenjena obiskovalcem načrtovane stavbe (npr. v nočnem času), ponudila tudi stanovalcem stavbe na naslovu Celovška 143.

Predlagani normativ za stanovanjske in nestanovanjske dejavnosti je naslednji:

Namembnost objektov	Število parkirnih mest (PM) za motorni promet	Število parkirnih mest (PM) za kolesa
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m <sup>2</sup> neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce  2 PM/ stanovanje v velikosti nad 70,00 m <sup>2</sup> neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/ 5 stanovanj za obiskovalce
12201 Stavbe javne uprave	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 30 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12202 Stavbe bank, pošt, zavarovalnic, ki poslujejo s strankami	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 40 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi)	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> BTP)	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12301 Trgovske stavbe (lokalna trgovina od 200,00 do 500,00 m <sup>2</sup> BTP)	1 PM/40,00 m <sup>2</sup> BTP, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	2 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (trgovina z neprehrambenimi izdelki)	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega: - najmanj 75 % PM za obiskovalce in - največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (nakupovalni center, večnamenski trgovsko-zabavišni center nad 500,00 m <sup>2</sup> )	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega: - najmanj 75 % PM za obiskovalce in - največ 30 % na nivoju terena	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12301 Trgovske stavbe (odprte in pokrite tržnice)	1 PM/30,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega: - najmanj 80 % PM za obiskovalce in - največ 30 % na nivoju terena	2 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija ...) do 200,00 m <sup>2</sup> BTP	PM ni treba zagotavljati	PM ni treba zagotavljati
12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obratno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija ...) nad 200,00 m <sup>2</sup> BTP	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, ne manj kot 2 PM za obiskovalce na lokal	PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12610 Stavbe za kulturo in razvedrilo	1 PM/7 sedežev (obiskovalcev), od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	1 PM/5 sedežev
12620 Muzeji, arhivi in knjižnice	PM/80,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce	1 PM/60,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12721 Stavbe za opravljanje verskih obredov	1 PM/10 sedežev, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/10 sedežev
12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo (zdravstveni dom, ambulate, veterinarske ambulate in klinike)	1 PM/20,00 m <sup>2</sup> BTP objekta in ne manj kot 3 PM, od tega najmanj 50 % PM za obiskovalce	1 PM/20,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo: samo stavbe za neinstitucionalno izobraževanje	1 PM/60,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
24110 Športna igrišča (brez gledalcev)	1 PM/300,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/250,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce

12650 Stavbe za šport (pretežno namenjene razvedrilu, telovadnice, centri za fitnes, aerobiko, ples in jogo ter podobno, brez prostorov za gledalce)	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta
12111 Hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno namestitve (hotel, prenočišča, penzioni)	1 PM/5 sob, od tega najmanj 75 % PM za goste	1 PM/5 sob
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

V BTP objekta iz prejšnjega odstavka se ne upošteva BTP, namenjene servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije).

V parkirni coni 2 je treba na gradbeni parceli, zgraditi najmanj 50 % s tem odlokom predpisanih PM za motorni promet, razen za 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe za katere je treba zgraditi najmanj 70 % predpisanih PM za motorni promet, vendar ne manj kot 1 PM/stanovanje.

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

Vsa parkirišča v območju OPPN, nad in pod terenom, z več kot desetimi parkirnimi mesti morajo imeti nameščeno ustrezno število naprav za napajanje električnih avtomobilov ter zagotovljeno ustrezno infrastrukturo za napeljavo električnih kablov, ki omogoča poznejšo namestitve polnilnih mest za električna vozila skladno z zakonom, ki ureja učinkovito rabo energije.

V parkirni coni 2 je treba na gradbeni parceli zgraditi najmanj 70 % s tem odlokom predpisanih PM za kolesarski promet. To določilo ne velja za 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe in 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.

V prostorski enoti PE1 je treba od števila parkirnih mest za motorni promet, izračunanega na podlagi preglednice iz drugega odstavka tega člena, zagotoviti dodatnih 5 % parkirnih mest za druga enosledna vozila.

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

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

Z mobilnostnim načrtom je določeno najmanjše dopustno število PM za stavbo v območju OPPN. Število PM lahko odstopa tudi navzgor.



## VIII.2.2. Izračun potrebnega števila PM na podlagi normativa določenega z mobilnostnim načrtom

### VIII.2.2.1 Izračun potrebnega števila parkirnih mest – varianta A

**VARIANTA A:** čim večji delež BTP (cca 70 %) je namenjenih stanovanjem

Pri varianti A je bila upoštevana ocenjena zmogljivost stavbe skladno s spodnjo preglednico:

oznaka dela stavbe / namembnost	število stanovanj	BTP* nestanovanjski program (m <sup>2</sup> )	dodatni opisi
prilgični podstavek			
trgovina	/	950	
kavarna	/	130	44 sedežev, dolžina pulta 3,5 m
stolpnica A1			
stanovanja	80	/	54 do 70 m <sup>2</sup> NTP, 26 nad 70 m <sup>2</sup> NTP
stolpič A2			
pisarne 1	/	610	
pisarne 2	/	500	
pisarne 3	/	390	
pisarne 4	/	280	
Skupaj:	80	2.860	

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

Izračun potrebnega števila PM za varianto A:

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
<b>Stanovanjski del</b>				
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 54 stanovanj do 70 m <sup>2</sup>	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m <sup>2</sup> neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	54	2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce	176
11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 26 stanovanj nad 70 m <sup>2</sup>	2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m <sup>2</sup> neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce	52		
<b>Skupaj stanovanjski del</b>		<b>106</b>		<b>176</b>
<b>cona 2 (za osebna vozila = 70% PM, a ne manj kot 1 PM/stan.)</b>		<b>80</b>		<b>/</b>
od tega za obiskovalce		8		16

Preglednica 6: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za stanovanjski del stavbe v skladu z določili MOL OPN ID, varianta A

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
<b>Nestanovanjski del</b>				
12301 Trgovske stavbe (nakupovalni center, večnamenski trgovsko-zabavišni center nad 500,00 m <sup>2</sup> )	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega: - najmanj 75 % PM za obiskovalce in - največ 30 % na nivoju terena	19	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta	7
950 m <sup>2</sup> BTP	cona 2 (50 %)		cona 2 (70 %)	
12112 Gostilne, restavracije in točilnice	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta, od tega najmanj 75 % PM za goste	5	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta	7
44 sedežev, dolžina pulta 3,5 m	cona 2 (50 %)		cona 2 (70 %)	
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi)	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	13	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta	13
1.780 m <sup>2</sup> BTP	cona 2 (50 %)		cona 2 (70 %)	
<b>Skupaj nestanovanjski del</b>		<b>37</b>		<b>27</b>
od tega za obiskovalce		17		0
od tega za goste		4		
od tega največ na nivoju terena za trgovino		6		

Preglednica 7: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za nestanovanjski del stavbe v skladu z določili MOL OPN ID, varianta A

<b>Skupaj stanovanjski del</b>	<b>80</b>	<b>176</b>
od tega za obiskovalce	8	16
<b>Skupaj nestanovanjski del</b>	<b>37</b>	<b>27</b>
od tega za obiskovalce	17	0
od tega za goste	4	
od tega največ na nivoju terena za trgovino	6	
<b>Skupaj stanovanjski in nestanovanjski del</b>	<b>117</b>	<b>203</b>
od tega za obiskovalce in goste	29	16
od tega največ na nivoju terena za trgovino	6	
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12
od tega električno	več kot 100 PM: 1 PM	1
potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	6

Preglednica 8: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za celotno stavbo v skladu z določili MOL OPN ID, varianta A

V območju OPPN je treba za načrtovano stavbo, če bi bilo v njej 70 % BTP namenjenih stanovanjem, v skladu z določili MOL OPN ID zagotoviti 117 PM za osebna vozila, 6 PM za druga enosledna vozila in 203 PM za kolesa.

## VIII.2.2.2 Izračun potrebnega števila parkirnih mest – varianta B

### VARIANTA B: stavba je v celoti nestanovanjska

Pri varianti B je bila upoštevana ocenjena zmogljivost stavbe skladno s spodnjo preglednico:

oznaka dela stavbe / namembnost	število stanovanj	BTP* nestanovanjski program (m <sup>2</sup> )	dodatni opisi
prtični podstavek			
trgovina	/	950	
kavarna	/	130	44 sedežev, dolžina pulta 3,5 m
stolpnica A1			
pisarne	/	7.360	
stolpič A2			
pisarne 1	/	610	
pisarne 2	/	500	
pisarne 3	/	390	
pisarne 4	/	280	
Skupaj:	80	10.220	

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

Izračun potrebnega števila PM za varianto B:

namembnost in kapaciteta	PM za osebna vozila		PM za kolesa	
	normativ	potrebno št. PM	normativ	potrebno št. PM
<b>Nestanovanjski del</b>				
12301 Trgovske stavbe (nakupovalni center, večnamenski trgovsko-zabavišni center nad 500,00 m <sup>2</sup> )	1 PM/25,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega: - najmanj 75 % PM za obiskovalce in - največ 30 % na nivoju terena	19	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta	7
950 m <sup>2</sup> BTP	cona 2 (50 %)		cona 2 (70 %)	
12112 Gostilne, restavracije in točilnice	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta, od tega najmanj 75 % PM za goste	5	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta	7
44 sedežev, dolžina pulta 3,5 m	cona 2 (50 %)		cona 2 (70 %)	
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi) v stolpnici A1	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	53	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta	52
7.360 m <sup>2</sup> BTP	cona 2 (50 %)		cona 2 (70 %)	
12203 Druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi) v stolpiču A2	1 PM/70,00 m <sup>2</sup> BTP objekta, od tega 10 % PM za obiskovalce	13	1 PM/100,00 m <sup>2</sup> BTP objekta	13
1.780 m <sup>2</sup> BTP	cona 2 (50 %)		cona 2 (70 %)	
<b>Skupaj nestanovanjski del</b>		<b>90</b>		<b>79</b>
od tega za obiskovalce		23		0
od tega za goste		4		
od tega največ na nivoju terena za trgovino		6		
od tega za invalide	do 150 PM: 12 PM	12		
od tega električno	več kot 100 PM: 1 PM	0		
potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5 % od skupnega števila PM	5		

Preglednica 9: Izračun potrebnega števila parkirnih mest za motorna vozila in kolesa za nestanovanjski del stavbe v skladu z določili MOL OPN ID



V območju OPPN je treba za načrtovano stavbo, če bi bila ta v celoti poslovna, v skladu z določili MOL OPN ID zagotoviti 90 PM za osebna vozila, 5 PM za druga enosledna vozila in 79 PM za kolesa.

### 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 načrtovane stavbe. Na terenu so v okviru zunanje ureditve načrtovana le parkirna mesta na jugozahodni strani stavbe (4 PM) za kratkotrajno parkiranje (npr. za potrebe hitre dostave, taksi ipd.).

Na gradbeni parceli stavbe v območju OPPN je skladno z grafičnim delom zagotovljeno naslednje število parkirnih mest:

Zagotavljanje PM z OPPN	Načrtovana stavba
Pod terenom	118
Na terenu	4
<b>Skupaj</b>	<b>122</b>
<b>Računsko določeno število PM</b>	<b>100</b>
Razlika v številu	22
Razlika v %	18 %

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.

#### 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 za potrebe načrtovane stavbe prikazana pod terenom v kletnih etažah na gradbeni parceli načrtovane stavbe. Na terenu so načrtovana tudi dodatna parkirna mesta za kolesa.

## IX. AKCIJSKI NAČRT

Za zagotavljanje trajnostne mobilnosti mora biti do pričetka uporabe stavbe 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 načrtovane stavbe 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	Rekonstrukcija Gospodinjske ulice	MOL	Do pričetka uporabe stavbe
1	Ureditev kakovostnega peš in kolesarskega dostopa do stavb z navezavo na obstoječe javne obodne ceste	Investitorji	Do pričetka uporabe stavbe
2, 3	Omejitev števila parkirišč v skladu z določili OPPN	Investitorji	Do pričetka uporabe stavbe
2	Ureditev normativnega števila parkirnih mest za kolesa z možnostjo priklepanja koles	Investitorji	Do pričetka uporabe stavbe
2	Ureditev dodatnih parkirnih mest na terenu za kolesa	Investitorji	Na podlagi analize potovalnih navad
2	Ureditev parkirnih mest in polnilnic za električna kolesa in skiroje	Investitorji	Do pričetka uporabe stavbe
2	Za spremljajoče dejavnosti predvideti prostor za preoblačenje in prhanje	Investitorji	Do pričetka uporabe spremljajočih dejavnosti v 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 stavbe, 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 stavbe, 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	Investitorji, upravljavec stavbe	Od pričetka uporabe stavbe, kontinuirano v času uporabe
4	Preveriti možnost, da stanovalci stavbe Celovška 143 uporabljajo nezasedena parkirna mesta za obiskovalce stavbe (npr. v nočnem času)	Investitorji, upravljavec stavbe	Od pričetka uporabe 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 dveh PM na terenu na gradbeni parceli stavbe za kratkotrajno parkiranje za taksi, hitro dostavo in sopotništvo	Investitorji	Do pričetka uporabe stavbe

4	Ureditev parkirnih mest za električne avtomobile	Investitorji	Do pričetka uporabne stavbe, 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 stavbe 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 načrtovane stavbe 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	Upravljavec stavbe	Kontinuirano, na 5 let
4	Uvajanje učinkovitih hitrih povezav z javnim potniškim prometom v oddaljene dele mesta	MOL	Kontinuirano v času uporabe
4	Uvedba dodatnega parkirišča P+R ob Celovski cesti bliže avtocestnega obroča	MOL	Dolgoročni ukrep na podlagi širše prostorske preveritve

Preglednica 10: 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 načrtovane stavbe.

Pri zagotavljanju trajnostne mobilnosti na obravnavani lokaciji je treba upoštevati njeno lego ob Celovski cesti po kateri 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 povezana 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 Celovski cesti, Šišenski cesti in Vodnikovi cesti, je lokacija dobro povezana tudi z drugimi predeli mesta. Dostop z javnimi prevoznimi sredstvi do širše okolice je posreden, preko mestnega središča, nekaj dodatnih možnosti pa je tudi preko medkrajevnih avtobusnih linij, ki ustavljajo na postajališču Kino Šiška in z vlakom za linije, ki ustavljajo na železniški postaji Litostroj.

Bližnja okolica je dobro opremljena z družbeno infrastrukturo ter z oskrbnimi in storitvenimi dejavnostmi. Večino poti do objektov družbene infrastrukture in oskrbe 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. Lokacija je s širšo okolico dobro povezana s kolesom.

Vsa parkirna mesta za motorna vozila, kolesa in enosledna vozila za potrebe območja bo treba zagotoviti v območju OPPN. Parkirišča P+R v bližnji okolici ni. Večje javno parkirišče v bližnji okolici je urejeno na Trgu Prekomorskih brigad, a so parkirna mesta povečini zasedena, saj so na tem območju Center urbane kulture kino Šiška, hotel, hostel in druge poslovne stavbe.

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 Gospodinjske ulice v vplivnem območju OPPN za izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti in pretočnosti (izvede MOL),
- ureditev udobnih ter preglednih peš in kolesarskih povezav za vse stanovalce preko območja OPPN 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 prhanje 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 dveh PM na terenu na gradbeni parceli stavbe 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 stavbi (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 (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 zložen 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 (MOL),
- optimizirati povezave z železnico (MOL in RS),
- uvedba dodatnega parkirišča P+R ob Celovski cesti bliže avtocestnega obroča (MOL).

Za izračun potrebnega števila parkirnih mest za kolesa se pri stanovanjski in nestanovanjski dejavnosti uporabijo parkirni normativi iz OPN MOL ID za cono 2.

Na območju OPPN je dopustno zagotoviti tudi do 20 PM za potrebe stanovalcev stavbe na naslovu Celovška 143, ki sedaj parkirajo na obstoječem parkirišču v območju OPPN, ki bo ukinjeno.

V načrtovani stavbi so predvideni oziroma dopustni tudi nekateri programi, namenjeni lokalnim prebivalcem in uporabnikom sosednjih stavb (npr. trgovina, gostinski lokal, storitvene dejavnosti), do katerih bodo gostje in obiskovalci dostopali peš ali s kolesom. Ne glede na to se za vse programe v stavbi zagotovijo parkirišča za osebna vozila obiskovalcev skladno z normativi OPN MOL ID. Parkirna mesta za obiskovalce morajo biti urejena tako, da so v souporabi vseh obiskovalcev stavbe. Na ta način se, zaradi časovnega prekrivanja dejavnosti, lažje uravnavajo potrebe in razpoložljivost parkirnih mest. Preveriti je treba tudi možnost oddaje nezasedenih parkirnih mest za obiskovalce (npr. v nočnem času) stanovalcem stabe na naslovu Celovška 143.

Na gradbeni parceli stavbe je treba zagotoviti najmanj 2 PM 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 določeno najmanjše dopustno število PM za stavbe v območju OPPN. Število PM lahko odstopa tudi navzgor v okviru prostorskih možnosti.

Za zagotavljanje trajnostne mobilnosti je treba do pričetka uporabe načrtovane stavbe 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.