

MOBILNOSTNI NAČRT ZA OPPN 449 ILOVICA OB JURČKOVI 3

Investitor:

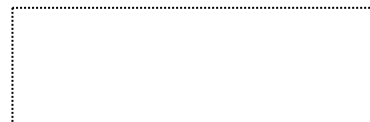
PRVA HIŠA d.o.o.
Bravničarjeva ulica 13
1000 Ljubljana

Izdelovalec:

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

Odgovorna oseba: Mojca Kalan Šabec

Žig:

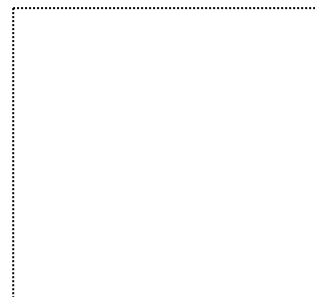


Podpis:

Odgovorni vodja izdelave mobilnostnega načrta:

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

Žig:



Podpis

Sodelavci:

Kristina Slejko, mag. inž. arh.
Nina Dolar, stud. arh.

Odgovorna oseba: Mojca Kalan Šabec

Številka naloge:

UP 20-019-MN

Datum projekta:

julij 2021

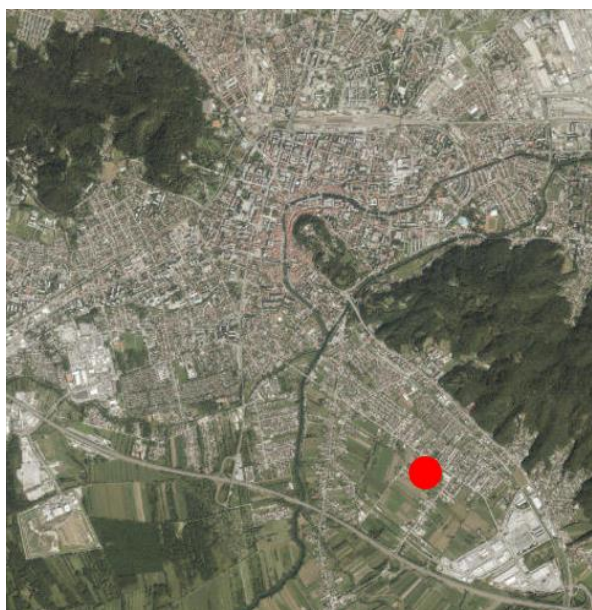
VSEBINA:

| | |
|---|-----------|
| I. UVOD | 3 |
| II. POSLANSTVO IN CILJI MOBILNOSTNEGA NAČRTA | 5 |
| III. PREVERITEV ZAKONSKIH IZHODIŠČ | 5 |
| III.1 VELJAVNI PROSTORSKI AKTI..... | 5 |
| III.2 NORMATIVI IZ PROSTORSKEGA AKTA | 5 |
| III.3 IZRAČUN PARKIRNIH MEST | 7 |
| III.4 ZAGOTAVLJANJE PARKIRNIH MEST..... | 8 |
| III.5 PLANSKA IZHODIŠČA ZA INFRASTRUKTURO..... | 8 |
| IV. DOSTOPNOST | 13 |
| IV.1 PEŠ DOSTOP | 13 |
| IV.2 DOSTOP S KOLESOM | 16 |
| IV.3 JAVNI POTNIŠKI PROMET | 18 |
| IV.4 CARSHARING | 20 |
| IV.5 SVETOVNI SPLET | 20 |
| V. ANALIZA IZRABE OBMOČJA | 21 |
| V.1 KAPACITETE ZA MIRUJOČI PROMET | 21 |
| V.2 ŠTEVILO UPORABNIKOV OBMOČJA | 22 |
| VI. POTOVALNE NAVADE | 23 |
| VII. PREDVIDENI UKREPI ZA IZBOLJŠANJE RABE TRAJNOSTNIH NAČINOV PREVOZA | 24 |
| VII.1 SPLOŠNO..... | 24 |
| VII.2 GRADBENI UKREPI | 24 |
| VII.3 OSTALI UKREPI | 24 |
| VIII. DOLOČITEV POTREBNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST | 25 |
| VIII.1 UGOTOVITVE VEZANE NA ANALIZO STANJA | 25 |
| VIII.2 UGOTOVITVE VEZANE NA IZRAČUN PARKIRNIH MEST..... | 25 |
| VIII.3 ZAGOTAVLJANJE PM V SKLADU Z IZDELANIM PROJEKTOM | 28 |
| IX. AKCIJSKI NAČRT | 30 |
| X. ZAKLJUČEK | 32 |

I. UVOD

Mobilnostni načrt obravnava preveritev potrebnega števila parkirnih mest (v nadaljnjem besedilu PM) v območju načrtovanega Občinskega podrobnega prostorskega načrta OPPN 449 Ilovica ob Jurčkovi 3 (v nadaljnjem besedilu OPPN) za enoto urejanja prostora (v nadaljnjem besedilu EUP) RN-338, ki se ureja z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18 – DPN, 42/18 in 78/19 – DPN), v nadaljnjem besedilu OPN MOL ID.

Območje OPPN se nahaja na južni strani Jurčkove ceste v Ljubljani, na območju med Peruzzijevu ulico in Mihovim štradonom. Območje OPPN obsega zemljišča s parcelnimi številkami 350/92, 350/93, 350/95, 350/96, 350/146, 350/346, 350/347, 350/348, 350/349, 350/350, 350/351, 350/352, 350/353, 350/835, 350/836, 350/837, 350/838, 350/839, 350/840, 350/841, 350/842, 350/843, 350/844, 350/845, 350/846, 350/847, 350/848, 350/849, 350/850, 350/851, 350/852 in 350/853 ter del zemljišča s parcelno številko 626/1, vse v katastrski občini 1695 Karlovško predmestje. Površina območja znaša 1,8 ha.



Slika 1: Prikaz lege območja OPPN v načrtu Ljubljane



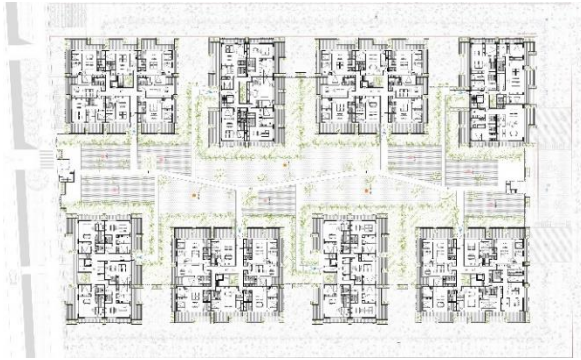
Slika 2: Prikaz meje območja OPPN v aerofoto posnetku

Strokovna podlaga za urbanistično arhitekturno rešitev območja je bila izbrana na podlagi treh variantnih rešitev. Izbrano rešitev, ki je podlaga za pripravo OPPN, je izdelal biro Ofis arhitekti v juliju 2021 (v nadaljnjem besedilu: variantna rešitev).

Na območju OPPN je načrtovana gradnja osmih večstanovanjskih objektov, ki jih med seboj povezuje skupna ploščad na nivoju prvega nadstropja, namenjena druženju stanovalcev. Pod ploščadjo, na nivoju pritličja, so skupna pokrita parkirnišča. V sklopu objektov je na podlagi OPPN dopustno graditi do 180 stanovanj, različnih tipologij in velikosti. Poleg stanovanj je v načrtovan tudi spremljajoči program. Dopustni so kavarna, storitvena in trgovska dejavnost, poslovna dejavnost itd.

Stavbe imajo 4 etaže nad terenom (P+3). Skupna BTP stavb je 32.200 m², od tega 25.700 m² stanovanjskih površin in 6.500 m² pokritih parkirnih površin.

Skladno z določili OPN MOL ID je treba za stavbe s skupno BTP nad 10.000 m² izdelati mobilnostni načrt.



Slika 3: Izbrana variantna rešitev in načrtovana zazidalna situacija z OPPN
(vir: Ofis arhitekti)



Slika 4: Prostorski prikazi stavb izbrane variantne rešitve (vir: Ofis arhitekti)

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

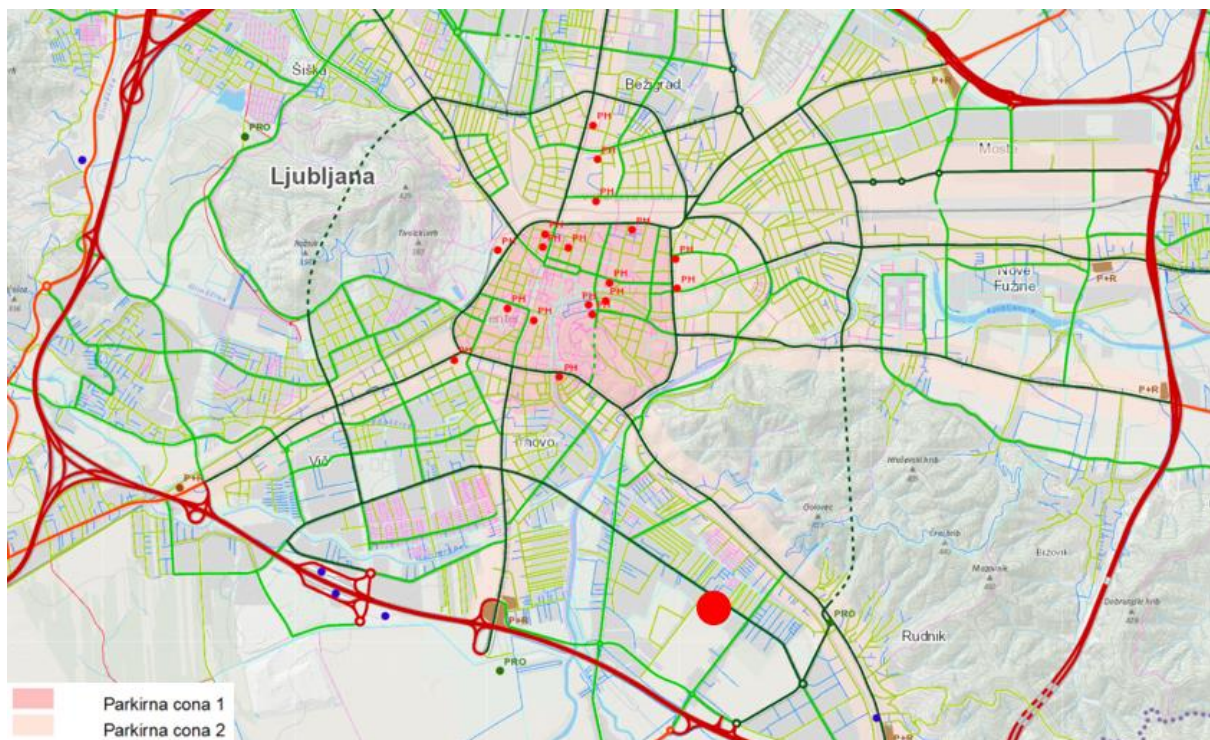
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 - DPN, 72/13 - DPN, 92/14 - DPN, 17/15 - DPN, 50/15 - DPN, 88/15 - DPN, 12/18 - DPN in 42/18).
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS, 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 in 78/19-DPN).

III.2 NORMATIVI IZ PROSTORSKEGA AKTA

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

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

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



Slika 5: Prikaz obravnavanega območja in parkirnih con (vir: OPN MOL ID)

Za obravnavane namembnosti veljajo naslednji normativi glede števila parkirnih mest:

| Namembnost objektov | Število PM za motorni promet | Število PM za kolesarski promet |
|--|---|--|
| 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe | 1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce 2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce | 2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce |
| 12112 Gostilne, restavracije in točilnice | 1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta, od tega najmanj 75 % PM za goste | 1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta |
| 12301 Trgovske stavbe, lokalna trgovina do 200 m ² BTP | PM ni treba zagotavljati | PM ni treba zagotavljati |
| 12301 Trgovske stavbe, lokalna trgovina od 200 do 500 m ² BTP | 1 PM/40 m ² BTP, od tega najmanj 75 % za obiskovalce | 2 PM/100 m ² BTP |
| 12301 Trgovske stavbe, trgovina z neprehrambenimi izdelki | 1 PM/70 m ² BTP, od tega najmanj 75 % za obiskovalce | 2 PM/100 m ² BTP |
| 12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obrtno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnice...) do 200,00 m ² BTP | PM ni treba zagotavljati | PM ni treba zagotavljati |
| 12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obrtno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija,...) nad 200,00 m ² BTP | 1 PM/25,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, ne manj kot 2 PM za obiskovalce na lokal | 1 PM/100,00 m ² BTP objekta |
| 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo: samo stavbe za neinstitucionalno izobraževanje | normativ z OPN MOL ID ni določen | normativ z OPN MOL ID ni določen |

| | | |
|---|---|---|
| 12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo: samo zdravstvene posvetovalnice in ambulante | 1 PM/20,00 m2 BTP objekta in ne manj kot 3 PM, od tega najmanj 50 % PM za obiskovalce | 1 PM/20,00 m2 BTP objekta |
| 12650 Stavbe za šport: samo stavbe za šport, pretežno namenjene razvedrilu: telovadnice, centri za fitnes, jogo in aerobiko ter podobno, brez prostorov za gledalce | 1 PM/25,00 m2 BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce | 1 PM/25,00 m2 BTP objekta |
| 24110 Športna igrišča: samo igrišča za športe na prostem (brez gledalcev) | 1 PM/300,00 m2 BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce | 1 PM/250,00 m2 BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce zagotavljati |

Preglednica 1: Parkirni normativ parkirnih mest glede na določila MOL OPN ID

V parkirni coni 3 je treba na parceli, namenjeni gradnji, zgraditi najmanj 50 % z odlokom OPN MOL ID predpisanih PM za kolesarski promet. To določilo ne velja za objekte iz točke 1 preglednice 11 37. člena OPN MOL ID, kamor sodijo 11220-Tri in večstanovanjske stavbe iz zgornje preglednice.

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

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

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

Parkirna mesta za kolesarski promet morajo omogočati priklepanje koles in ne smejo ovirati poti pešcev. Nestanovanjske stavbe, namenjene javni rabi, morajo imeti zagotovljeno kolesarnico za zaposlene in za obiskovalce.

Na parcelah, namenjenih gradnji, je treba od števila PM za osebna motorna vozila, 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.

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

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

III.3 IZRAČUN PARKIRNIH MEST

Izračun potrebnih parkirnih mest za motorna vozila in kolesa po normativih iz OPN MOL ID je izdelan na podlagi variantne rešitve.

| namembnost in kapaciteta | PM za osebna vozila | | PM za kolesa | |
|--------------------------|---------------------|-----------------|--------------|-----------------|
| | normativ | potrebno št. PM | normativ | potrebno št. PM |
| | | | | |

| | | | | |
|--|---|------------|--|------------|
| 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 22 stanovanj do 70 m ² 146 stanovanj nad 70 m ² 168 stanovanj skupaj | 1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce | 314 | 2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce | 370 |
| 12112 Gostilne, restavracije in točilnice 70 sedežev 5 m točilnega pulta | 1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta, od tega najmanj 75 % PM za goste | 12 | 1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta | 12 |
| skupaj potrebno število PM | | 326 | | 382 |
| od tega za obiskovalce | | 33 | | 36 |
| od tega za invalide | nad 200 PM: 6PM + 1PM/dodatnih 100 PM | 7 | | |
| potrebno št. PM za druga enosledna vozila | 5% od skupnega števila PM | 16 | | |

Preglednica 2: Izračun parkirnih mest za motorna vozila in kolesa glede na določila MOL OPN ID

III.4 ZAGOTAVLJANJE PARKIRNIH MEST

Parkirna mesta za motorna vozila, kolesa in enosledna vozila se na obravnavanem območju zagotavljajo na terenu na parcelah stavb. V širšem območju ni javnih ali drugih parkirnih površin, ki bi lahko služile potrebam območja. Najbližji parkirišči P&R (obstoječe na Barjanski cesti in načrtovano na Rudniku) sta od obravnavanega območja oddaljeni in do območja OPPN nimata neposredne povezave z javnim potniškim prometom, zato ju ne moremo upoštevati kot primerni za zagotavljanje parkirnih površin za potrebe obiskovalcev območja .

III.5 PLANSKA IZHODIŠČA ZA INFRASTRUKTURO

Zemljišča v območju so z motornimi vozili dostopna po kategorizirani cesti:

| Ime ceste | Kategorizacija v skladu z OPN MOL ID | Profil določen z OPN MOL ID | Status |
|----------------|--------------------------------------|---|-------------------------|
| Jurčkova cesta | lokalna glavna cesta | dvo- ali štiripasovno vozišče, ločeno vozišče za javni promet, stranski zeleni pasovi, kolesarske steze, hodniki za pešce | rekonstrukcija / obnova |

Preglednica 3: Najbližja kategorizirana cesta glede na določila MOL OPN ID



Slika 6: Jurčkova cesta

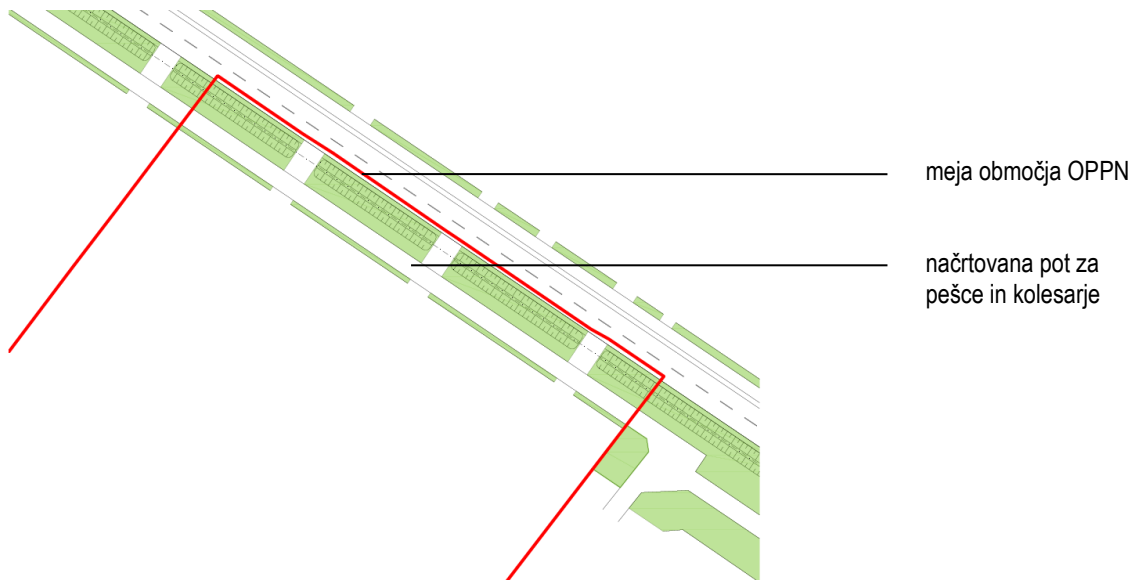
Dostopnost z motornimi vozili in povezanost s širšo okolico sta zelo dobri, v oddaljenosti cca. 1,4 km v smeri proti jugu je priključek na južno obvoznico, v oddaljenosti cca. 900 m proti severovzhodu je železniško potniško postajališče in v oddaljenosti cca. 230 m v križišču Jurčkove ceste in Peruzzijeve ulice je avtobusno postajališče.



- Lokalna glavna cesta
- - - Lokalna glavna cesta v predoru
- Lokalna zbirna cesta
- - - Lokalna zbirna cesta v predoru
- Lokalna krajevna cesta
- Lokalna cesta med naselji
- Javna pot za vsa vozila
- Javna pot za pešce in kolesarje

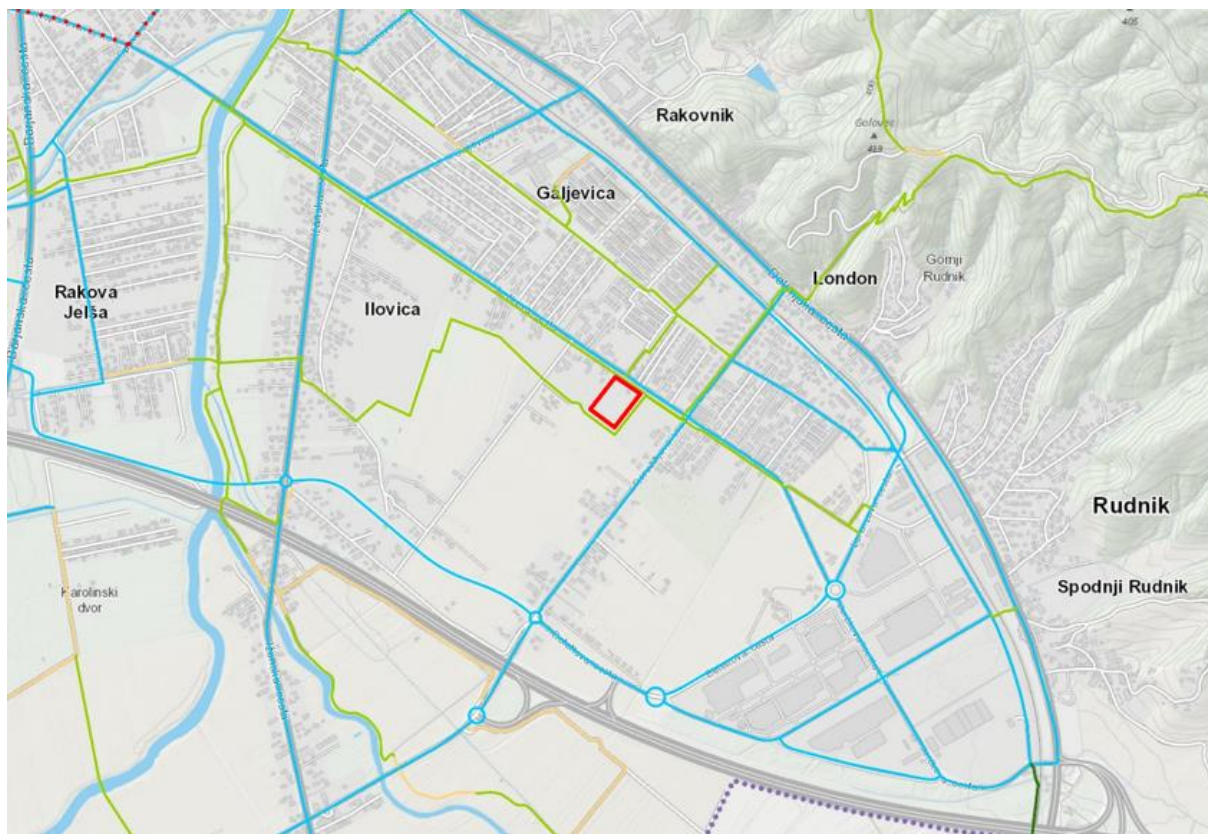
Slika 7: Izsek iz OPN MOL ID – prikaz cestnega omrežja (vir: OPN MOL ID)

Jurčkova cesta, Mihov štradon in Peruzzijeva ulica severno od križišča z Jurčkovo cesto so predvidene za rekonstrukcijo / obnovo. V sklopu rekonstrukcije Jurčkove ceste je predvidena širitev z zelenim pasom z drevoredom ter rekreativno potjo za pešce in kolesarje na južni strani vozišča. Za širitev Jurčkove je izdelan projekt Izdelava idejne zasnove cest (Jurčkova, Agrokombinatska) za spremembe in dopolnitve OPN MOL ID, št. 7700_1, ki ga je izdelalo podjetje LUZ, d.d. leta 2014. Prav tako je za rekonstrukcijo / obnovo predvidena javna pot za pešce in kolesarje Pot spominov in tovarištva (v nadaljnjem besedilu PST).



Slika 8: Izsek iz projekta za rekonstrukcijo Jurčkove ceste št. 7700_1

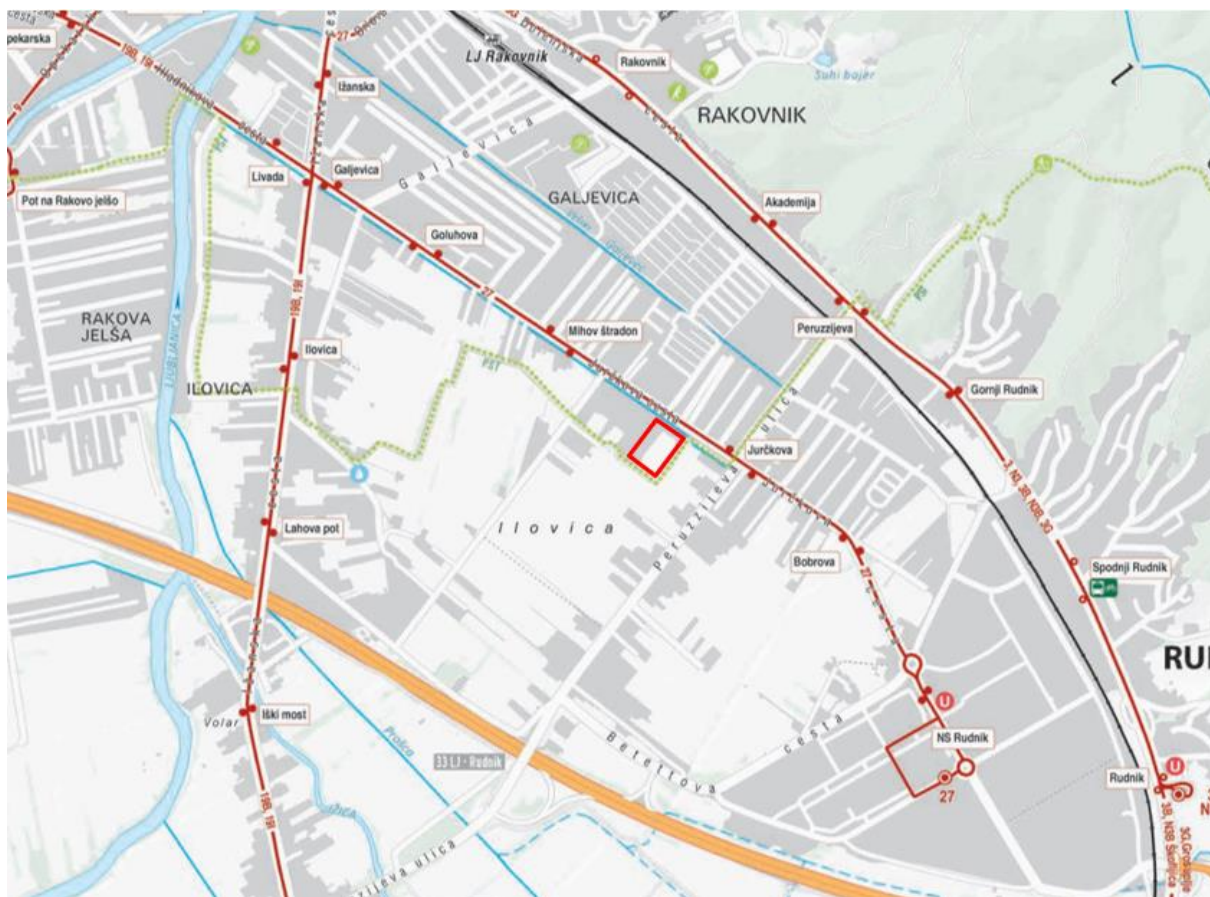
V okolici obravnavanega zemljišča so po Poti spomina in tovarištva, Jurčkovi cesti in Peruzzijevi ulici že urejene kolesarske steze. Kolesarske steze bodo prenovljene v sklopu rekonstrukcije Jurčkove ceste.



- Javna pot za kolesarje
 - Javna pot za kolesarje in pešce
 - Cesta s kolesarskimi stezami
 - Kolesarska povezava znotraj notranjega kolesarskega obroča
 - Pomembnejša kolesarska smer na vozišču za ves promet
-
- Notranji kolesarski obroč
 - Zunanji kolesarski obroč
 - Skupni potek notranjega in zunanjega kolesarskega obroča

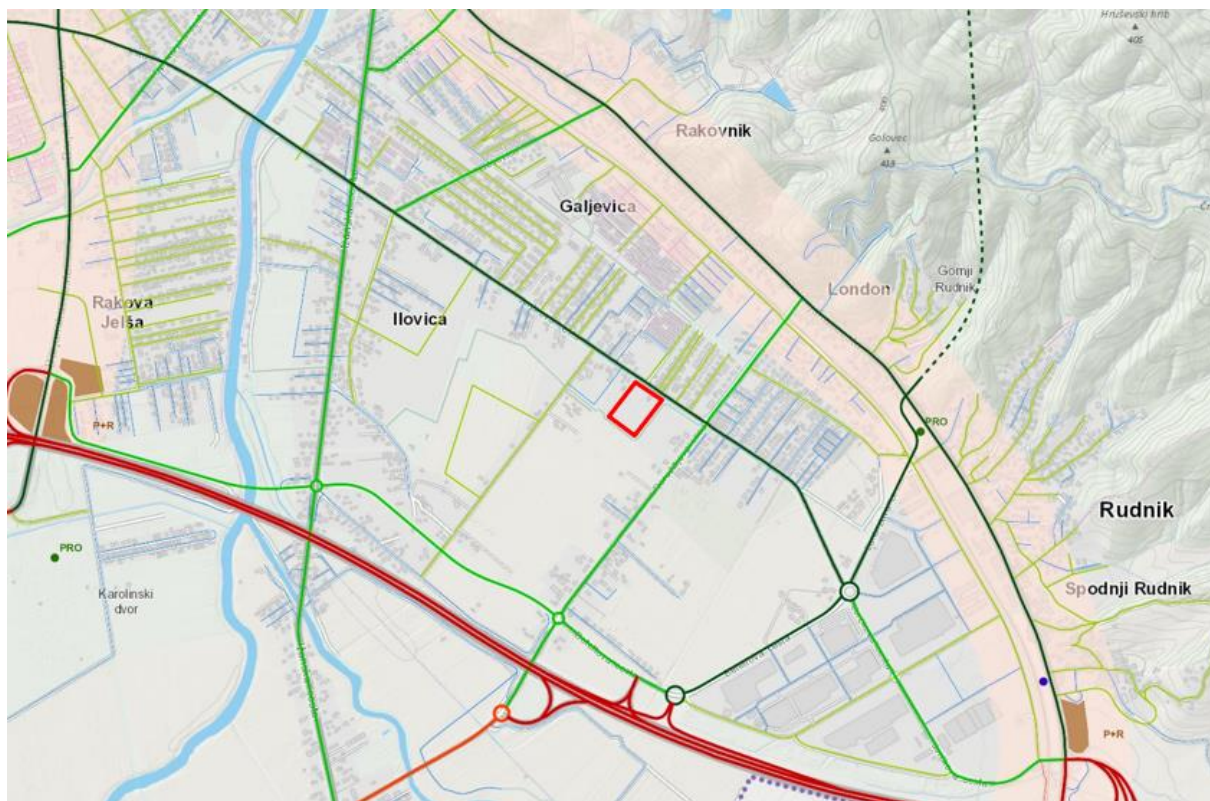
Slika 9: Izsek iz OPN MOL ID – prikaz kolesarskega omrežja (vir: OPN MOL ID)

Po Jurčkovi cesti poteka priključna linija mestnega avtobusnega prometa (27).



Slika 10: Prikaz linij JPP (vir: OPN MOL ID)

Najbližji parkirišči P+R, Barjanska (izvedeno) in Rudnik (načrtovano), sta oddaljeni cca. 2,5 km in sta z obravnavanim območjem slabo povezani. Direktne linije JPP od P+R do obravnavane lokacije ni.



Slika 11: Izsek iz OPN MOL ID – cestno omrežje s prikazom lokacij P+R (vir: OPN MOL ID)

IV. DOSTOPNOST

IV.1 PEŠ DOSTOP

Obravnavana lokacija je peš dostopna preko Jurčkove ceste in PST. Severovzhodno od lokacije vzdolž Jurčkove ceste poteka enostranski hodnik za pešce. Ob cestah, ob hodniku za pešce, ni zelenic z drevoredi. PST, na jugovzhodni in jugozahodni strani območja OPPN, je obdana z zelenjem in drevoredom.



Slika 12: Prikaz hodnikov za pešce in peš poti - ožje območje

Pešpoti do obravnavane lokacije, ki potekajo po hodnikih za pešce, so brez večjih ovir in vzponov. Enostranski hodnik za pešce ob Jurčkovi cesti je posredno osvetljen s svetilkami javne razsvetljave, ki se nahajajo ob kolesarski stezi na južni strani ceste. Dvostranski hodniki za pešce potekajo ob Peruzzijevi cesti in po Jurčkovi cesti jugovzhodno od križišča Peruzzijeva – Jurčkova.

Z vidika peš dostopnosti so najpomembnejše peš povezave, ki jih bodo uporabljali bodoči stanovalci. Šola, vrtec in oskrbe dejavnosti so dostopne po obstoječih hodnikih za pešce, radij dostopnosti pa je 800 m do šole in vrtca ter 1000 m do nakupovalnega središča Rudnik.

Jugovzhodno in jugozahodno od območja poteka PST, ki bi stanovalcem v načrtovanih stavbah lahko predstavljala potencialni dostopni cilj za rekreacijo.

Na severovzhodni strani območja je v sklopu rekonstrukcije Jurčkove ceste načrtovana pot za pešce, ki bo bistveno izolirala varnost hoje ob Jurčkovi cesti.



Slika 13: Enostranski hodnik za pešce ob Jurčkovi cesti



Slika 14: Dvostranski hodnik za pešce ob Peruzzijevi ulici



Slika 15: Dvostranski hodnik za pešce ob Jurčkovi cesti jugovzhodno od križišča Peruzzijeva – Jurčkova



Slika 16: PST

Gibalno ovirane osebe imajo do lokacije prost dostop po obstoječih hodnikih za pešce. Robniki hodnikov za pešce so na prehodih čez ceste pogreznjeni. Tudi arhitekturna zasnova na območju OPPN je projektirana tako, da gibalno oviranim omogoča dostop do vseh etaž.

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

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

- na severovzhodni strani do Ob dolenjski železnici 84a,
- na jugovzhodni strani do Jurčkove ceste 176,
- na jugozahodni strani do Peruzzijeve ulice 102a,
- na severozahodni strani do avtobusnega postajališča Mihov štrardon.

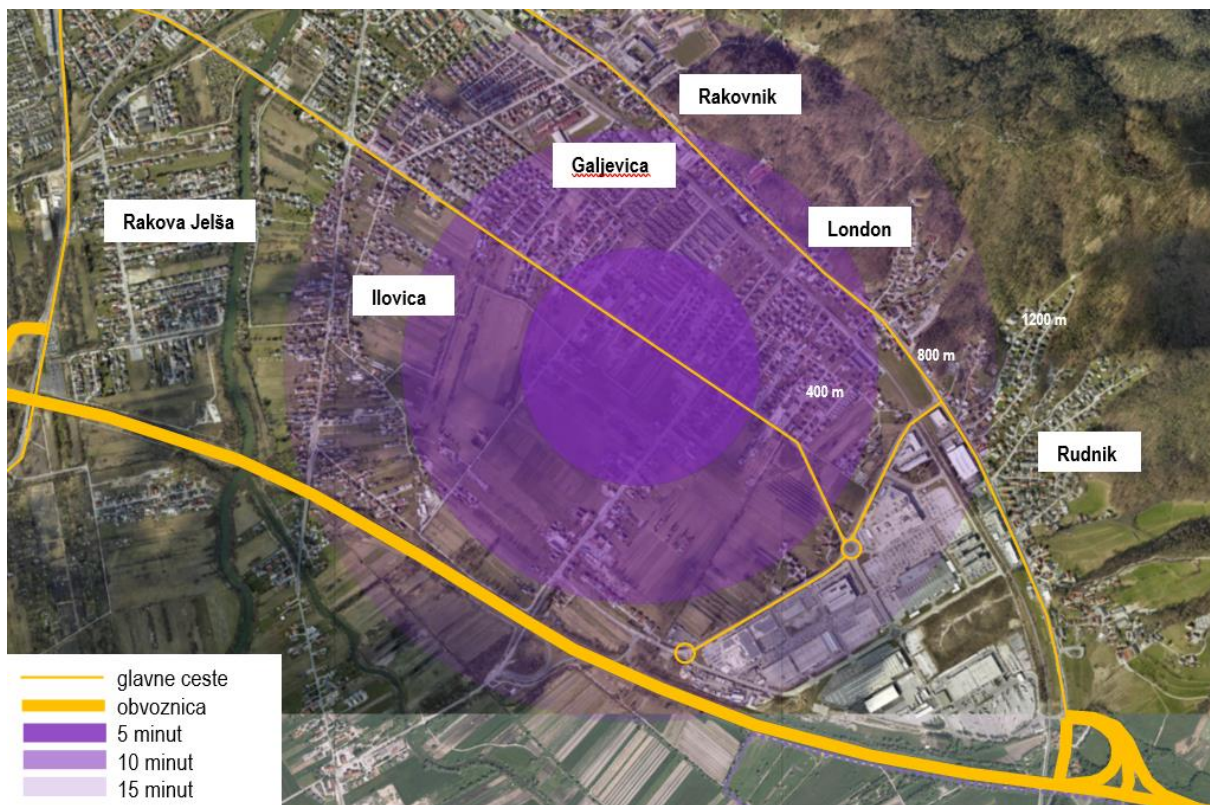
v 10. minutah iz polmera dostopnosti 800 m, ki sega:

- na severovzhodni strani do Akademije za likovno umetnost in oblikovanje,
- na jugovzhodni strani do krožišča cest Jurčkova, Betettova, Lorenzova,
- na jugozahodni strani do avtocestnega priključka Ljubljana-Rudnik,
- na severozahodni strani do avtobusnega postajališča Goluhova.

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

- na severovzhodni strani do mestnega predela Rakovnik,
- na jugovzhodni strani do nakupovalnega centra Rudnik,
- na jugozahodni strani do južne obvoznice,
- na severozahodni strani do Galjevice

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



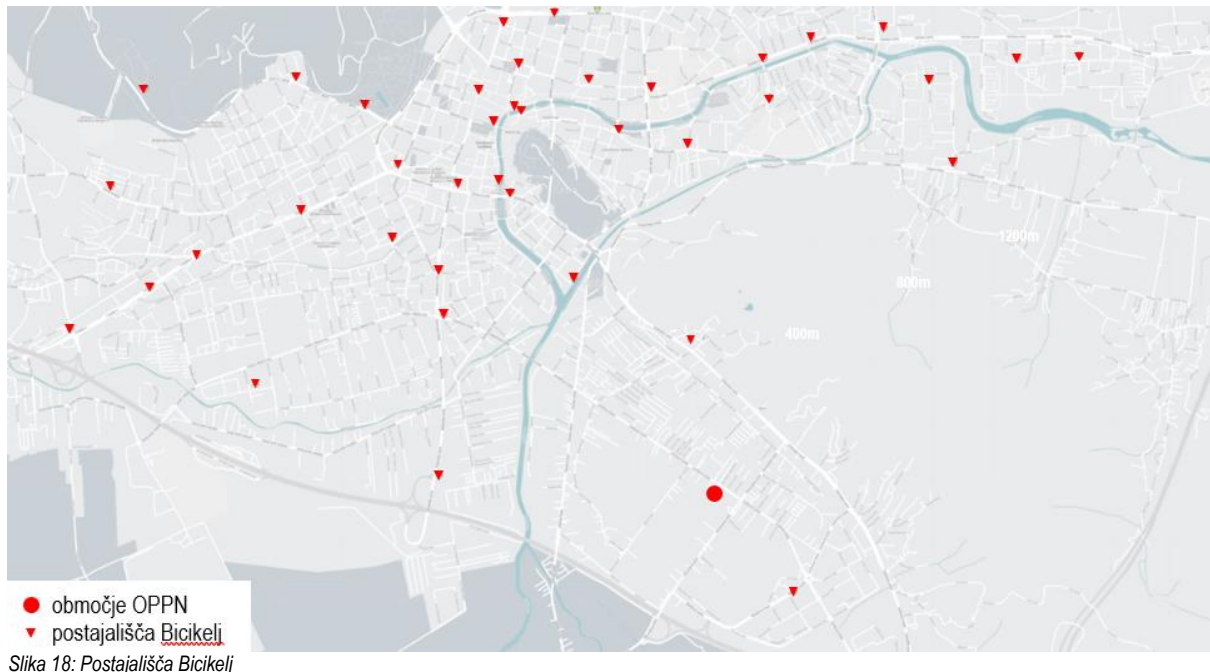
Slika 17: Karta peš dostopnosti do oz. iz območja OPPN

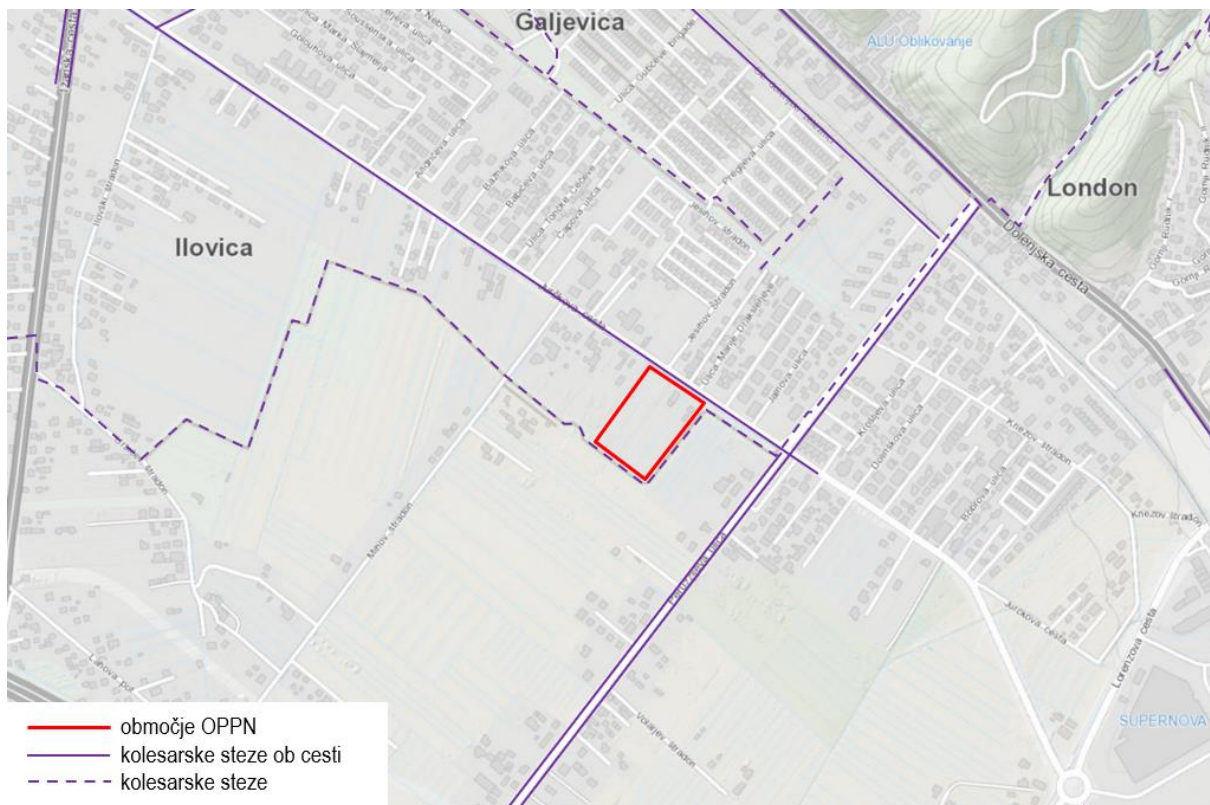
IV.2 DOSTOP S KOLESOM

Obravnavana lokacija je s kolesom dostopna preko Jurčkove ceste in PST. Severovzhodno od lokacije vzdolž Jurčkove ceste poteka enostranska kolesarska steza, ki je osvetljena z javno razsvetljavo. Dvostranska kolesarska steza poteka ob Peruzzijski cesti.

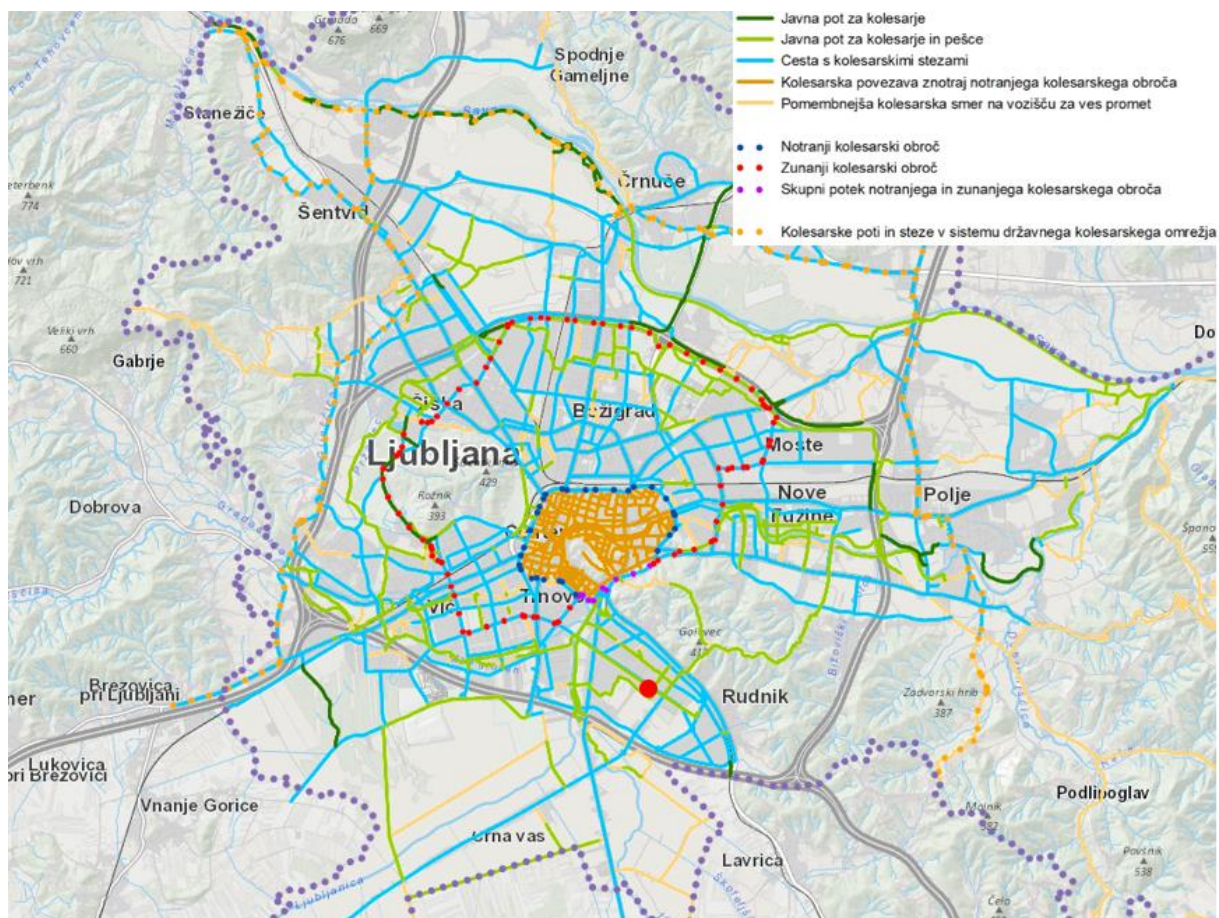
Na severovzhodni strani območja je v sklopu rekonstrukcije Jurčkove ceste načrtovana kolesarska steza.

Postajališč sistema Bikelj v bližini ni. Najbližje postajališče, ki je od območja OPPN oddaljeno 1,1 km, je pri Na Betettovi cesti zraven Lidla v nakupovalnem območju Rudnik. Drugo najbližje postajališče, ki je od območja OPPN oddaljeno 1,8 km, je pri na Dolenjski cesti.





Slika 19: Prikaz izvedenih kolesarskih stez - ožje območje



Slika 20: Prikaz kolesarskega omrežja (vir: OPN MOL ID)

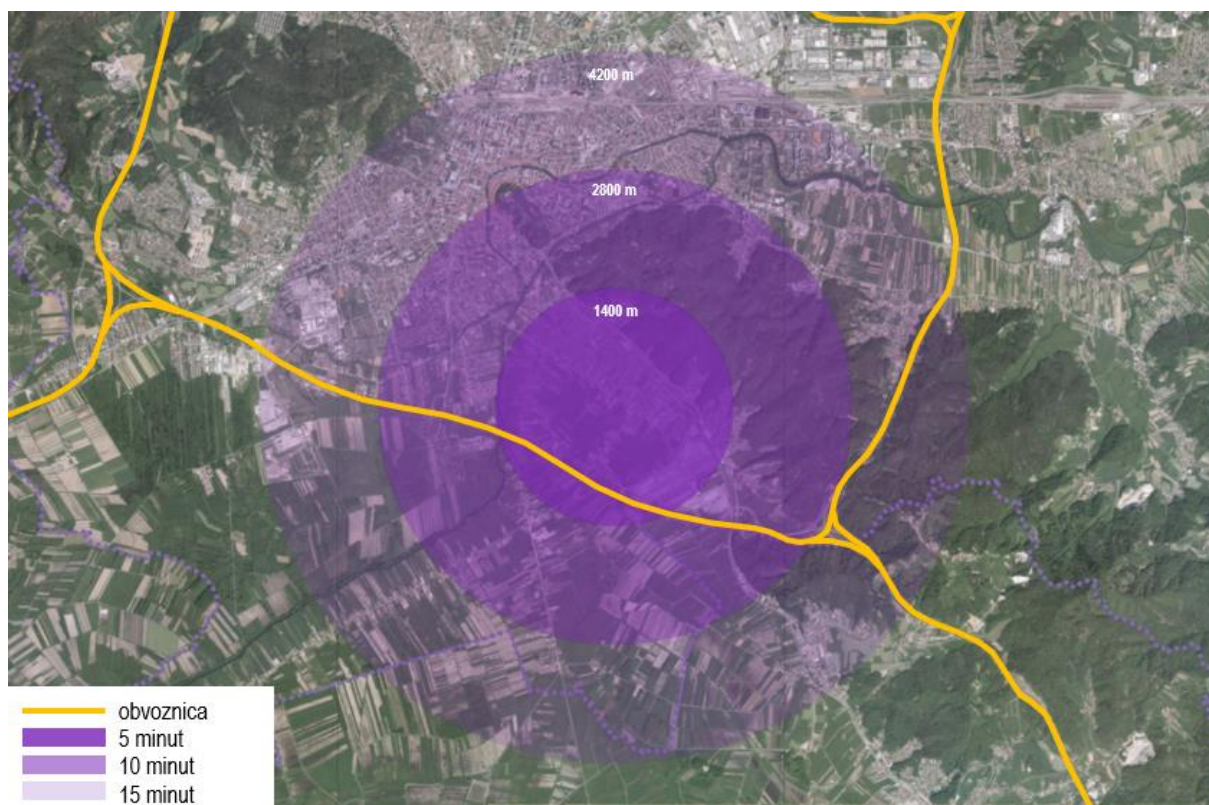
Območje OPPN bo s kolesom zaradi ravnega okoliškega terena dobro dostopno.

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

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

- v 5. minutah iz polmera dostopnosti 1400 m, ki obsega mestne predele: Rudnik, Ilovica, Galjevica, London in Rakovnik.
- v 10. minutah iz polmera dostopnosti 2800 m, ki poleg mestnih predelov iz prejšnjega odstavka obsega še naslednje mestne predele: Poljane, Prule, Trnovo, Kolezija, Murgle, Rakova Jelša in Sibirija.
- v 15. minutah iz polmera dostopnosti 4200 m, ki poleg mestnih predelov iz prejšnjih dveh odstavkov obsega še naslednje mestne predele: Center, Tabor, Rožna dolina, Vič, Bonifacija in Mestni log.

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



Slika 21: Karta dostopnosti s kolesom do oz. iz območja OPPN - potovalna hitrost 17 km/h

IV.3 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Obravnavana lokacija je z javnim potniškim prometom slabše dostopna. Severovzhodno od lokacije, po Jurčkovi cesti, poteka linija mestnega avtobusnega prometa (proga 27). Linija obravnavano območje povezuje z mestnim središčem, zaključi pa se na Letališki, v industrijski coni Moste. Najbližje postajališče, Jurčkova, je od obravnavane lokacije oddaljeno cca. 200 m.

Od avtobusnega postajališča do lokacije bodo stanovalci, zaposleni in obiskovalci morali dostopati peš.

Potovalni čas z rednimi linijami mestnega potniškega prometa do centra mesta (Bavarski dvor) traja cca. 17 min, kar predstavlja tudi najhitrejšo povezavo s središčem mesta. Do drugih delov mesta je povezava posredna, preko mestnega središča s prestopanjem, zato so potovalni časi daljši.

Glede na navedeno lahko zaključimo, da je obravnavana lokacija z javnimi prevoznimi sredstvi sicer povezana s središčem mesta, vendar pa intervali niso dovolj pogosti, potovalni časi do drugih delov mesta so dolgi, zato potovanje z mestnim avtobusom ni privlačno.



Slika 22: Karta dostopnosti območja OPPN z javnim mestnim prometom

IV.4 CARSHARING

Najbližje postajališče sistema »carsharing« Avant2Go se nahaja v oddaljenosti cca. 900 m proti jugovzhodu.



Slika 23: Karta postajališč Avant2Go

IV.5 SVETOVNI SPLET

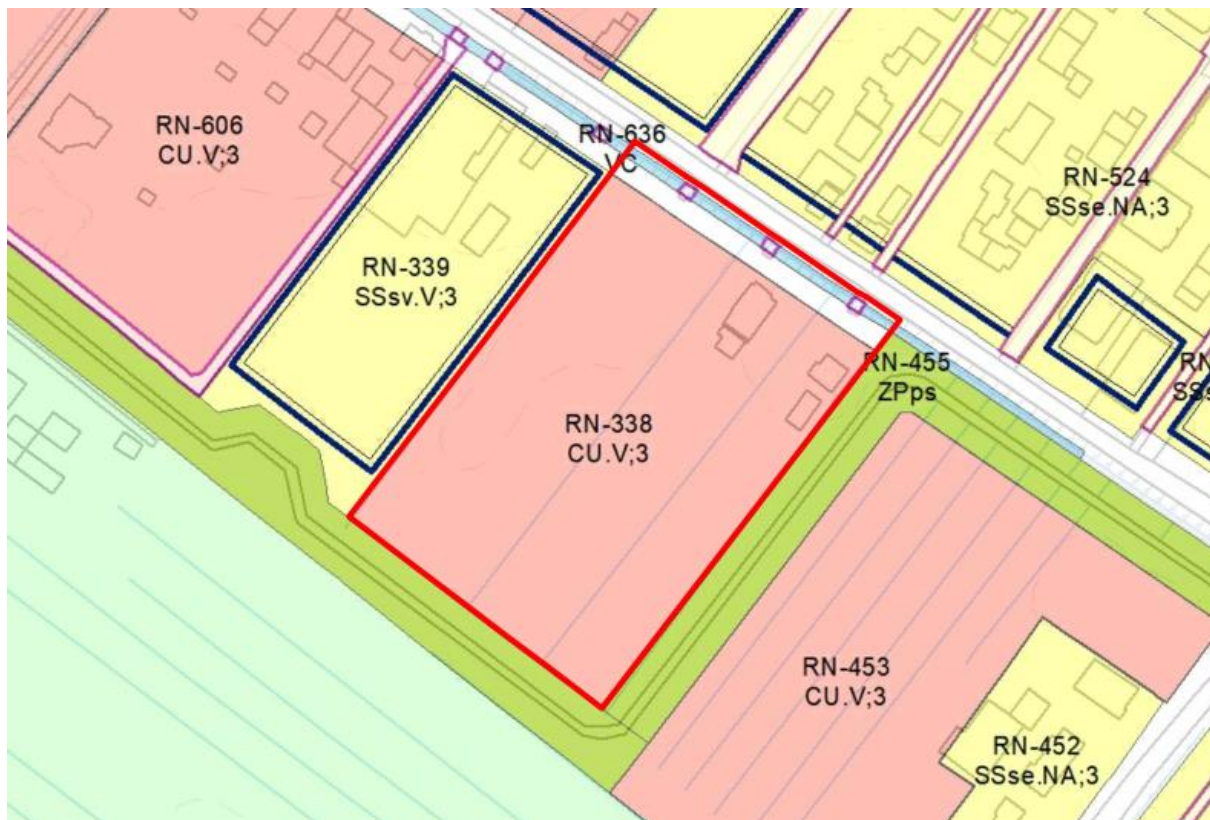
Predvidene stavbe v območju OPPN bodo priključene na omrežje elektronskih komunikacij. To bo uporabnikom omogočalo opravilo marsikaterih poslov in opravkov preko svetovnega spleta.

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

V. ANALIZA IZRABE OBMOČJA

V.1 KAPACITETE ZA MIRUJOČI PROMET

Območje OPPN obsega EUP RN-338 ter dela EUP RN-454 in RN-636. Območje OPPN se nahaja v 3. parkirni coni.



Slika 24: Prikaz obravnavanih EUP (vir: OPN MOL ID)

V EUP RN-338 je dopustna gradnja stanovanj s spremljajočimi programi. Predpisan je maksimalni faktor izrabe 1,6, minimalni faktor zelenih površin 20 % za nestanovanjske stavbe in minimalni faktor odprtih bivalnih površin 30 % za stanovanjske stavbe. Zaradi barjanskih tal, prisotnosti talne vode in poplavne ogroženosti območja gradnja kletnih etaž ni načrtovana.

V območju OPPN je načrtovanih do 180 stanovanj ter spremljajoči programi.

Vsa potrebna parkirna mesta za potrebe načrtovanih programov je treba zagotoviti v območju OPPN, saj v bližnji okolici ni drugih parkirnih površin, ki bi jih lahko uporabili stanovalci, obiskovalci in drugi uporabniki območja. Parkirna mesta bodo zagotovljena na nivoju terena, v pritličju načrtovane stavbe.

V.2 ŠTEVILO UPORABNIKOV OBMOČJA

Število uporabnikov v območju OPPN je odvisno od števila stanovanj in vrste spremljajočega programa. Uporabnike razdelimo na tri skupine:

- stanovalci,
- zaposleni,
- obiskovalci.

V območju OPPN največji delež poti opravijo stanovalci, manjši delež pa zaposleni in obiskovalci spremljajočih programov.

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.

V.2.1. Stanovalci

V območju OPPN je dopustno graditi do 180 stanovanj, kar bi glede na veljavne normative pomenilo, da je skupno število stanovalcev 540 (po 3 na stanovanje).

Za območje OPPN je bila izdelana variantna rešitev, v kateri je načrtovanih 168 stanovanj in v njih 319 ležišč (podatek Ofis arhitekti, tabela kvadratur, 14.07.2021), kar bi, glede na načrtovano strukturo stanovanj pomenilo v povprečju nekaj manj kot 2 stanovalca na stanovanje.

Pri izračunih za potrebe MN je upoštevana srednja vrednost, to je po 2,5 ležišča na stanovanje. V vseh 180 stanovanjih tako lahko pričakujemo do 450 stanovalcev. Glede na različne načine prevoza do in z lokacije lahko stanovalce razdelimo na več skupin:

- otroci v starosti od 1 do 5 let,
- otroci v starosti od 6 do 14 let,
- dijaki in študentje brez lastnega vozila,
- odrasli / zaposleni.

Delež otrok v starosti od 1 do 5 let je v povprečju 6 % prebivalstva. Delež otrok v starosti od 6 do 14 let je v povprečju 8 % prebivalstva. Predpostavimo, da bo v območju 6% dijakov in študentov brez lastnega vozila, preostalih 80 % stanovalcev pa predstavljajo zaposlene odrasle osebe.

| Stanovalci v OPPN | Delež | Št. stanovalcev |
|--|--------------|-----------------|
| Otroci (1-5 let) | 6 % | 27 |
| Otroci (6-14 let) | 8 % | 36 |
| Dijaki in študentje brez lastnega vozila | 6 % | 27 |
| Odrasli / zaposleni | 80 % | 360 |
| Skupaj | 100 % | 450 |

Preglednica 4: Št. stanovalcev v območju OPPN

V.2.2. Zaposleni

Število zaposlenih je odvisno od programa spremljajočih dejavnosti in ga v fazi priprave OPPN ni mogoče oceniti.

V.2.3. Obiskovalci

Pri pripravi mobilnostnega načrta je treba upoštevati število obiskovalcev stanovanj in obiskovalcev spremljajočih dejavnosti. Do spremljajočih programov na območju OPPN, namenjenih lokalnim prebivalcem, bodo uporabniki prihajali iz bližnjih sosednjih objektov, PST-ja ali območja OPPN, torej peš s kolesom ali javnim prevozom. Število obiskovalcev, ki bodo prihajali z osebnimi vozili, bo odvisno od dejavnosti, namenjenih širšemu območju.

Števila obiskovalcev stanovanj ni mogoče natančno opredeliti., Pri pripravi mobilnostnega načrta je upoštevano, da je treba v skladu z normativi OPN MOL ID za obiskovalce zagotoviti 10% od potrebnega števila PM za stanovanja.

VI. POTOVALNE NAVADE

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

Investitor namerava zgraditi trajnostno sosestvo, pri kateri bo eden od pomembnejših tržnih izhodišč zdrav način življenja, ki zajema tudi vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad. Zasnova naselja je koncipirana na način, da je prometna obremenitev okolja kar najmanjša. Ker gradnja kleti ni mogoča, so vse površine za mirujoči promet zagotovljene na nivoju terena in prekrite s parkirno ploščadjo. Zaradi omejenih prostorskih možnosti in tudi zaradi promoviranja trajnostne mobilnosti bo število parkirnih mest v naselju zmanjšano na najmanjše sprejemljivo.

Največji delež uporabnikov območja OPPN, predstavljajo stanovalci naselja, ki opravijo največ poti:

- na delo in domov,
- pot v vrtec ali šolo, nakupi,
- razni opravki,
- izleti in potovanja (predvsem ob koncu tedna ter med prazniki in počitnicami).

Za uresničevanje prometne politike MOL bi bilo treba spremeniti potovalne navade na način, da bi se zmanjšali prevozi z osebnimi vozili, stanovalci območja OPPN pa bi čimveč poti opravili 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 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.

Spremljajoči gostinski lokal bodo obiskovali stanovalci iz bližnjih sosednjih objektov, PST-ja ali območja OPPN, ki bodo prihajali peš s kolesom ali javnim prevozom.

Storitvene površine in trgovine osnovne preskrbe z zmogljivostjo do 200 m² so namenjene lokalni oskrbi. Morebitne športne dejavnosti, banka, pošta ali zavarovalnica v območju bodo prav tako namenjene lokalnemu prebivalstvu. Obiskovalci in zaposleno bodo do njih dostopali peš ali s kolesom ter z uporabo javnega prevoza.

V območju OPPN so dopustne tudi dejavnosti, namenjene širši okolici:

- 12203 Druge poslovne stavbe,
- 12301 Trgovske stavbe nad 200 m²,
- 12304 Stavbe za storitvene dejavnosti nad 200 m²,
- 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo: samo stavbe za neinstitucionalno izobraževanje, in
- 12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo: samo zdravstvene posvetovalnice in ambulante,

Za te dejavnosti se pričakuje pogostejša uporaba osebnega vozila, pri čemer se bo uporabnike prav tako zpodbujalo, da se čimveč poti opravi peš, s kolesom in javnim prevozom namesto z uporabo avtomobila. Upoštevati pa je treba tudi časovni zamik pri uporabi prostorov: med tem, ko so stanovanja najbolj zasedena v popoldanskem času, vikendih in praznikih, so spremljajoče dopustne dejavnosti, namenjene širši okolici, v uporabi tudi v dopoldanskem času, kar pomeni, da je del parkirnih mest, namenjen obiskovalcem stanovanj, lahko tudi v uporabi obiskovalcev spremljajočih dejavnosti.

VII. PREDVIDENI UKREPI ZA IZBOLJŠANJE RABE TRAJNOSTNIH NAČINOV PREVOZA

VII.1 SPLOŠNO

Zaradi lege v bližini avtocestnega priključka je treba vzpodbujati, da se čimveč 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, carpooling, carsharing...). Za dostop do lokacije z različnih delov mesta je primerna tudi uporaba električnih koles, enoslednih vozil ter koles in skirojev na električni pogon.

Parkirišča, namenjena obiskovalcem stanovanj, so lahko zaradi časovnega zamika v souporabi z obiskovalci drugih spremljajočih programov, namenjenih širšemu območju.

VII.2 GRADBENI UKREPI

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

- izvedba dodatnih povezav območja OPPN s preostalimi deli Ljubljane z javnim potniškim prometom,
- ureditev ustreznih parkirnih mest za kolesa z možnostjo varnega zaklepanja: uredi se več parkirnih mest za dodatno stimulacijo potovanja s kolesom (izvede investitor),
- ureditev parkirnih mest za električne skiroje (izvede investitor),
- ureditev polnilnic za električna kolesa in skiroje (izvede investitor),
- predvideti prostor za tuširanje in preoblačenje zaposlenih v načrtovanih lokalih (poskrbi investitor),
- širitev mreže najemnih koles BicikeLj na obravnavano območje (izvede občina),
- izvedba dodatnih parkirnih mest za Carsharing (možno tudi v pritličju načrtovane pozidave),
- izvedba vsaj enega PM na terenu za kratkotrajno ustavljanje za taksi in carpooling,
- omejevanje števila parkirnih mest v območju OPPN: brez možnosti parkiranja bodo uporabniki območja OPPN dodatno stimulirani za trajnostne oblike potovanja (izvede investitor),
- ureditev parkirnih mest za električne avtomobile (izvede investitor),
- možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce spremljajočih programov v objektu.

VII.3 OSTALI UKREPI

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

- povečati frekvenco voženj liniji 27, da bi se skrajšal potovalni čas do centra mesta in uvajanje učinkovitih hitrih povezav v različne dele mesta, (izvajata občina in prevoznik),
- 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 občina in ponudniki storitev carpooling in carsharing),
- pri spremljajočih programih naj se v območje primarno umeščajo dejavnosti, namenjene lokalnim prebivalcem, ki bodo do območja prihajali peš in s kolesom,
- vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad pri uporabnikih v območju OPPN: informiranje o možnostih javnega prevoza, sistemov Bikelj, carsharing, carpooling: priprava zložen in letakov z informacijami izvaja (upravljaavec stavbe v območju),
- vzpodbujanje souporabe avtomobilov, vzpostavitev portala za 'carpooling' 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 sosednjih stavbah, vzpostavitev skupnega portala carpooling ipd. (izvaja investitor ali upravljaavec stavbe v sodelovanju z lastniki stanovanj),
- analiza potovalnih navad uporabnikov območja OPPN in iskanje novih rešitev, ki bi dodatno pripomogle k trajnostni mobilnosti.

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 dostopna z javnim prevozom (mestni avtobus),
- z javnim mestnim avtobusnim prevozom je možno dostopati do središča Ljubljane (in obratno), od koder je s prestopanjem na ostale linije možen dostop po celi Ljubljani in tudi izven nje, vendar so potovalni časi dolgi,
- 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,
- peš povezave v ožjem območju so urejene preko hodnikov za pešce in bodo dodatno izboljšane z rekonstrukcijo Jurčkove ceste, območje je peš dostopno tudi preko PST.

Z izvajanjem trajnostne mobilnosti je treba čimbolj omejevati uporabo osebnih vozil in čimbolj 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.

VIII.2 UGOTOVITVE VEZANE NA IZRAČUN PARKIRNIH MEST

V.2.4. Usmeritve za zagotavljanje potrebnih PM

Investitor namerava graditi soseko s stanovanji, ki bodo imela razmeroma velik delež pripadajočih zunanjih površin (velike, lože, terase in pokrite balkone), bistveno večji od povprečne površine lož ali balkonov pri stanovanjih na trgu. Zaradi specifične zasnove stavb je z OPPN tudi določen del stavbe z zaprtimi prostori stanovanj ter del stavbe z ložami in balkoni.

Normativ za izračun PM, določen z OPN MOL ID, tako ne odraža pravih razmerij pri površinah obravnavanih stanovanj. Zaradi ukrepa trajnostne mobilnosti z zmanjševanjem parkirnih mest predlagamo, da se pri izračunu potrebnih PM za stanovanja upošteva normativ:

- 1 PM za stanovanja z NTP do vključno 70 m² (brez upoštevanja zunanjih shramb ter lož, teras in balkonov), od tega 10% za stanovalce,
- 2 PM na stanovanje z NTP nad 70 m², od tega 10% za obiskovalce.

Število stanovanj, za katera je treba zagotoviti po 2 PM, se tako bistveno spremeni. Primerjava prikazuje število stanovanj, povzeto po izbrani variantni rešitvi za pripravo OPPN:

| Število stanovanj z upoštevanjem vseh delov, vključno z zunanjimi shrambami, ložami, terasami in balkoni | | | Število stanovanj brez upoštevanja zunanjih shramb, lož, teras in balkonov | | |
|--|-----------------------|--------|--|-----------------------|--------|
| Do 70 m ² | Nad 70 m ² | Skupaj | Do 70 m ² | Nad 70 m ² | Skupaj |
| 22 | 146 | 168 | 147 | 21 | 168 |

Preglednica 5: Primerjava števila stanovanj glede na upoštevanje zunanjih prostorov

Za spremljajoče programe, namenjene lokalnemu prebivalstvu, se parkirnih mest za osebna vozila ne zagotavlja.

Za spremljajoče programe, namenjene širšemu območju, se zaradi načrtovanih ukrepov trajnostne mobilnosti zagotovi 50% parkirnih mest od normativa, določenega z OPN MOL ID.

Za kolesarski promet pa je treba zagotoviti zadostno število parkirnih mest v skladu z normativi OPN MOL ID.

Za zunanja športna in otroška igrišča, ki bodo služila le stanovalcem območja, ni treba zagotavljati niti PM za osebna vozila niti PM za kolesa.

V bližini obravnavanega zemljišča ni javnih parkirišč, zato je treba vse potrebne parkirne kapacitete za potrebe območja zagotavljati na obravnavanem zemljišču.

Z OPPN naj se za izračun potrebnega števila PM v območju določi naslednji normativ:

| Namembnost objektov | Število PM za motorni promet | Število PM za kolesarski promet |
|---|---|--|
| 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe | 1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce 2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce | 2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce |
| 12112 Gostilne, restavracije in točilnice | PM ni treba zagotavljati | 1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta |
| 12202 Stavbe bank, pošt, zavarovalnic | 1 PM/140,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 40 % PM za obiskovalce | 2 PM/100,00 m ² BTP objekta |
| 12203 Druge poslovne stavbe | 1 PM/140,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 30 % PM za obiskovalce | 1 PM/100,00 m ² BTP objekta |
| 12301 Trgovske stavbe, lokalna trgovina do 200 m ² BTP | PM ni treba zagotavljati | PM ni treba zagotavljati |
| 12301 Trgovske stavbe, lokalna trgovina od 200 do 500 m ² BTP | 1 PM/80 m ² BTP, od tega najmanj 75 % za obiskovalce | 2 PM/100 m ² BTP |
| 12301 Trgovske stavbe, trgovina z neprehrambenimi izdelki | 1 PM/140 m ² BTP, od tega najmanj 75 % za obiskovalce | 2 PM/100 m ² BTP |
| 12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obrtno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija,...) do 200,00 m ² BTP | PM ni treba zagotavljati | PM ni treba zagotavljati |
| 12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obrtno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija,...) nad 200,00 m ² BTP | 1 PM/50,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce, ne manj kot 1 PM za obiskovalce na lokal | 1 PM/100,00 m ² BTP objekta |
| 12304 Stavbe za storitvene dejavnosti (obrtno-servisne dejavnosti – frizer, urar, čistilnica, fizioterapija,...) nad 200,00 m ² BTP | PM ni treba zagotavljati | PM ni treba zagotavljati |
| 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo: samo stavbe za neinstitucionalno izobraževanje | 1 PM/14 slušateljev, od tega 80% PM za obiskovalce | 1 PM/5 sedežev |
| 12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo: samo zdravstvene posvetovalnice in ambulante | 1 PM/40,00 m ² BTP objekta in ne manj kot 2 PM, od tega najmanj 50 % PM za obiskovalce | 1 PM/20,00 m ² BTP objekta |
| 12650 Stavbe za šport: samo stavbe za šport, pretežno namenjene razvedrilu: telovadnice, centri za fitnes, jogo in aerobiko ter podobno, brez prostorov za gledalce | 1 PM/50,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 80 % PM za obiskovalce | 1 PM/25,00 m ² BTP objekta |
| 24110 Športna igrišča: samo igrišča za športe na prostem | PM ni treba zagotavljati | PM ni treba zagotavljati |

Preglednica 6: Parkirni normativ parkirnih mest glede na določila MOL OPN ID

Pri izračunu NTP stanovanj se upoštevajo le zaprti prostori stanovanj, brez zunanjih shramb ter lož in balkonov.

Normativi lahko odstopajo navzgor, vendar na celotnem območju OPPN ni dopustno urediti več kot 225 PM. Odstopanje navzdol ali večje odstopanje navzgor je dopustno le na podlagi novelacije mobilnostnega načrta, pri kateri se upoštevajo dejanske zmogljivosti objekta iz projektne dokumentacije.

V.2.5. Izračun potrebnega števila PM

Potrebno število parkirnih mest za obravnavano območje je bilo ocenjeno na podlagi izdelane variantne rešitve za območje OPPN.

| namembnost in kapaciteta | PM za osebna vozila | | PM za kolesa | |
|--|---|-----------------|--|-----------------|
| | normativ | potrebno št. PM | normativ | potrebno št. PM |
| 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe 147 stanovanj do 70 m ² 21 stanovanj nad 70 m ² 168 stanovanj skupaj | 1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % za obiskovalce | 189 | 2 PM na stanovanje za stanovalce ter dodatno 1 PM/5 stanovanj za obiskovalce | 370 |
| 12112 Gostilne, restavracije in točilnice 70 sedežev 4 m točilnega pulta | 1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta, od tega najmanj 75 % PM za goste | 0 | 1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta | 11 |
| skupaj potrebno število PM | | 189 | | 382 |
| od tega za obiskovalce | | 19 | | 48 |
| potrebno št. PM za druga enosledna vozila | 5% od skupnega števila PM | 9 | | |

VIII.3 ZAGOTAVLJANJE PM V SKLADU Z IZDELANIM PROJEKTOM

8.3.1. Zagotavljanje PM za avtomobile v skladu z izdelanim OPPN in variantno rešitvijo:

Na zemljišču je v skladu s tehničnimi prikazi iz OPPN 449 Ilovica ob Jurčkovi 3 ter v skladu s prikazi v variantnih rešitvah zagotovljenih 215 pokritih PM za motorna vozila pod ploščadjo na nivoju terena. Načrtovano število PM bo pokrilo potrebe načrtovane stavb v območju OPPN, presežek (26 PM) pa bo namejnen prilagajanju dejanski strukturi stanovanj, spremljajočim programom v objektu ter dodatnim parkirnim mestom za potrebe večjih stanovanj.

V sklopu pokritega parkirišča je poleg normativno določenega števila parkirnih mest treba urediti še dodatno parkirno mesto za občasno parkiranje, ki bo omogočalo hitro dostavo, ustavljanje taksijev, pobiranje sovoznikov po sistemu carpooling itd. Del parkirišč se lahko v sodelovanju z zainteresiranim podjetjem organizira za carsharing.

8.3.2. Zagotavljanje PM za kolesa v skladu z izdelanim idejnim projektom:

Na zemljišču je v skladu z izdelano variantno rešitvijo načrtovanih 381 PM za kolesa, od katerih je pred vremenskimi vplivi zaščiteneh 290 PM, ki so urejena v lastniških shrambah in 23 PM, ki so urejena v na pokritem parkirišču. Preostalih 68 PM je urejenih v zunanji ureditvi ob Jurčkovi cesti. Načrtovano število PM okvirno zadošča za potrebe objekta.

V grafičnih načrtih OPPN 449 Ilovica ob Jurčkovi 3 so prikazane lokacije za umestitev parkirnih mest za kolesa ob Jurčkovi cesti in v območju pokritega parkirišča, niso pa prikazana parkirna mesta, urejena v lastniških shrambah. Zahtevano število parkirnih mest je določeno z odlokom.

V nadaljnjih fazah projekta bo treba število parkirnih mest določiti glede na končno načrtovane dejavnosti in zmogljivosti v stavbi v skladu z določili OPPN.



Slika 25: Zagotavljanje PM za osebna vozila in kolesa pod ploščadjo na nivoju terena (vir: Ofis arhitekti)

IX. AKCIJSKI NAČRT

Za zagotavljanje trajnostne mobilnosti mora biti do pričetka uporabe stavb v območju OPPN izdelati 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.

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 osebniimi 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 | Ureditev kakovostnega peš dostopa z navezavo na hodnike za pešce ob Jurčkovi cesti in na PST | Investitor | Do uporabe stavb |
| 2 | Omejitev števila parkirišč na največ 225 | Investitor | Do uporabe stavb, kontinuirano |
| 2 | Ureditev normativnega števila parkirnih mest za kolesa | Investitor | Do uporabe stavb |
| 2 | Ureditev dodatnih parkirnih mest za kolesa | Investitor, upravljalec | Na podlagi analize potovalnih navad |
| 2 | Ureditev parkirnih mest za električne skiroje | Investitor | Do uporabe stavb |
| 2 | Ureditev polnilnic za električna parkirna mesta in skiroje | Investitor | Do uporabe stavb |
| 2 | Za spremljajoče dejavnosti predvideti prostor za preoblačenje in tuširanje | Investitor | Do uporabe stavb |
| 2 | Širitev mreže Bikelj | Občina | Rok se določi v sodelovanju z MOL |
| 3 | povečati frekvenco voženj liniji 27 | Občina in prevoznik | Do uporabe stavb |
| 3 | vzpostaviti nove linije javnega potniškega prometa | Občina in prevoznik | Rok se določi v sodelovanju z MOL in prevoznikom |
| 3 | vzpostavitev novega železniškega potniškega postajališča | Občina in SZ-Potniški promet d.o.o. | Rok se določi v sodelovanju z MOL in SZ-Potniški promet d.o.o. |
| 2,3,4 | informiranje o možnostih javnega prevoza, sistemov Bikelj, carsharing, carpooling: priprava zložen in letakov z informacijami, obveščanje na spletnih straneh podjetij | Investitor, upravljalec | Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano |
| 4 | PM se zagotavljajo le za potrebe stanovanj in programov, namenjenim širšemu območju | Investitor, upravljalec | Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano |
| 4 | Pri izboru spremljajočih programov naj se v območju primarno umeščajo dejavnosti, namenjene lokalnim prebivalcem, ki bodo do območja prihajali peš in s kolesom | Investitor, upravljalec | Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano |
| 4 | možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce spremljajočih programov v objektu | Investitor, upravljalec | Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano |
| 4 | Izvedba dodatnih parkirnih mest za Carsharing | Investitor, upravljalec | Na podlagi analize potovalnih navad |
| 4 | Izvedba vsaj enega PM na terenu za kratkotrajno ustavljanje za taksi in carpooling | Investitor | Do uporabe stavb |
| 4 | Ureditev parkirnih mest za električne avtomobile | Investitor, upravljalec | Do uporabne stavb, dodajanje na podlagi analize potovalnih navad |
| 1,2,3,4 | Sodelovanje z lastniki sosednjih stavb v območju, prenašanje izkušenj in sodelovanje pri izvajanju ukrepov v zvezi s trajnostno mobilnostjo | Investitor, upravljalec načrtovane stavbe ter lastniki in upravljalec | Kontinuirano |

| | | | |
|---------|---|-----------------------------|------------------------|
| | | stavb na sosednjih zemljišč | |
| 1,2,3,4 | Analiza potovalnih navad in učinkovitosti ukrepov, dopolnitev akcijskega načrta | Upravljalac | Kontinuirano, na 5 let |

Preglednica 7: Usmeritve za izdelavo akcijskega načrta

X. ZAKLJUČEK

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

Pri zagotavljanju trajnostne mobilnosti na obravnavani lokaciji je treba upoštevati njeno lego ob Jurčkovi cesti, približno na sredini odseka med mestnim središčem in avtocestnim obročem. Lokacija je dobro dostopna za vozila, ki prihajajo iz smeri obvoznice in je zato zelo dobro povezana s širšo okolico. Glede na oddaljenost od mestnega središča je lokacija s peš hojo dobro povezana z bližnjo okolico, slabše pa z mestnim središčem in drugimi predeli mesta. Povezanost lokacije s središčem mesta je ob uporabi javnih prevoznih sredstev relativno dobra. Dostop z javnimi prevoznimi sredstvi do širše okolice je le posreden, preko mestnega središča. Najbolje je lokacija do širše okolice povezana s kolesom.

Vsa parkirna mesta za motorna vozila, kolesa in enosledna vozila za potrebe območja bo treba zagotoviti v območju OPPN. V širšem območju ni javnih ali drugih parkirnih površin, ki bi lahko služile potrebam območja. Najbližji parkirišči P&R (obstoječe na Barjanski cesti in načrtovano na Rudniku) sta od obravnavanega območja oddaljeni in do območja OPPN nimata neposredne povezave z javnim potniškim prometom, zato ju ne moremo upoštevati kot primerni za zagotavljanje parkirnih površin za potrebe obiskovalcev območja.

Investitor namerava zgraditi trajnostno sosese, pri kateri bo eden od pomembnejših tržnih izhodišč zdrav način življenja, ki zajema tudi vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad. Zasnova naselja je koncipirana na način, da je prometna obremenitev okolja kar najmanjša. Ker gradnja kleti zaradi barjanskih tal, prisotnosti talne vode in poplavne ogroženosti v območju OPPN ni mogoča, so vse površine za mirujoči promet zagotovljene na nivoju terena in prekrite s parkirno ploščadjo. Zaradi omejenih prostorskih možnosti in tudi zaradi promoviranja trajnostne mobilnosti bo število parkirnih mest v naselju zmanjšano na najmanjše sprejemljivo.

Zaradi lege v bližini avtocestnega priključka je treba vzpodbujati, da se čimveč 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. 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, carpooling, carsharing...). Za dostop do lokacije z različnih delov mesta je primerna tudi uporaba električnih koles, enoslednih vozil ter koles in skirojev na električni pogon.

Parkirišča, namenjena obiskovalcem stanovanj, so lahko zaradi časovnega zamika v souporabi z obiskovalci drugih spremljajočih programov, namenjenih širšemu območju.

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v prostoru predlagamo naslednje kratkoročne gradbene ukrepe:

- izvedba dodatnih povezav območja OPPN s preostalimi deli Ljubljane z javnim potniškim prometom,
- ureditev ustreznih parkirnih mest za kolesa z možnostjo varnega zaklepanja: uredi se več parkirnih mest za dodatno stimulacijo potovanja s kolesom (izvede investitor),
- ureditev parkirnih mest za električne skiroje (izvede investitor),
- ureditev polnilnic za električna kolesa in skiroje (izvede investitor),
- predvideti prostor za tuširanje in preoblačenje zaposlenih v načrtovanih lokalih (poskrbi investitor),
- širitev mreže najemnih koles BicikeLj na obravnavano območje (izvede občina),
- izvedba dodatnih parkirnih mest za Carsharing (možno tudi v pritličju načrtovane pozidave),
- izvedba vsaj enega PM na terenu za kratkotrajno ustavljanje za taksi in carpooling,
- omejevanje števila parkirnih mest v območju OPPN: brez možnosti parkiranja bodo uporabniki območja OPPN dodatno stimulirani za trajnostne oblike potovanj (izvede investitor),
- ureditev parkirnih mest za električne avtomobile (izvede investitor),
- možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce spremljajočih programov v objektu.

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v prostoru predlagamo naslednje dodatne kratkoročne ukrepe:

- povečati frekvenco voženj liniji 27, da bi se skrajšal potovalni čas do centra mesta in uvajanje učinkovitih hitrih povezav v različne dele mesta, (izvajata občina in prevoznik),

- 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 občina in ponudniki storitev carpooling in carsharing),
- pri spremljajočih programih naj se v območje primarno umeščajo dejavnosti, namenjene lokalnim prebivalcem, ki bodo do območja prihajali peš in s kolesom,
- vzpodbujanje trajnostnih potovalnih navad pri uporabnikih v območju OPPN: informiranje o možnostih javnega prevoza, sistemov Bikelj, carsharing, carpooling: priprava zložen in letakov z informacijami izvaja (upravljavec stavbe v območju),
- vzpodbujanje souporabe avtomobilov, vzpostavitev portala za 'carpooling' 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 sosednjih stavbah, vzpostavitev skupnega portala carpooling 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.

Ob upoštevanju ukrepov za zagotavljanje trajnostne mobilnosti se v območju OPPN lahko dopusti normativ, s katerim bo za potrebe območja OPPN dopustno zagotoviti manjše število parkirnih mest, kot je določeno z OPN MOL ID.

Investitor namerava graditi sosesko s stanovanji, ki bodo imela razmeroma velik delež pripadajočih zunanjih površin (velike, lože, terase in pokrite balkone), bistveno večji od povprečne površine lož ali balkonov pri stanovanjih na trgu. Normativ za izračun PM, določen z OPN MOL ID, bo zaradi tega korigiran na način, da se pri izračunu potrebnih PM za stanovanja v neto površino ne bodo šteli vsi deli stanovanja, pač pa le zaprte stanovanjske površine, brez zunanjih shramb ter lož teras in balkonov. Število stanovanj, za katera je treba zagotoviti po 2 PM, se bo tako znižalo.

Za spremljajoče programe, namenjene lokalnemu prebivalstvu, se parkirnih mest za osebna vozila v območju OPPN ne zagotavlja. Zaposleni in obiskovalci bodo prihajali peš, s kolesom ali javnim prevozom.

Za spremljajoče programe, namenjene širšemu območju, se zaradi načrtovanih ukrepov trajnostne mobilnosti zagotovi 50% parkirnih mest od normativa, določenega z OPN MOL ID. Pri tem je upoštevan tudi časovni zamik zasedenosti poslovnih dejavnosti in stanovanj, tako da bodo nezasedena parkirišča, namenjena obiskovalcem stanovanj, lahko uporabljali tudi obiskovalci spremljajočih programov v območju.

Za kolesarski promet pa je treba za vse programe v območju v celoti zagotoviti zadostno število parkirnih mest v skladu z normativi OPN MOL ID.

Za zunanja športna in otroška igrišča, ki bodo služila le stanovalcem območja, ni treba zagotavljati niti PM za osebna vozila niti PM za kolesa.

Z OPPN bo določen normativ za izračun potrebnega števila PM, prilagojen v skladu z ugotovitvami iz mobilnostnega načrta. Natančno število potrebnih parkirnih mest bo določeno v nadaljnjih fazah projektiranja na podlagi kapacitet območja, določenih v projektni dokumentaciji. Odstopanja bodo navzgor bodo dopustna le do končnega števila največ 225 parkirnih mest za osebna vozila v območju OPPN. Morebitna večja odstopanja pa bodo dopustna le nappodlagi novelacije mobilnostnega načrta ob upoštevanju dejanskih kapacitet območja in na podlagi ponovne preveritve potovalnih navad uporabnikov.

Za zagotavljanje trajnostne mobilnosti mora biti do pričetka uporabe stavb v območju OPPN 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.