

MOBILNOSTNI NAČRT ZA OPPN 449 ILOVICA OB JURČKOVI 3

Investitor:

5 PROJEKT 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:



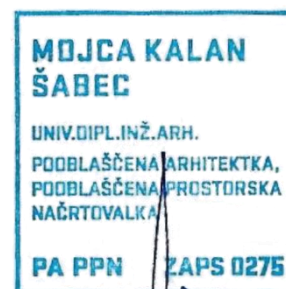
mojca kalan šabec, s.p.
hacquetova 16, ljubljana

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:

december 2022

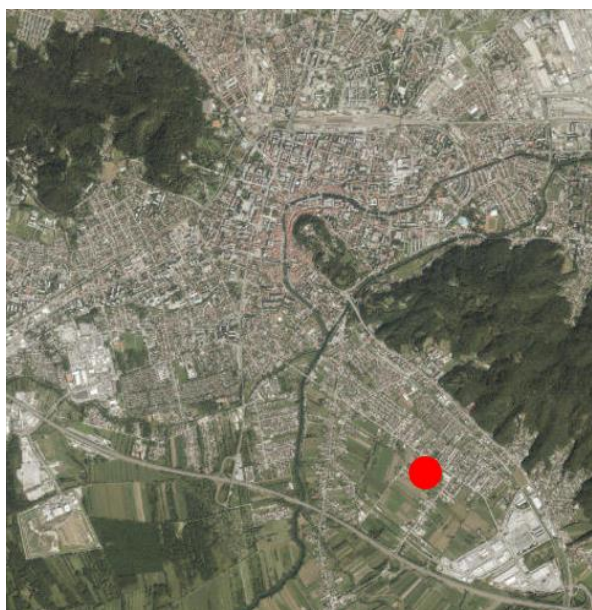
VSEBINA:

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	8
III.4 ZAGOTAVLJANJE PARKIRNIH MEST.....	8
III.5 PLANSKA IZHODIŠČA ZA INFRASTRUKTURO.....	8
IV. DOSTOPNOST	14
IV.1 PEŠ DOSTOP	14
IV.2 DOSTOP S KOLESOM	17
IV.3 JAVNI POTNIŠKI PROMET	19
IV.4 SOUPORABA AVTOMOBILA	21
IV.5 SVETOVNI SPLET	21
V. ANALIZA IZRABE OBMOČJA	22
V.1 KAPACITETE ZA MIRUJOČI PROMET	22
V.2 ŠTEVILO UPORABNIKOV OBMOČJA	23
VI. POTOVALNE NAVADE	25
VII. PREDVIDENI UKREPI ZA IZBOLJŠANJE RABE TRAJNOSTNIH NAČINOV PREVOZA	26
VII.1 SPLOŠNO.....	26
VII.2 KRATKOROČNI GRADBENI UKREPI	26
VII.3 OSTALI KRATKOROČNI UKREPI.....	27
VII.4 DOLGOROČNI UKREPI	27
VIII. DOLOČITEV POTREBNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST	28
VIII.1 UGOTOVITVE VEZANE NA ANALIZO STANJA	28
VIII.2 UGOTOVITVE VEZANE NA IZRAČUN PARKIRNIH MEST.....	28
VIII.3 ZAGOTAVLJANJE PM V SKLADU Z IZDELANIM PROJEKTOM	31
IX. AKCIJSKI NAČRT	33
X. ZAKLJUČEK	35

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 Peruzzizjevo ulico in Mihovim štrardonom. 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 parkirišča. V sklopu objektov je na podlagi OPPN dopustno graditi do 170 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

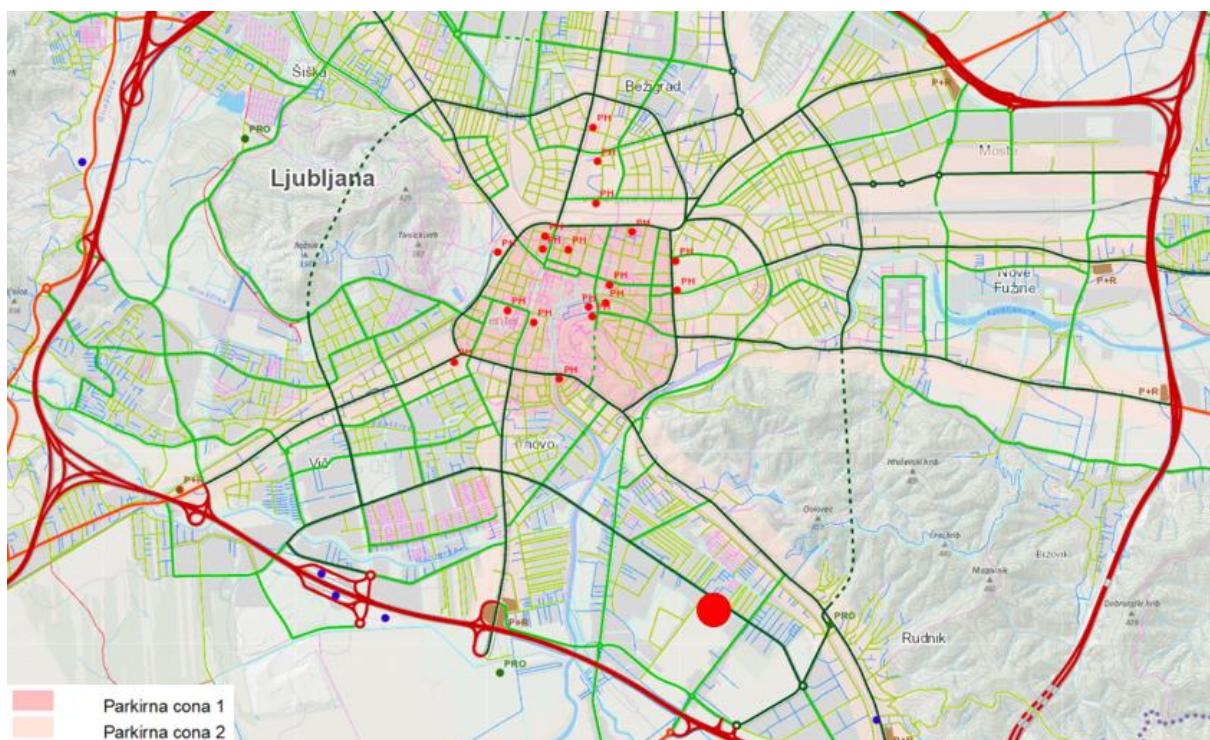
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – strateški del (Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 - DPN, 72/13 - DPN, 92/14 - DPN, 17/15 - DPN, 50/15 - DPN, 88/15 - DPN, 12/18 - DPN in 42/18).
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (Uradni list RS,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



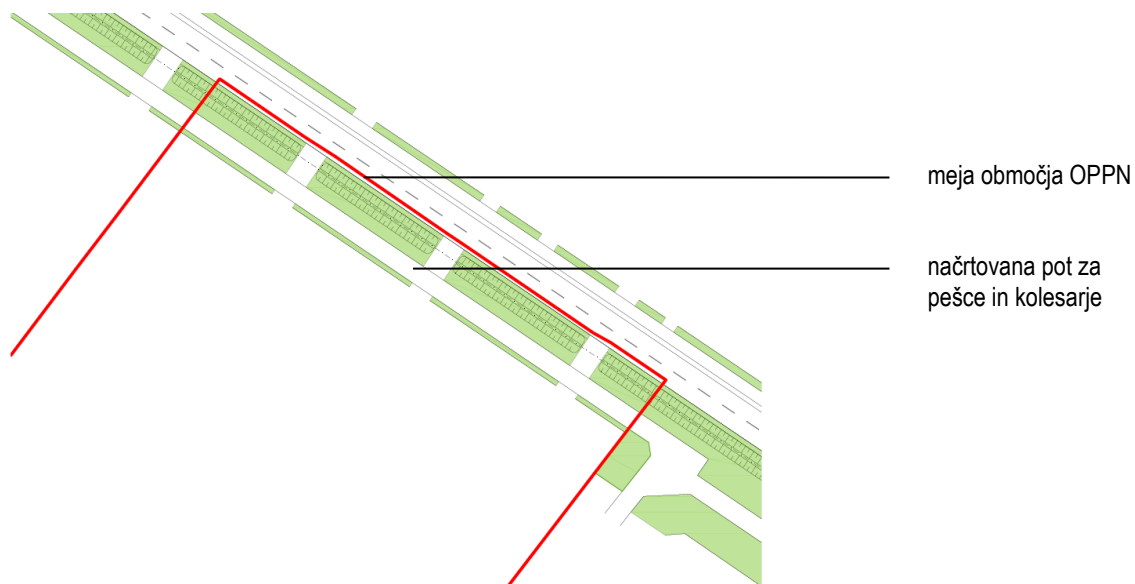
Slika 6: Jurčkova cesta

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. 230 m v križišču Jurčkove ceste in Peruzzijeve ulice je najbližje avtobusno postajališče. V oddaljenosti cca. 1,5 km proti severozahodu je železniško postajališče Rakovnik. V oddaljenosti cca. 900 m proti severovzhodu pa je železniško postajališče za potniški in tovorni promet, predvideno za obnovo in rekonstrukcijo.



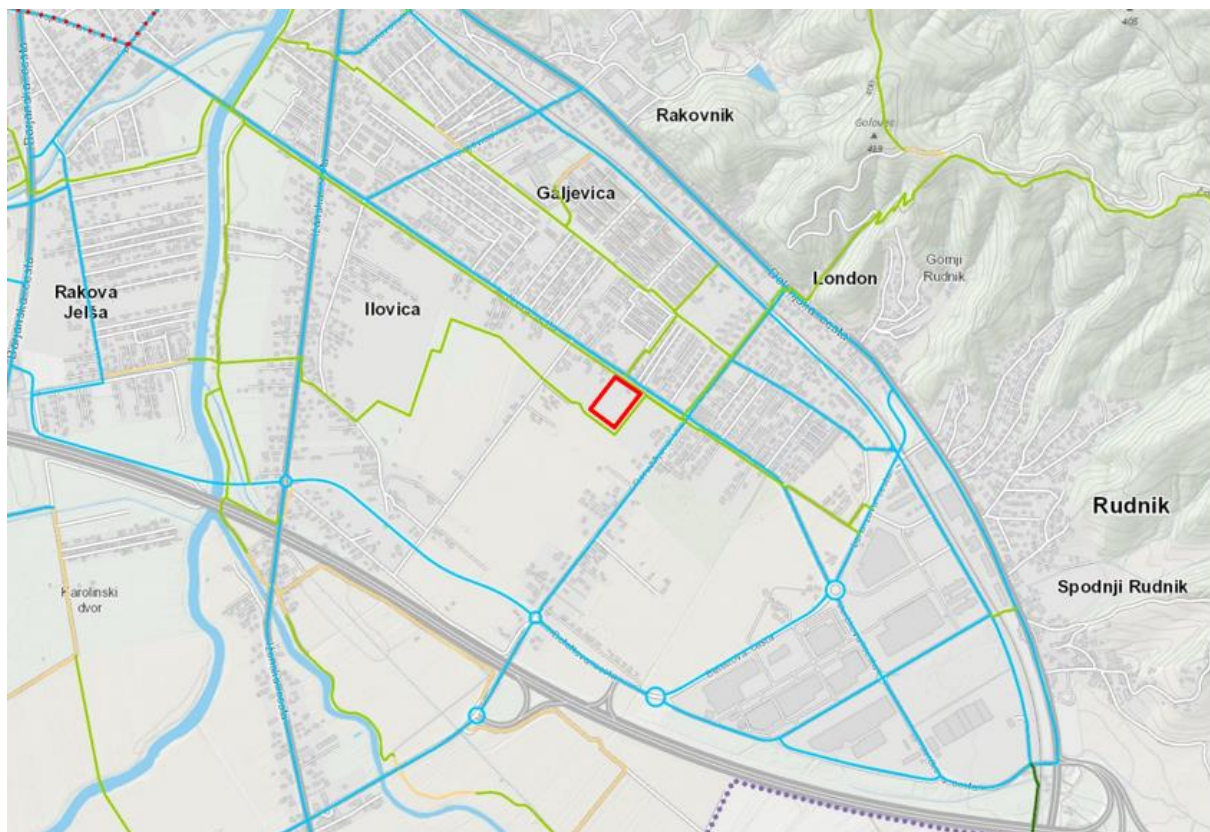
Slika 7: Izsek iz OPN MOL ID – prikaz cestnega omrežja (vir: OPN MOL ID)

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.

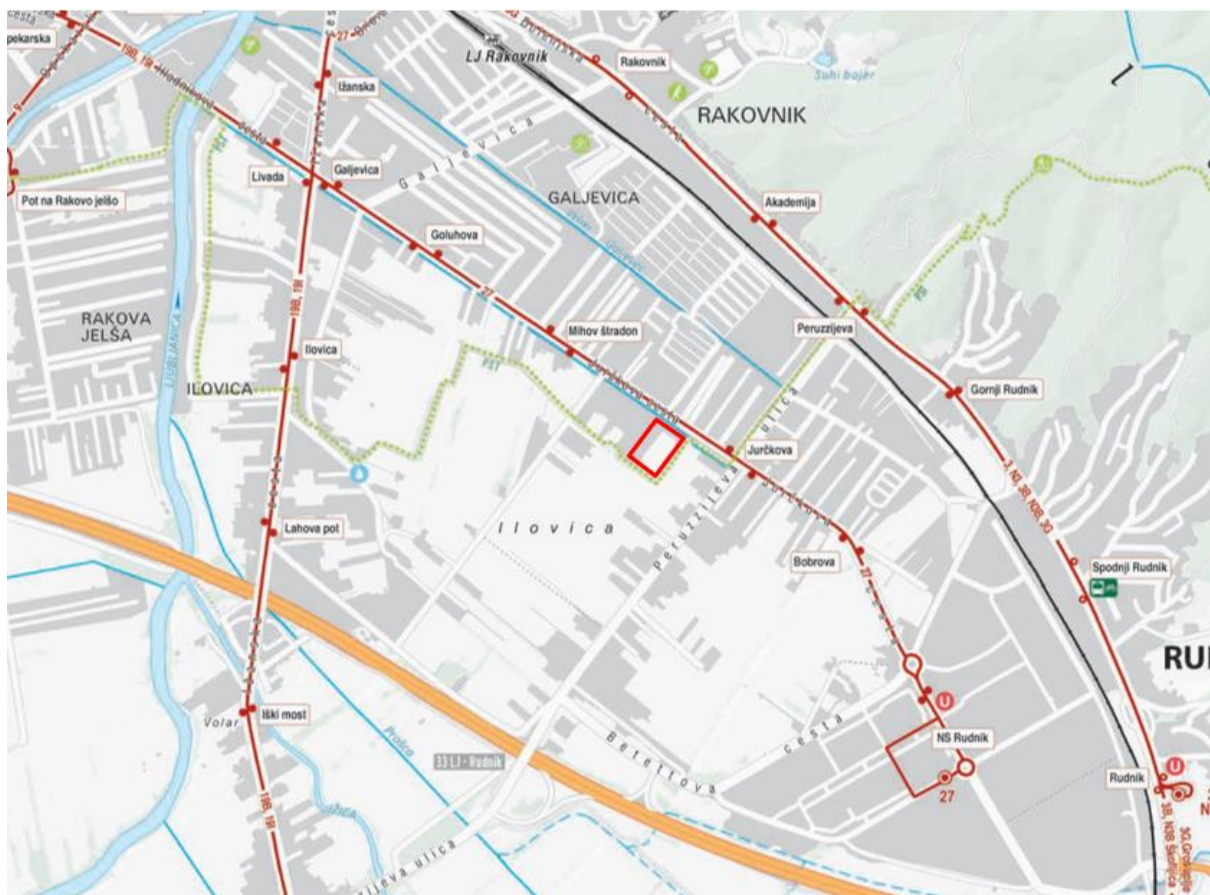


- Javna pot za kolesarje
- Javna pot za kolesarje in pešce
- Cesta s kolesarskimi stezami
- Kolesarska povezava znotraj notranjega kolesarskega obroča
- Pomembnejša kolesarska smer na vozišču za ves promet

- Notranji kolesarski obroč
- Zunanji kolesarski obroč
- Skupni potek notranjega in zunanjega kolesarskega obroča

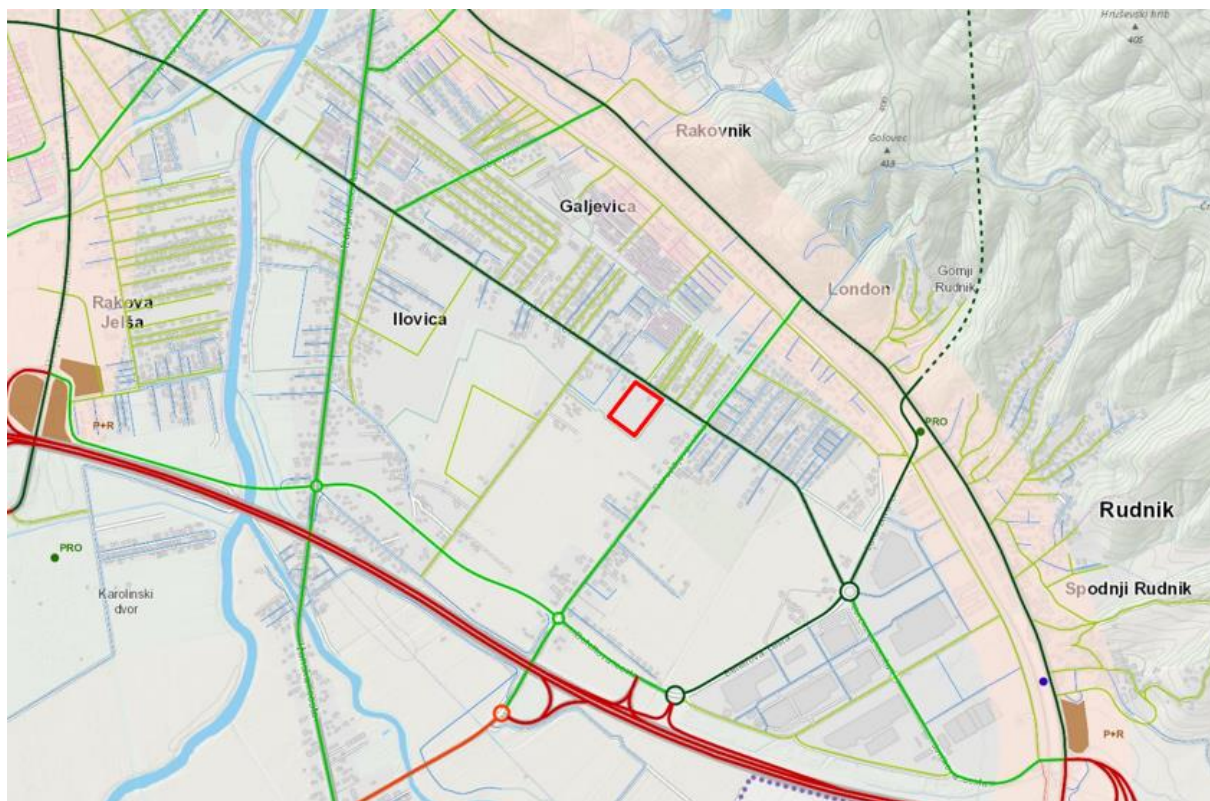
Slika 9: Izsek iz OPN MOL ID – prikaz kolesarskega omrežja (vir: OPN MOL ID)

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)



- postajališče za potniški in tovorni promet Rakovnik
- postajališče za potniški in tovorni promet, predvideno za rekonstrukcijo in obnovo

Slika 12: Izsek iz OPN MOL ID – železniško omrežje s prikazom lokacij postajališč (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 13: 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 ob robu Jurčkove ceste načrtovana pot za pešce, ki bo bistveno izolirala varnost hoje ob Jurčkovi cesti. Varna pot do vrtca in šole bo zagotovljena z načrtovano pešpotjo ob vodotoku Veliki Galjevec.



Slika 14: Enostranski hodnik za pešce ob Jurčkovi cesti



Slika 15: Dvostranski hodnik za pešce ob Peruzzijevi ulici



Slika 16: Dvostranski hodnik za pešce ob Jurčkovi cesti jugovzhodno od križišča Peruzzijeva – Jurčkova



Slika 17: 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 štradon.

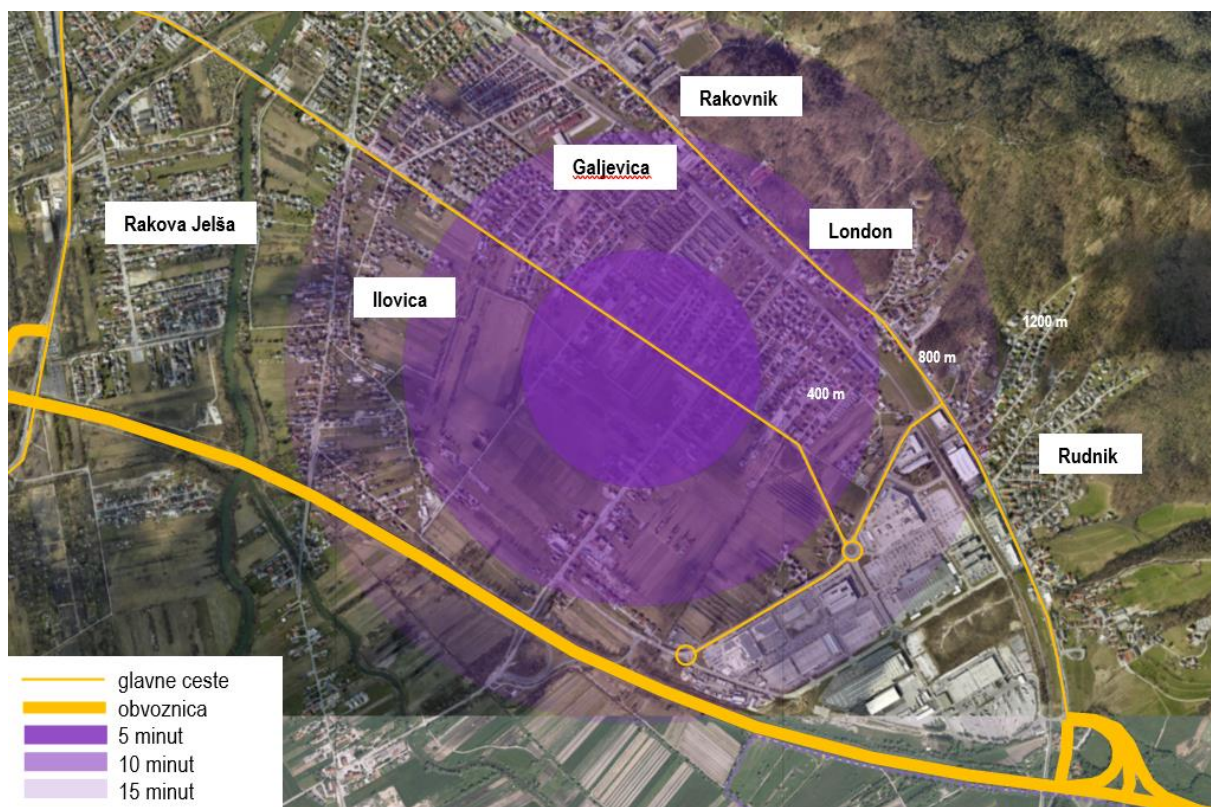
v 10. minutah iz polmera dostopnosti 800 m, ki sega:

- 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.



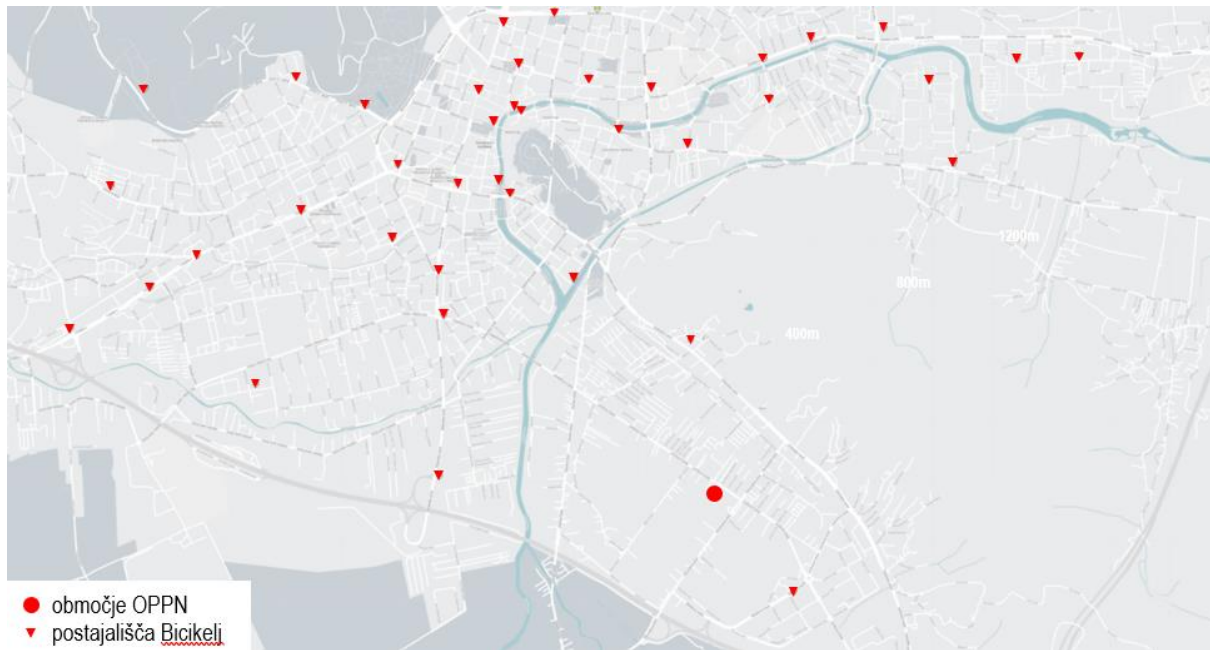
Slika 18: Karta peš dostopnosti do oz. iz območja OPPN

IV.2 DOSTOP S KOLESOM

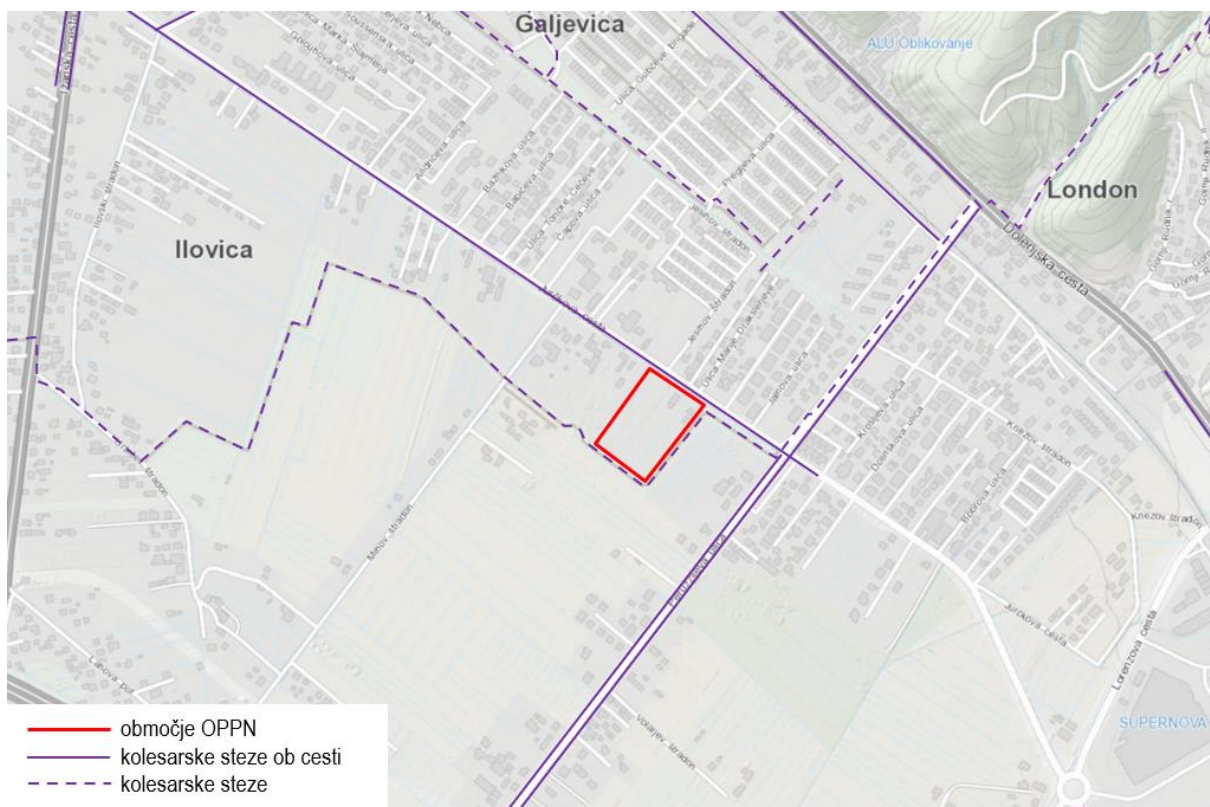
Obravnavana lokacija je s kolesom dostopna preko Jurčkove ceste in PST. Severovzhodno od lokacije vzdolž Jurčkove ceste poteka enostranska kolesarska steza, ki je osvetljena z javno razsvetljavo. Dvostranska kolesarska steza poteka ob Peruzzijski cesti.

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

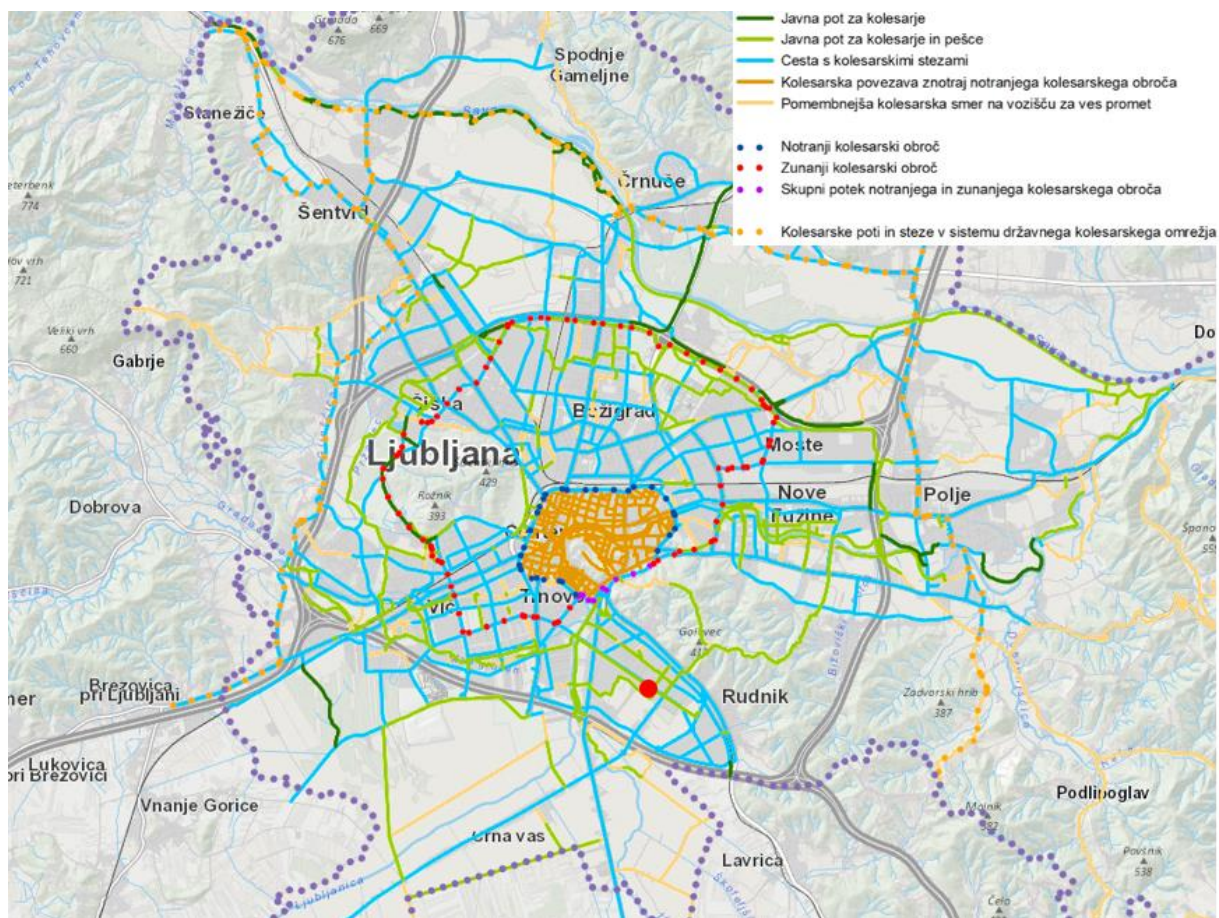
Postajališč sistema Bikelj v bližini ni. Najbližje postajališče, ki je od območja OPPN oddaljeno 1,1 km, je pri Na Betettovi cesti zraven Lidla v nakupovalnem območju Rudnik. Drugo najbližje postajališče, ki je od območja OPPN oddaljeno 1,8 km, je pri na Dolenjski cesti.



Slika 19: Postajališča Bikelj



Slika 20: Prikaz izvedenih kolesarskih stez - ožje območje



Slika 21: Prikaz kolesarskega omrežja (vir: OPN MOL ID)

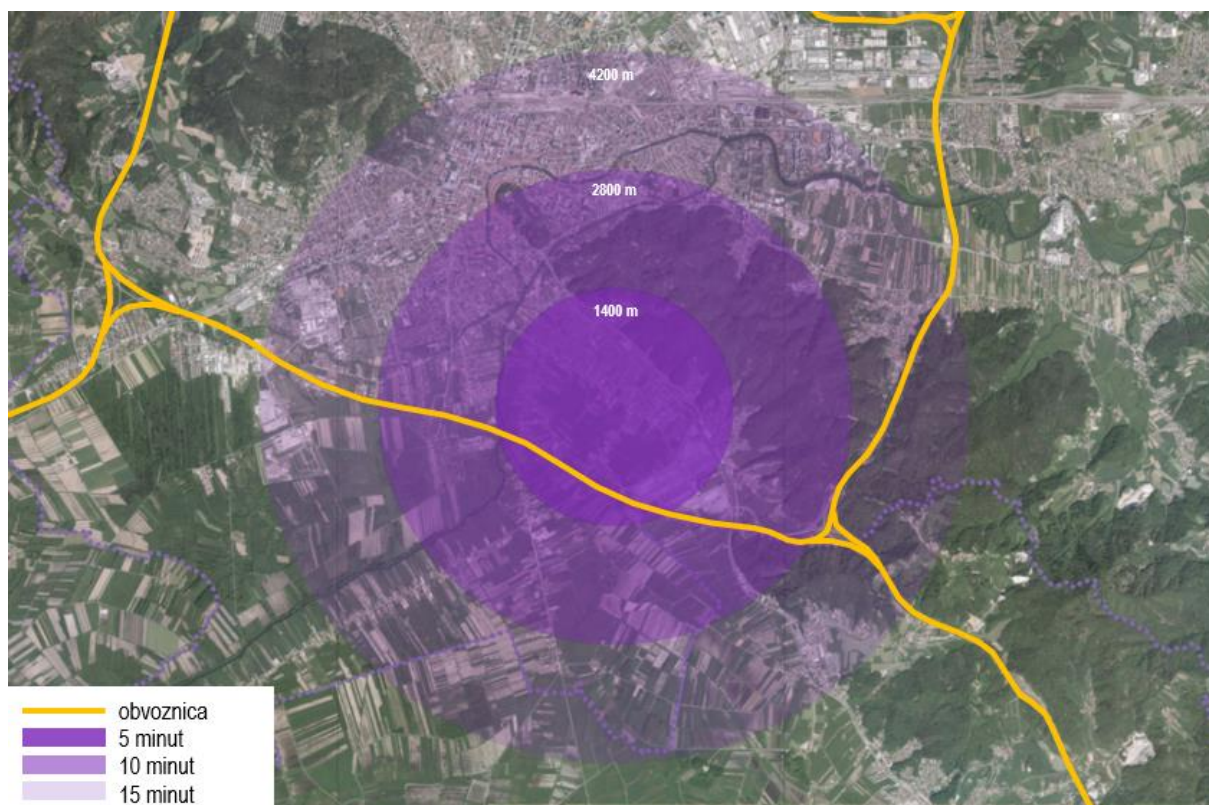
Območje OPPN bo s kolesom zaradi ravnega okoliškega terena dobro dostopno.

Da bi vzpodbujali vožnjo s kolesom, je treba v območju OPPN predvideti varne kolesarnice za stanovalce in zaposlene ter dovolj parkirnih mest z možnostjo priklopanja 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 22: 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 23: Karta dostopnosti območja OPPN z javnim mestnim prometom

IV.4 SOUPORABA AVTOMOBILA

Najbližje postajališče sistema souporabe avtomobila Avant2Go se nahaja v oddaljenosti cca. 900 m proti jugovzhodu.



Slika 24: Karta postajališč Avant2Go

IV.5 SVETOVNI SPLET

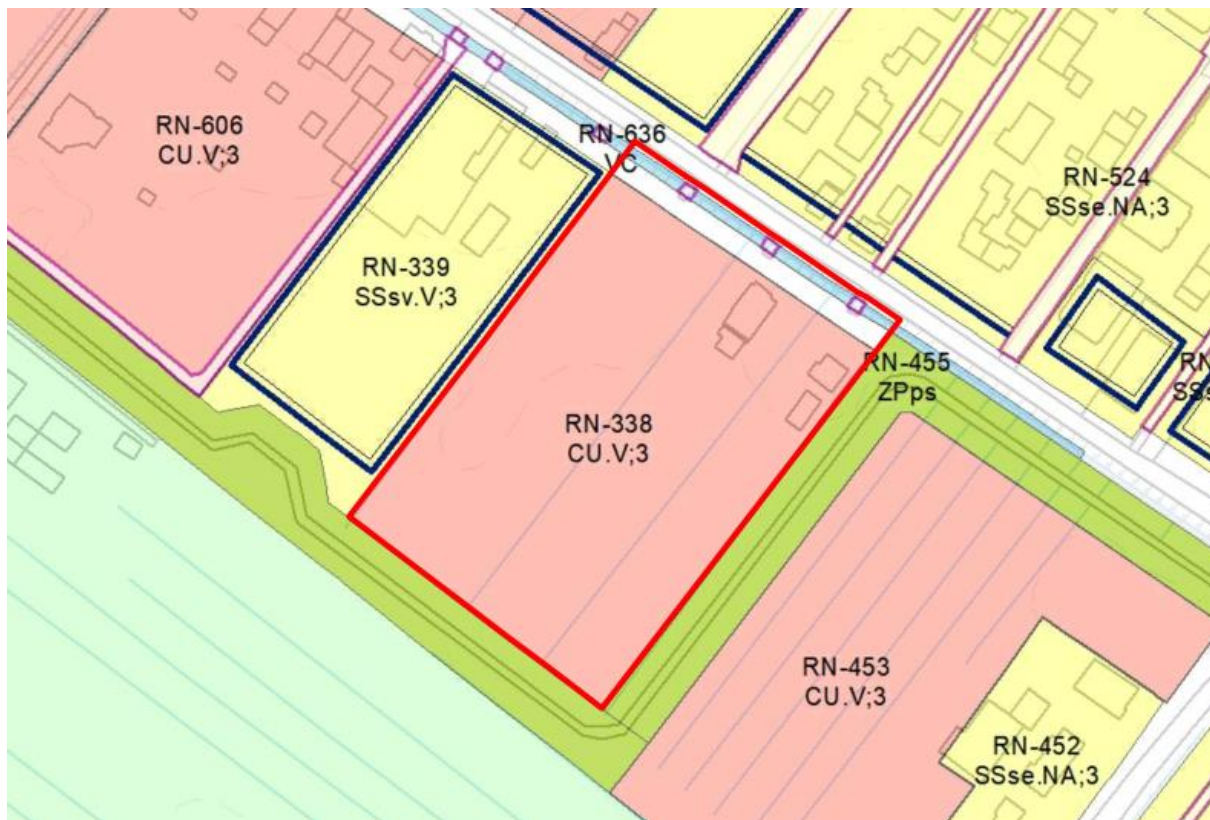
Predvidene stavbe v območju OPPN bodo priključene na omrežje elektronskih komunikacij. To bo uporabnikom omogočalo opravilo marsikaterih poslov in opravkov preko svetovnega spleta.

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 (souporaba avtomobila, sopotništvo), 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 25: 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 170 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 170 stanovanj, kar bi glede na veljavne normative pomenilo, da je skupno število stanovalcev 510 (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 vmesna vrednost, to je po 2,5 ležišča na stanovanje. V vseh 168 stanovanjih tako lahko pričakujemo do 420 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 %	25
Otroci (6-14 let)	8 %	34
Dijaki in študentje brez lastnega vozila	6 %	25
Odrasli / zaposleni	80 %	336
Skupaj	100 %	420

Preglednica 4: Št. stanovalcev v območju OPPN

V.2.2. Zaposleni

Število zaposlenih, ki delajo na območju, je odvisno od programa spremljajočih dejavnosti v načrtovani stavbi in ga v fazi priprave OPPN ni mogoče oceniti. Zaposlene je treba, tako kot ostale uporabnike v območju, vzpodbujati k prihodom na delo peš ali z avtobusom. V fazi priprave dokumentacije je treba določiti le nujno potrebno število parkirnih mest za zaposlene ter jih zagotoviti na preglednem in dostopnem mestu na parkirišču.

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

Obravnavano 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 sosesko, 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 čim več 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 čim več 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 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.

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

VII.2 KRATKOROČNI GRADBENI UKREPI

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

- ureditev udobnih in preglednih peš in kolesarskih povezav za vse stanovalce preko območja OPPN do hodnika za pešce in kolesarske steze ob Jurčkovi cesti,
- ureditev postajališča za mestni avtobus ob Jurčkovi cesti na križišču Jurčkove ceste s Peruzzijevo ulico: obstoječe postajališče je na vozišču, treba je izvesti postajališče v niši (izvede občina kot del komunalnega opremljanja območja),
- 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 (npr. BicikeLj) na obravnavano območje (izvedeta investitor in ponudnik, nadzira upravljavec stavbe),
- izvedba dodatnih parkirnih mest za sistem souporabe avtomobila, možno tudi v pritličju načrtovane pozidave: (izvedeta investitor in ponudnik, nadzira upravljavec stavbe),
- izvedba vsaj dveh PM na terenu 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 spremljajočih programov v objektu (investitor, upravljavec stavbe).

VII.3 OSTALI KRATKOROČNI UKREPI

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

- 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 spremljajčih 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 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 sosednjih stavbah, 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 (izdela investitor do pričetka uporabe načrtovane stavbe, za izvajanje skrbi koordinator mobilnosti).

VII.4 DOLGOROČNI UKREPI

Dolgoročno bodo prometne razmere še dodatno izboljšane z ukrepi, ki bodo izboljšali pretočnost Jurčkove ceste:

- ureditev profila Jurčkove ceste,
- širitev Jurčkove ceste: izvedba hodnika za pešce in kolesarske steze (na območju OPPN je zagotovljen rezervat za širitev ceste,
- ureditev križišč,
- ureditev postajališč za mestni potniški promet izven vozišča ceste.

S povečanjem frekvence voženj liniji 27 bi se skrajšal potovalni čas do centra mesta, dolgoročno si je treba tudi prizadevati za uvajanje učinkovitih hitrih povezav v različne dele mesta.

Dodatno bo na trajnostne potovalne navade vplivala tudi vzpostavitev novega železniškega potniškega postajališča (900 m severovzhodno od lokacije, predvideno za rekonstrukcijo in obnovo).

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 soseso 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 upoštevajo le zaprte NTP stanovanja, brez upoštevanja zunanjih shramb ter lož, teras in balkonov. Na ta način zreducirano število PM zagotavlja potrebne parkirne prostore le za stanovalce, zato je treba poleg parkirnih mest za stanovalce zagotoviti še dodatnih 10 PM za obiskovalce. Pri izračunu potrebnih parkirnih mest za stanovanja v območju OPPN naj se upošteva normativ:

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

Število stanovanj, za katera je treba zagotoviti po 2 PM, se tako bistveno spremeni, spremeni se tudi skupno število potrebnih PM za stanovanja. Primerjava v spodnji preglednici prikazuje število stanovanj, povzeto iz izbrane variantne rešitve za pripravo OPPN, ter potrebno število parkirnih mest za potrebe stanovanj ob upoštevanju normativov iz OPN MOL ID na eni strani in normativov iz mobilnostnega načrta na drugi strani:

Normativ iz OPN MOL ID			Normativ, predlagan z mobilnostnim načrtom		
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
Potrebno število PM v skladu z OPN MOL ID:			Potrebno število PM v skladu z OPN MOL ID:		
1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % PM za obiskovalce	2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine, od tega 10 % PM za obiskovalce	Skupaj	1 PM/stanovanje v velikosti do 70,00 m ² neto tlorisne površine za stanovalce ter dodatno 10 % PM za obiskovalce	2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine za stanovalce ter dodatno 10 % PM za obiskovalce	Skupaj
22	292	314	162	47	209

Preglednica 5: Primerjava števila stanovanj in potrebnega števila parkirnih mest glede na upoštevanje normativov iz OPN MOL ID in normativov iz mobilnostnega načrta

Za spremljajoče programe, namenjene lokalnemu prebivalstvu, kot so na primer lokalne trgovine in prostori za storitvene dejavnosti s površino do 200,00 m², se tako v skladu z določili OPN MOL ID kot tudi z usmeritvami iz mobilnostnega načrta parkirnih mest za osebna vozila ne zagotavlja. V območju tudi ni treba zagotavljati PM za gostinski lokal (kavarno) saj je namenjena okoliškim stanovalcem in uporabnikom PST, ki bodo do nje prihajali peš ali s kolesom.

Za spremljajoče programe, namenjene širšemu območju, se zaradi načrtovanih ukrepov trajnostne mobilnosti zagotovi 50% parkirnih mest od normativa, določenega z OPN MOL ID. Parkirišča za obiskovalce stanovanj in parkirišča za spremljajoče programe morajo biti v souporabi, z ustreznim parkirnim režimom pa morajo biti ves čas dostopna obiskovalcem. Parkirna mesta za obiskovalce je treba umestiti blizu uvoza v garažo, praviloma izven območja PM, ki so namenjena izključno stanovalcem. Če je dostop do parkirnih mest omejen z rampo, mora biti zagotovljena ustrezna tehnična rešitev, ki bo ves čas omogočala obiskovalcem dostop do parkirnih mest, ki so namenjena njim.

Pri uvozu v garažo je treba na gradbeni parceli stavbe, poleg normativno določenega števila parkirnih mest, zagotoviti še najmanj 1 parkirno mesto za kratkotrajno parkiranje, ki bo omogočalo hitro dostavo, ustavljanje taksijev, pobiranje sovoznikov po sistemu sopotništvo itd. Del parkirišč se lahko v sodelovanju z zainteresiranim podjetjem organizira za sistem souporabe avtomobila.

Za kolesarski promet 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 za stanovalce ter dodatno 10 % PM za obiskovalce 2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine za stanovalce ter dodatno 10 % PM 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,	1 PM/50,00 m ² BTP objekta, od tega najmanj 75 % PM za obiskovalce,	1 PM/100,00 m ² BTP objekta

urar, čistilnica, fizioterapija,...) nad 200,00 m2 BTP	ne manj kot 1 PM za obiskovalce na lokal	
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 ambulate	1 PM/40,00 m2 BTP objekta in ne manj kot 2 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 fitness, joga in aerobiko ter podobno, brez prostorov za gledalce	1 PM/50,00 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	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 250 PM. Dodatno je dopustno urediti le še parkirna mesta za sistem souporabe avtomobila v sodelovanju z registriranim izvajalcem. 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 ter dodatno 10 % PM za obiskovalce 2 PM/stanovanje v velikosti nad 70,00 m ² neto tlorisne površine ter dodatno 10 % PM za obiskovalce	209	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	PM ni treba zagotavljati	0	1 PM/10 sedežev in 1 PM/tekoči meter točilnega pulta	11
skupaj potrebno število PM		209		382
od tega za obiskovalce		20		48
potrebno št. PM za druga enosledna vozila	5% od skupnega števila PM	11		

VIII.3 ZAGOTAVLJANJE PM V SKLADU Z IZDELANIM PROJEKTOM

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

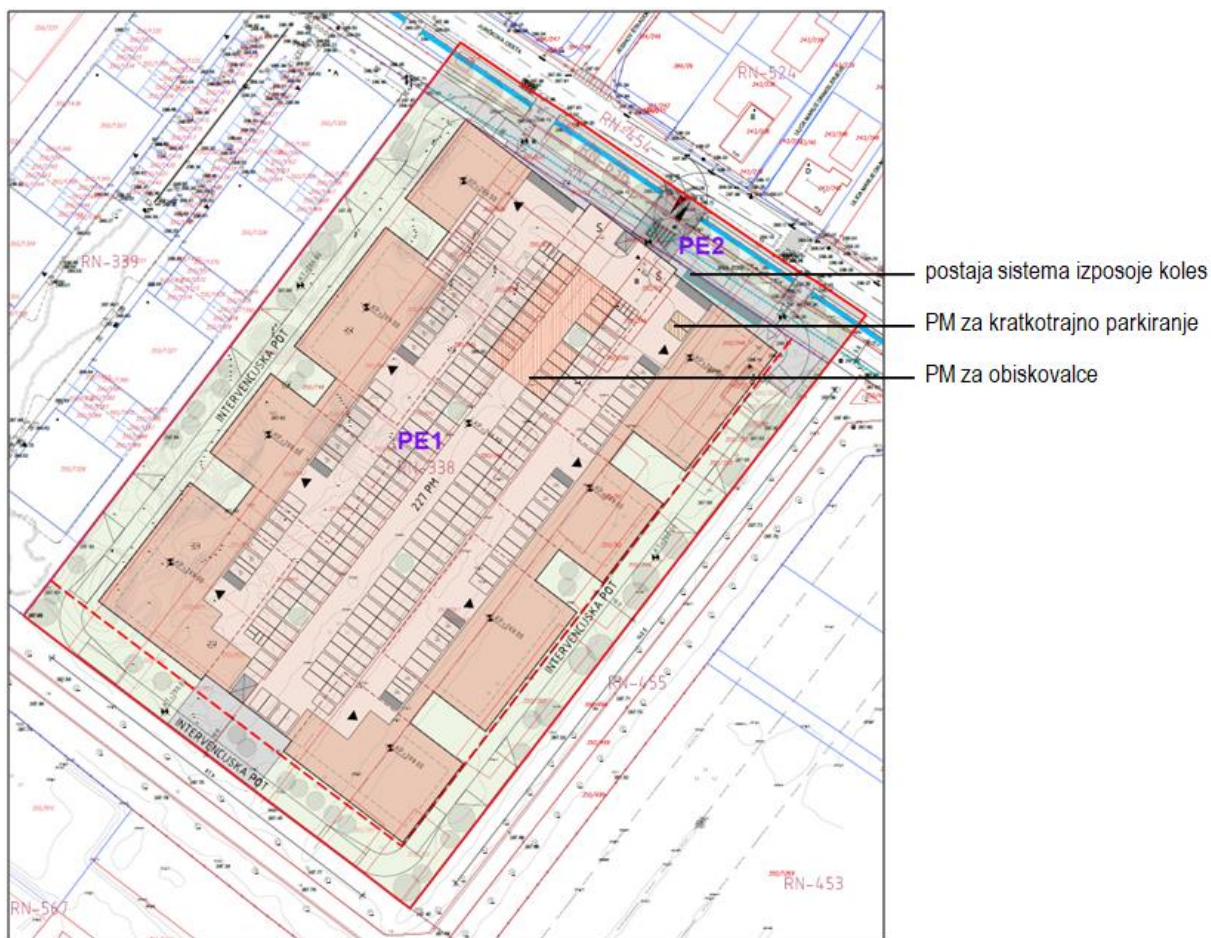
Na zemljišču je v skladu s tehničnimi prikazi iz dopolnjenega osnutka OPPN 449 Ilovica ob Jurčkovi 3 zagotovljenih 227 pokritih PM za motorna vozila pod ploščadjo na nivoju terena, od tega 20 za obiskovalce. Načrtovano število PM bo pokrilo potrebe načrtovane stavb v območju OPPN, presežek (18 PM) pa bo razporejen glede na dejanske potrebe v skladu z izračuni v fazi priprave dokumentacije DGD. Presežno število parkirnih mest bo namenjeno prilagajanju dejanski strukturi stanovanj, spremljajočim programom v objektu (zaposlenim in obiskovalcem) ter dodatnim parkirnim mestom za potrebe večjih stanovanj. Del presežnega števila parkirišč se lahko v sodelovanju z zainteresiranim podjetjem organizira za sistem souporabe avtomobila.

V sklopu pokritega parkirišča sta prikazani še dodatni dve parkirni mesti za kratkotrajno parkiranje. Na območju OPPN je treba poleg normativno določenega števila parkirnih mest treba urediti še najmanj 2 dodatni parkirni mesti za kratkotrajno parkiranje, ki bosta omogočali hitro dostavo, ustavljanje taksijev, pobiranje sovoznikov po sistemu sopotništvo itd.

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

V grafičnih načrtih OPPN 449 Ilovica ob Jurčkovi 3 so prikazane lokacije za umestitev parkirnih mest za kolesa: za izposajo koles ob Jurčkovi cesti ter dve lokaciji v območju pokritega parkirišča za obiskovalce stavbe. V grafični prilogi niso prikazana parkirna mesta, namenjena stanovalcem, ki bodo urejena v lastniških shrambah in v kolesarnicah znotraj stavbe. 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 26: Zagotavljanje PM za osebna vozila in kolesa v skladu z dopoljenim osnutkom OPPN: skupaj 227 PM, od tega 20 PM za obiskovalce in 2 PM za kratkotrajno parkiranje

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.

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 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	Investitor	Do uporabe stavb
1	Ureditev varne pešpoti do vrtca in šole ob vodotoku Veliki Galjevec	MOL	Do uporabe stavb
2	Omejitev števila parkirišč na največ 250	Investitor, upravljavec stavbe	Do uporabe stavb, kontinuirano
2	Ureditev normativnega števila parkirnih mest za kolesa	Investitor	Do uporabe stavb
2	Ureditev dodatnih parkirnih mest za kolesa	Investitor, upravljavec stavbe	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 izposoje koles (npr. Bicikelj)	Investitor v sodelovanju z registriranim izvajalcem	Zagotovitev prostora za parkirišče do uporabe stavb, vzpostavitev mreže izposoje do uporabe stavb oziroma čim hitreje
3	ureditev postajališča za mestni avtobus ob Jurčkovi cesti	Občina (kot del komunalnega opremljanja območja)	Do uporabe stavb
2,3,4	informiranje o možnostih javnega prevoza, sistemov izposoje koles (npr. Bicikelj), souporabe avtomobila, sopotništvo: priprava zložen in letakov z informacijami, obveščanje na spletnih straneh podjetij	Investitor, upravljavec stavbe	Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano
4	PM se zagotavljajo le za potrebe stanovanj in programov, namenjenim širšemu območju	Investitor, upravljavec stavbe	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, upravljavec stavbe	Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano
4	kontrola dostopa do PM: ločena PM za stanovalce in obiskovalce, možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce spremljajočih programov v objektu	Investitor, upravljavec stavbe	Od pričetka uporabe stavb, kontinuirano

4	Izvedba dodatnih parkirnih mest za souporabo avtomobila	Investitor, upravljavec stavbe in registrirani ponudnik	Na podlagi analize potovalnih navad
4	Izvedba vsaj dveh PM na terenu za kratkotrajno ustavljanje za taksi, hitro dostavo in sopotništvo	Investitor	Do uporabe stavb
4	Ureditev parkirnih mest za električne avtomobile	Investitor, upravljavec stavbe	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, upravljavec načrtovane stavbe ter lastniki in stavb na sosednjih zemljišč	Kontinuirano
1,2,3,4	Analiza potovalnih navad in učinkovitosti ukrepov, dopolnitev akcijskega načrta	Upravljavec stavbe	Kontinuirano, na 5 let
1,2,3,4	Zagotavljanje rezervata za načrtovano širitev Jurčkove ceste: prenos lastništva zemljišč na MOL	Investitor	Takoj po sprejemu OPPN, pred pridobitvijo dovoljenja za gradnjo stavb

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 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. 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.

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 ukrepe:

- 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 (npr. BicikeLj) na obravnavano območje (izvedeta investitor in ponudnik),
- izvedba dodatnih parkirnih mest za souporabo avtomobila (možno tudi v pritličju načrtovane pozidave),
- izvedba vsaj dveh ustrezno dostopnih PM za kratkotrajno ustavljanje za taksi, hitro dostavo in sopotništvo,
- omejevanje števila parkirnih mest v območju OPPN: brez možnosti parkiranja bodo uporabniki območja OPPN dodatno stimulirani za trajnostne oblike potovanj (izvede investitor),
- 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),
- ureditev postajališča za mestni avtobus na križišču Jurčkove ceste s Peruzzijevo ulico: obstoječe postajališče je na vozišču, treba je izvesti postajališče v niši, kar bo izboljšalo pretočnost Jurčkove ceste (izvede občina kot del komunalnega opremljanja območja OPPN),
- ureditev varne pešpoti do šole in vrtca ob vodotoku Veliki Galjevec
- možna souporaba parkirnih mest za obiskovalce stanovanj in obiskovalce spremljajočih programov v objektu.

- 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 sopotništvo in souporabo avtomobila),
- pri spremljajčih 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 izposoje koles, souporabe avtomobila, sopotništva: priprava zložen in letakov z informacijami izvaja (upravljavca 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 sosednjih stavbah, vzpostavitev skupnega portala sopotništvo ipd. (izvaja investitor ali upravljavca stavbe v sodelovanju z lastniki stanovanj),
- analiza potovalnih navad uporabnikov območja OPPN in iskanje novih rešitev, ki bi dodatno pripomogle k trajnostni mobilnosti.

Za dodatno izboljšanje sedanjih razmer v prostoru predlagamo še naslednje dolgoročne 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 v okviru razpoložljivih kapacitet),
- povečanje pretočnosti prometa na Jurčkovi cesti z ureditvijo vozišča, širitvijo in izvedbo kolesarske steze in hodnika za pešce na južni strani, ureditvijo križišč in postajališč za mestni potniški promet v nišah izven območja vozišča.

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 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. 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 250 parkirnih mest za osebna vozila v območju OPPN. Dodatna parkirišča se dopustijo le za vzpostavitev sistema souporabe avtomobila, v sodelovanju z registriranim izvajalcem. Morebitna večja odstopanja pa bodo dopustna le na podlagi novelacije mobilnostnega načrta ob upoštevanju dejanskih kapacitet območja in na podlagi ponovne preveritve potovalnih navad uporabnikov.

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.