



Mobilnostni načrt

za območje med Poljansko in Roško cesto ter Strupijevim nabrežjem

FAZA

mobilnostni načrt

ŠTEVILKA
PROJEKTA

8627

NAROČNIK

Republika Slovenija
Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport
Masarykova cesta 16
1000 Ljubljana

IZDELOVALEC

Ljubljanski urbanistični zavod d. d.
Verovškova ulica 64
1000 Ljubljana

ODGOVORNA
OSEBA

Tadej Pfajfar
univ. dipl. inž. geod.

PODPIS IN ŽIG

DATUM

januar 2020

PODATKI O NALOGI

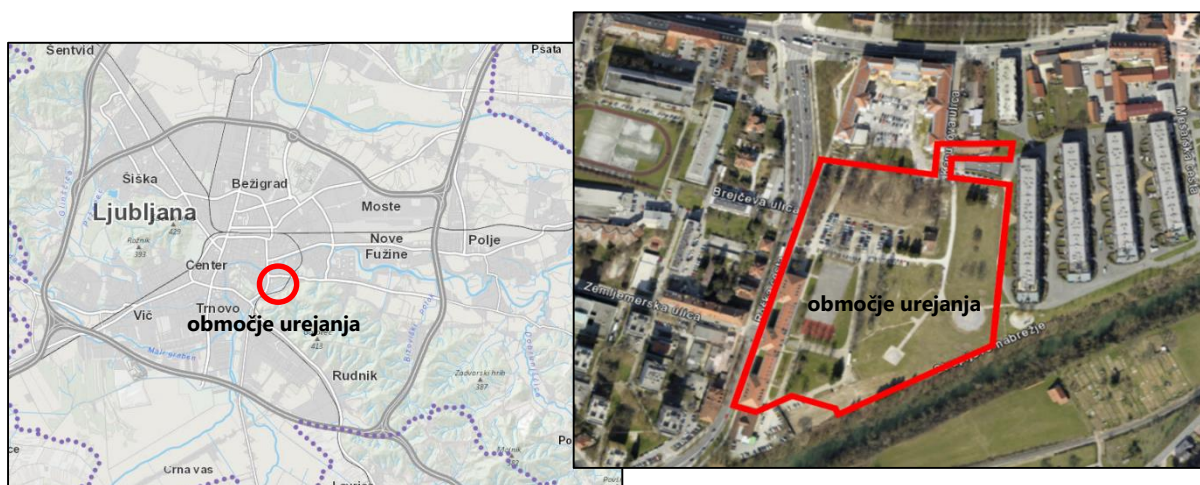
Naročnik:	Republika Slovenija Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport Masarykova cesta 16 1000 Ljubljana
Naloga:	MOBILNOSTNI NAČRT ZA OBMOČJE MED POLJANSKO IN ROŠKO CESTO TER STRUPLJEVIM NABREŽJEM
Vrsta projektne dokumentacije:	MOBILNOSTNI NAČRT
Izdelovalec:	Ljubljanski urbanistični zavod, d.d. Verovškova 64 1000 Ljubljana
Nosilec naloge:	Klemen Milovanovič, univ. dipl. inž. grad Podpis:
Sodelavci:	Rok Vodopivec, mag. inž. grad.
Številka projekta:	8627
Kraj in datum:	Ljubljana, januar 2020

KAZALO VSEBINE

1. UVOD	2
2. ZAKONSKA IZHODIŠČA IN NORMATIVI	3
2.1. PARKIRNE CONE – OPN MOL ID	3
2.2. PARKIRNI NORMATIVI – OPN MOL ID	4
3. ARHITEKTURNI IN URBANISTIČNI PODATKI O OBMOČJU UREJANJA	7
3.1. SPLOŠNI PODATKI O OBMOČJU UREJANJA	7
3.2. PODATKI O ŠTUDENTSKEM DOMU (ŠD)	8
3.3. PODATKI O AKADEMIJI ZA LIKOVNO UMETNOST IN OBLIKOVANJE UL (UL ALUO)	10
3.4. PODATKI O SREDNJI ŠOLI ZA OBLIKOVANJE IN FOTOGRAFIJO (SŠOF) IN SREDNJI EKONOMSKI ŠOLI LJUBLJANA (SEŠ)	13
4. REŽIM PARKIRANJA NA OBMOČJU UREJANJA	16
5. ANALIZA MOBILNOSTI	18
5.1. ANALIZA MOBILNOSTI OBSTOJEČEGA STANJA	18
5.2. KLJUČNE UGOTOVITVE ANALIZE MOBILNOSTI	24
6. ANALIZA DOSTOPNOSTI OBMOČJA	27
6.1. CESTNO PROMETNO OMREŽJE NA OBMOČJU OBRAVNAVE	27
6.2. DOSTOPNOST DO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	28
6.3. DOSTOPNOST DO POVRŠIN ZA KOLESARJE IN PEŠ PROMET	32
6.4. UGOTOVITVE ANALIZE DOSTOPNOSTI OBMOČJA	34
7. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MOL	35
7.1. OBSTOJEČE STANJE PROMETA V LJUBLJANI	35
7.2. POTOVALNE NAVADE PREBIVALSTVA	37
7.3. RAZVOJ PROMETA V LJUBLJANI	38
8. DOLOČITEV POTREBNEGA ŠTEVILA PM TER USMERITVE ZA ZAGOTAVLJANJE USTREZNIH PROMETNIH RAZMER NA OBMOČJU UREJANJA	41
8.1. USMERITVE ZA DOLOČEVANJE USTREZNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST ZA POTREBE ŠTUDENTSKEGA DOMA (ŠD)	41
8.2. USMERITVE ZA DOLOČEVANJE USTREZNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST ZA POTREBE AKADEMije ZA LIKOVNO UMETNOST IN OBLIKOVANJE UL (UL ALUO)	47
8.3. USMERITVE ZA DOLOČEVANJE USTREZNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST ZA POTREBE SREDNJE ŠOLE ZA OBLIKOVANJE IN FOTOGRAFIJO (SŠOF) IN SREDNJE EKONOMSKE ŠOLE LJUBLJANA (SEŠ)	52
8.4. USMERITVE ZA DOLOČEVANJE USTREZNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST ZA POTREBE NOVE ŠPORTNE DVORANE NA OBMOČJU UREJANJA	57
8.5. IZRAČUN PRIPOROČENEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST	58
9. POVZETEK NABORA UKREPOV MOBILNOSTNEGA NAČRTA	63
PRILOGE	

1. UVOD

Predmet tega elaborata je izdelava mobilnostnega načrta za območje urejanja, ki leži v predelu Poljanskega predmestja, med Roško in Poljansko cesto ter Strupljevim nabrežjem. Na podlagi mobilnostnega načrta se preveri ustreznost zasnove mirujočega prometa ter ugotovi dejanske potrebe po parkirnih površinah na obravnavanem območju. Poleg upoštevanja normativov v veljavnem OPN MOL ID je mobilnostni načrt treba izdelati skladno z usmeritvami, ki jih podajajo strateški dokumenti s področja načrtovanja in urejanja prometa na območju Mestne občine Ljubljana (MOL), katerih glavni cilj je zmanjševanje števila motornih vozil na mestni prometni mreži. Obravnavano območje urejanja je prikazano na slikah v nadaljevanju:



Slika 1: Lokacija območja obravnave

Območje urejanja leži v predelu Poljanskega predmestja in v celoti meri cca. 43.128 m². Na severu je območje urejanja zamejeno z obstoječim poslopjem na naslovu Poljanska cesta 40, v katerem delujeta Restavratorski center Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije in Arhiv Republike Slovenije. Na vzhodni strani območje urejanja meji na Kapusovo ulico in obstoječo stanovanjsko pozidavo ob Mesarski cesti, na jugu pa ga vzdolž Ljubljanice zamejuje Strupljevo nabrežje. Na zahodni strani območje urejanja meji na Roško cesto, pri čemer se na jugozahodnem delu območja urejanja, v stavbi na naslovu Roška cesta 2, nahajajo prostori Srednje ekonomske šole v Ljubljani, s pripadajočimi zunanjimi površinami na dvorišni strani.

Na območju urejanja želi investitor, Republika Slovenija, Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, zgraditi objekte za potrebe novega študentskega doma, Akademije za likovno umetnost in oblikovanje UL in Srednje šole za oblikovanje in fotografijo, vključno s športno dvorano in zunanjimi igrišči. Na območju urejanja je v sklopu celovite urbanistične rešitve predvidena ureditev notranjih prometnih površin (notranja cestna mreža) in površin namenjenih mirujočemu prometu (parkirišča). Parkirne površine za potrebe novih objektov so predvidene v kletnih garažah na območju urejanja, v manjšem delu pa tudi na nivoju terena, neposredno ob posameznih objektih.

Parkirne površine na območju urejanja se zagotovijo za potrebe različnih uporabnikov (zaposleni in obiskovalci v izobraževalnih ustanovah, stanovalci v študentskem domu, dijaki ...), pri čemer je treba predvideti ustrezno število parkirnih mest za različne kategorije prevoznih sredstev (parkirna mesta za motorni promet, parkirna mesta za kolesarje, parkirna mesta za druga enosledna vozila ...).

hiš

V sklopu izdelave Mobilnostnega načrta se ob upoštevanju usmeritev Celostne prometne strategije MOL določi možna odstopanja od normativov, zapisanih v OPN MOL ID, hkrati pa se določi številčni okvir oziroma minimalno ter maksimalno število parkirnih mest, ki jih je na območju urejanja, na podlagi ugotovljenih potreb, treba zagotoviti.

2. ZAKONSKA IZHODIŠČA IN NORMATIVI

Veljavna zakonodaja, ki predpisuje ureditev prometnih površin, namenjenih mirujočemu prometu na območju urejanja je omejena na Občinski prostorski načrt Mestne občine Ljubljana (OPN MOL), ki v tekstualnem delu določa plansko ureditev prometne infrastrukture na obravnavanem območju ter zahteve po ureditvi mirujočega prometa.

Tekstualni del oziroma Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del (OPN MOL ID – Uradni list RS, št. 78/10, 10/11 – DPN, 22/11 – popr., 43/11 – ZKZ-C, 53/12 – obv. razl., 9/13, 23/13 – popr., 72/13 – DPN, 71/14 – popr., 92/14 – DPN, 17/15 – DPN, 50/15 – DPN, 88/15 – DPN, 95/15, 38/16 – avtentična razlaga, 63/16, 12/17 – popr., 12/18 – DPN in 42/18), v 37. členu (Parkirne cone) in 38. členu (Parkirni normativi) predpisuje pogoje ureditve mirujočega prometa na območju Mestne občine Ljubljana, kamor spada tudi obravnavano območje.

Na območju urejanja je trenutno v veljavi Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za dele območij urejanja CI7/21 Roška kasarna, CS7/22 Spodnje Poljane, CV8 Gruberjev prekop, CR8/1 Gruberjev prekop in CT46 Roška cesta (Uradni list RS, št. 40/09, 78/10 in 42/18). Kljub veljavnemu prostorskemu aktu pa je zaradi sprememb v programskih izhodiščih, ki so bila podlaga za izdelavo omenjenega OPPN, potrebe po parkirnih površinah za željene vsebine treba določiti na podlagi splošnih določil oziroma normativov v OPN MOL ID.

2.1. PARKIRNE CONE – OPN MOL ID

Na podlagi 37. člena veljavnega OPN MOL ID se območje MOL glede na lego objektov v prostoru, h katerim se določajo parkirna mesta, razdeli na naslednje parkirne cone:

- parkirna cona 1: cona vključuje območje ožjega mestnega središča in historičnega mestnega središča,
- parkirna cona 2: cona vključuje območje širšega mestnega središča (razen območja parkirne cone 1), na severu in vzhodu območje do Drenikove ulice, Samove ulice, Topniške ulice, Linhartove ceste, Flajšmanove ulice, Šmartinske ceste in Kajuhove ulice ter pasove ob glavnih mestnih cestah v širini 200,00 m od regulacijske linije ceste znotraj avtocestnega obroča, ob Celovski cesti do Pečnikove ulice in Ulice Jožeta Jame ter ob Dunajski cesti do Ulice 7. septembra,
- parkirna cona 3: cona vključuje območja MOL zunaj površin parkirnih con 1 in 2.

Meje parkirnih con so prikazane na karti 4.7 »Cestno omrežje in območja parkirnih režimov«, pri čemer se šteje, da je objekt znotraj določene parkirne cone, če je znotraj cone vsaj 50 % stavbišča objekta. Na podlagi karte je bilo ugotovljeno, da se območje urejanja ob Roški in Poljanski cesti nahaja v parkirni coni 2.

2.2. PARKIRNI NORMATIVI – OPN MOL ID

Na podlagi 38. člena veljavnega OPN MOL ID je na parceli namenjeni gradnji, ali v EUP, kadar je to v tem členu posebej določeno, treba za vsak objekt oziroma posamezni del objekta, ki je predmet gradnje, zagotoviti najmanj število parkirnih mest (PM), kot to določa preglednica 11. Na podlagi preglednice 11 (38. člen OPN MOL ID) za predvidene objekte na območju urejanja ob Roški cesti veljajo naslednji parkirni normativi:

NAMEMBNOST OBJEKTOV	ŠTEVILO PM ZA MOTORNI PROMET	ŠTEVILO PM ZA KOLESARSKI PROMET
1. Stanovanja in bivanje		
11302 Stanovanjske stavbe za druge posebne družbene skupine (študentski domovi, internati, samostani in podobno)	1 PM/4 postelje, dodatno 10 % na terenu za obiskovalce	1 PM/2 postelji
3. Družbene dejavnosti		
12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo (srednje šole)	1,25 PM/učilnico, od tega do 20 % za obiskovalce	1 PM/6 dijakov + 1 PM/6 zaposlenih
12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo (visoke šole)	1 PM/30,00 m ² BTP, od tega najmanj 20 % za obiskovalce	1 PM/5 študentov + 1 PM/5 zaposlenih
4. Športne dejavnosti		
12650 Stavbe za šport (brez gledalcev)	1 PM/100,00 m ² BTP objekta	1 PM/70,00 m ² BTP objekta
5. Posebne dejavnosti		
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

Pri določanju potrebnega števila parkirnih mest na območju obravnave je treba upoštevati tudi naslednje odstavke 38. člena OPN MOL ID:

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

(4) V parkirni coni 2 je treba na parceli, namenjeni gradnji, zgraditi najmanj 50 % s tem odlokom predpisanih PM za motorni promet, razen za objekte iz točke 1 preglednice 11 tega člena, za katere je treba zgraditi najmanj 70 % predpisanih parkirnih mest za motorni promet, vendar za 11100 Enostanovanjske stavbe, 11210 Dvostanovanjske stavbe in 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe ne manj kot 1 PM/stanovanje.

(5) Odstopanja od normativov, določenih v preglednici 11 iz prvega odstavka tega člena, so dopustna na podlagi mobilnostnega načrta, s katerim se dokaže, da predlog prometne ureditve pomeni uresničevanje Prometne politike MOL, sprejete na Mestnem svetu MOL. Mobilnostni načrt je treba izdelati za objekt ali skupino objektov, ki predstavljajo zaključeno celoto in imajo skupaj nad 10.000 m² BTP, in za območja, ki se urejajo z OPPN in imajo skupaj BTP objektov nad 10.000 m². V izračunu BTP se ne upoštevajo stavbe 12420 Garažne stavbe. Mobilnostni načrt se ne glede na velikost BTP lahko izdela za naslednje tipe objektov:

- 12201 Stavbe javne uprave,
- 12610 Stavbe za kulturo in razvedrilo,
- 12620 Muzeji in knjižnice,
- 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo,
- 12640 Stavbe za zdravstveno oskrbo,
- 12650 Stavbe za šport,
- 12721 Stavbe za opravljanje verskih obredov,
- 24110 Športna igrišča,
- 24122 Drugi gradbeni inženirski objekti za šport, rekreacijo in prosti čas,
- 24204 Pokopališča,
- 11302 Stanovanjske stavbe za druge posebne družbene skupine, za socialno ogrožene osebe, za izvajanje socialnih programov, ki vključujejo bivanje,
- 11220 Tri- in večstanovanjske stavbe (samo neprofitna najemna stanovanja ter bivalne enote po določbah Stanovanjskega zakona).

Mobilnostni načrt določi potrebno število parkirnih mest (PM) glede na število uporabnikov posameznih transportnih sredstev. Pri tem se upoštevajo namembnost posameznih objektov ter tehnološki proces dejavnosti, dostopnost do javnega potniškega prometa, mešana raba parkirišč glede na namembnost objektov in pričakovana zasedenost v najbolj obremenjenem delu dneva. Mobilnostni načrt potrdi organ Mestne uprave MOL, pristojen za promet.

(9) Za stavbe 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo (visoke šole) se BTP za izračun števila PM določijo s seštevkom BTP vseh prostorov, namenjenih zaposlenim (pisarne, kabineti, raziskovalni laboratoriji, knjižnice, arhivi, sejne sobe in podobno) ter pripadajočih skupnih prostorov, ki so nujni za normalno obratovanje teh prostorov (hodniki in stopnišča do kabinetov, toaletni prostori za zaposlene in podobno). V seštevek se ne vključi BTP ostalih prostorov, ki so namenjeni študiju in vajam študentov (učilnic, predavalnic, dvoran, učilnic-laboratorijev, telovadnic, skupnih hodnikov k predavalnicam, čitalnic, gospodarskih objektov za rejo in oskrbo živali in podobno).

(10) Kadar na parceli, namenjeni gradnji objekta, ni tehničnih in prostorskih možnosti za zagotovitev zadostnega števila zahtevanih parkirnih mest, določenih na podlagi prvega, tretjega in četrtega odstavka tega člena, mora investitor manjkajoča parkirna mesta, razen parkirnih mest za funkcionalno ovirane osebe, zagotoviti na drugih ustreznih površinah, ki so od stavbe oddaljene največ 200,00 m in na katerih je etažnim lastnikom oziroma uporabnikom stavbe zagotovljena njihova trajna uporaba.

V primeru, da na parceli, namenjeni gradnji, ni tehničnih in prostorskih možnosti za zagotovitev zadostnega števila zahtevanih parkirnih mest za motorni in kolesarski promet, imajo prednost parkirna mesta za kolesarski promet.

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

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

(13) V parkirni coni 2 je treba na parceli, namenjeni gradnji, zgraditi najmanj 70 % in v parkirni coni 3 najmanj 50 % s tem odlokom predpisanih parkirnih mest za kolesarski promet. To določilo ne velja za objekte iz točke 1 preglednice 11 tega člena in za 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo.

(14) Parkirna mesta za kolesarski promet morajo omogočati priklepanje koles; kadar so postavljena na javnih površinah, ne smejo ovirati poti pešcev. Nestanovanjske stavbe, namenjene javni rabi, morajo imeti zagotovljeno kolesarnico za zaposlene in za obiskovalce.

(15) Na parcelah, namenjenih gradnji, je treba od števila PM za osebna motorna vozila, zagotoviti dodatnih 5 % parkirnih mest za druga enosledna vozila. To določilo se upošteva, če je v objektu na podlagi izračuna iz preglednice 11 treba zagotoviti več kot 20 PM.

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

3. ARHITEKTURNI IN URBANISTIČNI PODATKI O OBMOČJU UREJANJA

Podatki o arhitekturni zasnovi in drugi urbanistični parametri predvidenih objektov (novogradenj) na območju urejanja ob Roški in Poljanski cesti, ki so navedeni v nadaljevanju elaborata, so povzeti iz naslednjih dokumentov:

- Programska naloga za nove namestitve študentov, lokacija: Roška kasarna v Ljubljani (Arhitektonika d.o.o., Ljubljana, februar 2019);
- Programska naloga za novogradnjo na lokaciji Roška, Srednja šola za oblikovanje in fotografijo Ljubljana (november 2019);
- Novelacija projektne naloge za zgradbo UL ALOU za lokacijo Roška, novelirane programske in projektne zahteve ter opisi programskih sklopov in površine (Močnik Ramovš, L., Fras, D., Zorc, M., Ljubljana, avgust 2019, ver. 2.5);
- Študija preveritve prostorsko-programske postavitve objektov Akademije za likovno umetnost in oblikovanje (UL ALUO), novega študentskega doma (ŠD) ter nove srednje šole za oblikovanje in fotografijo s športno dvorano (SŠOF) z zunanjimi športnimi igrišči in urbanistično rešitev območja med Poljansko in Roško cesto ter Strupljevimi nabrežjem (Pro Plan Simona Kosi s.p., Škofja Loka, maj 2019).

3.1. SPLOŠNI PODATKI O OBMOČJU UREJANJA

Območje urejanja leži med Poljansko in Roško cesto ter Strupljevimi nabrežjem in obsega naslednja zemljišča: parc. št. 172/20, k.o. 1727 Poljansko predmestje, v izmeri 30.411 m². Predmet obravnave so tudi parcele št. 172/9, 172/12, 172/13, 172/14, 172/21, 172/22, 172/23, 172/24, 172/25, 172/26, in 172/27, vse k.o. Poljansko predmestje, v skupni izmeri 12.717 m². Obravnavano območje skupaj meri 43.128 m². V lasti UL je cca. 30.561 m², v lasti RS pa cca. 12.567 m², vendar omenjeni obseg lastništva ne vpliva na urbanistično reševanje umestitve treh programov.



Slika 2: Podatki o lastništvu zemljišč

Na območju urejanja je s strani investitorja, Republike Slovenije, Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport, predvidena izgradnja naslednjih objektov:

- objekt/i za potrebe Akademije za likovno umetnost in oblikovanje UL (UL ALUO),
- objekt/i za potrebe Srednje šole za oblikovanje in fotografijo (SŠOF), vključno z novo športno dvorano (za potrebe SŠOF in obstoječe Srednje ekonomske šole Ljubljana - SEŠ),
- objekti/i za potrebe študentskega doma (ŠD).

Za zagotavljanje površin namenjenih mirujočemu prometu so na območju urejanja predvidene tudi kletne garažne hiše, v katerih se zagotovijo parkirna mesta za potrebe UL ALUO, SŠOF, SEŠ in ŠD.



Slika 3: Primer umestitve funkcionalnih sklopov znotraj območja urejanja – primer zazidalne situacije Varianta D (vir: Pro Plan Simona Kosi s.p.)

3.2. PODATKI O ŠTUDENTSKEM DOMU (ŠD)

Število in struktura bivalnih enot v stavbi

Osnovna enota bivanja v študentskem domu je apartma, ki vsebuje eno ali dvoposteljne sobe za študente, sanitarni prostor in bivalni prostor s kuhinjo. Za stanovalce so v stavbi še dodatni prostori za učenje, prostor za druženje, kabinet za fitnes, večnamenski prostor za rekreacijo in pralnica.

Skupno število apartmajev	okoli 100
Skupno število postelj	okoli 370
- apartma 2x2 (dve dvoposteljni sobi)	okoli 75 %
- apartma 2x1 (dve enoposteljni sobi) in 1x1 (garsonjere)	okoli 25 %
Posebne zahteve:	
- najmanj 10 % apartmajev za gibalno ovirane	
- apartma 2x1 je tudi apartma za mlade družine (dodatno otroško ležišče)	

Seznam sklopov prostorov in okvirne bruto površine**A. Bivanje**

- bivalne enote 2x2, 2x1 in 1x1 ter komunikacije	7.300 m ²
- prostori za učenje (5x1 oseba, 1x2 osebi, 1x6 oseb)	75 m ²
- prostor za druženje (povezano s prostorom za rekreacijo)	65 m ²
- večnamenski prostor za rekreacijo	130 m ²
- prostor za pranje	65 m ²
- kabinet za fitnes	130 m ²
- hišnik (ob vhodu)	35 m ²
- hišnik in čiščenje (klet)	65 m ²
- recepcija	10 m ²
- skupaj bivanje	7.875 m²

B. Garaže, kolesarnice in ostalo

- garaža in dovozi (okoli 105 PM)	2.800 m ²
- kolesarnica (okoli 185 PM)	350 m ²
- ostalo	500 m ²
- skupaj garaže, kolesarnice in ostalo	3.650 m²
- pokrite površine skupaj (A + B)	11.525 m²

C. Zunanje površine

- večnamenska površina za igre z žogo (30x17m)	510 m ²
- zunanji fitnes (20x5m)	100 m ²
- prostori za piknik (2x 25m ²)	50 m ²
- parkirni prostori za obiskovalce (10 PM)	200 m ²
- skupaj zunanje površine	860 m²

Parkirne površine

V Programski nalogi za nove namestitve študentov, lokacija Roška kasarna v Ljubljani (februar 2019) so v zvezi z mirujočim prometom (parkirne površine) navedeni naslednji podatki:

- predvideno število parkirnih mest za osebna vozila in kolesarje je določeno na podlagi veljavnega normativa v OPN MOL ID;
- dovozi v garažo se opremijo z dviznimi vrati;
- kolesarnica je pokrita in ograjena.

Normativ za izračun potrebnega števila parkirnih mest (PM)

Število PM za potrebe študentskega doma se določi na podlagi naslednjega normativa:

NAMEMBNOST OBJEKTOV	ŠTEVILO PM ZA MOTorni PROMET	ŠTEVILO PM ZA KOLESARSKI PROMET
1. Stanovanja in bivanje		
11302 Stanovanjske stavbe za druge posebne družbene skupine (študentski domovi, internati, samostani in podobno)	1 PM/4 postelje, dodatno 10 % na terenu za obiskovalce	1 PM/2 postelji

Število parkirnih mest za potrebe študentskih domov se določi na podlagi normativa za stanovanja in bivanje (11302 Stanovanje stavbe za druge posebne družbene skupine – študentski domovi, internati, samostani in podobno), pri čemer se potrebno število parkirnih mest za motorni promet (stanovalci, obiskovalci) in kolesarski promet izračuna na podlagi števila postelj v objektu.

Ključni podatek za izračun števila PM na podlagi normativa:

- Skupno število postelj v Študentskem domu: 370 postelj

Ob upoštevanju lokacije območja urejanja (parkirna cona 2) se lahko na podlagi določil v 4. in 13. odstavku 38. člena OPN MOL ID za potrebe Študentskega doma zagotovi (minimalni normativ):

- 70 % z normativom predpisanih PM za motorna vozila
- 100 % z normativom predpisanih PM za kolesa

NAMEMBNOST OBJEKTOV	ŠTEVILO PM ZA MOTORNI PROMET	ŠTEVILO PM ZA KOLESARSKI PROMET
1. Stanovanja in bivanje		
Minimalni normativ za primer Študentskega doma	1 PM/5,6 postelje, dodatno 10 % na terenu za obiskovalce	1 PM/2 postelji

3.3. PODATKI O AKADEMIJI ZA LIKOVNO UMETNOST IN OBLIKOVANJE UL (UL ALUO)

Predvideno število uporabnikov stavbe

Število študentov:	550
Število zaposlenih:	80
- pedagogi: 50 - administracija: 20 - tehnični sodelavci: 10	
Število zunanjih sodelavcev (obiskovalci):	45
- zunanji pedagoški in tehnični sodelavci: 40 - čistilci in vzdrževanje: 5	

Seznam sklopov prostorov in okvirne površine

sklopi	podskupina prostorov	površina sklopa	površine podsklopa
Ateljeji in studii		3.368 m²	
	Ateljeji in studii		3.368 m ²
Delavnice		1.441 m²	
	Delavnice		1.441 m ²
Servis		1.001 m²	
	Skladišča in arhivi		520 m ²
	Prostori za zaposlene		61 m ²
	Sanitarije in garderobe		175 m ²
	Tehnični prostori		245 m ²

Skupni prostori	2.100 m²	
Predavalnice in učilnice		455 m ²
Knjižnica		263 m ²
Razstavni prostori		962 m ²
Avla in večin. pr. s kavarno		420 m ²
Kabineti	480 m²	
Kabineti		480 m ²
Uprava	310 m²	
Uprava		310 m ²
Skupaj neto PROGRAM	8.700 m²	
*Skupaj neto uporabna površina	8.424 m ²	
Komunikacije (ocenjeno 20% neto program)	1.740 m²	
Skupaj neto STAVBA	10.440 m²	
**Skupaj bruto stavba (ocenjeno neto stavba +18%)	12.319 m²	

* **opomba:** neto uporabna površina = skupaj neto program, brez tehničnih prostorov in dela servisnih prostorov.

Površine za program so zavezujoče in jih je v natečajnem predlogu potrebno upoštevati. Vsako večje odstopanje navzgor ali navzdol je potrebno posebej argumentirati in v primeru zmanjšanja površin navesti, na kakšen način je, kljub manjši razpoložljivi površini, program možno ustrezno izvajati. Pri odstopanju navzgor pa je potrebno utemeljiti razloge za povečanje in opredeliti v kakšni meri povečanje površin povečuje izhodiščno investicijo.

Površine za tehnične prostore, komunikacije ter bruto površine so ocenjene in niso zavezujoče. Smiselno se jih opredeli s projektno zasnovo, pri čemer se strmi k učinkovitosti in racionalnosti zasnove oziroma investicije.

V seznam sklopov prostorov niso vštete parkirne površine in površine zaklonišča. V študiji preveritve prostorsko-programske postavitve objektov Akademije za likovno umetnost in oblikovanje (UL ALUO), novega študentskega doma (ŠD) ter nove srednje šole za oblikovanje in fotografijo s športno dvorano (SŠOF) z zunanjimi športnimi igrišči in urbanistično rešitev območja med Poljansko in Roško cesto ter Strupljevimi nabrežjem (Pro Plan Simona Kosi s.p., Škofja Loka, maj 2019) je bila izvedena ocena parkirnih površin v garaži za potrebe UL ALUO, in sicer:

- površina parkirnih površin neto: 1.820 m²
- površina parkirnih površin bruto (neto površine + 15%): 2.093 m²

Parkirne površine

V novelaciji projektne naloge za zgradbo UL ALOU za lokacijo Roška, novelirane programske in projektne zahteve ter opisi programskih sklopov in površine – ver. 2.5 (avgust 2019) so v zvezi z mirujočim prometom (parkirne površine) navedeni naslednji podatki:

- ocenjeno število parkirnih mest glede na dejanske potrebe je min. 70 do max. 100 PM;
- v garažni hiši v kleti se zagotovi pretežni del parkirnih mest za potrebe ALUO (nadzorovan vstop). Manjši del PM za potrebe kratkotrajnega parkiranja se umesti na teren v sklop zunanje ureditve objekta;
- 7 PM je treba opremiti s polnilnimi postajami za napajanje vozil na elektriko. Predvideti je treba tudi možnost naknadnega povečanja števila polnilnih mest;

- urediti je treba parkirna mesta za kolesa (kolesarnica) ter druga enosledna vozila. Število parkirnih mest za kolesa in enosledna vozila se določi v skladu z veljavnim normativom OPN MOL oziroma z mobilnostnim načrtom;
- prostorsko in pomensko je treba ločiti dostope in poti za pešce in kolesarje ter dovoze in poti za motorna vozila. Za potrebe dostave materialov, izdelkov oz. umetniških del (večjih dimenzij) je potrebno zagotoviti možnost dostopa z večjimi dostavnimi oz. tovornimi vozili (dolžina 10,5 – 12 m). Dostavo za večje in težje tovore je treba zagotoviti tudi do zunanjih delavnic za kamen, kovino, les in steklo ter zunanjih kiparskih ateljejev.

Normativ za izračun potrebnega števila parkirnih mest (PM)

Število PM za potrebe UL ALUO se določi na podlagi naslednjega normativa:

NAMEMBNOST OBJEKTOV	ŠTEVILO PM ZA MOTORNI PROMET	ŠTEVILO PM ZA KOLESARSKI PROMET
3. Družbene dejavnosti		
12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo (visoke šole)	1 PM/30,00 m ² BTP, od tega najmanj 20 % za obiskovalce	1 PM/5 študentov + 1 PM/5 zaposlenih

Število parkirnih mest za potrebe UL ALUO se določi na podlagi normativa za družbene dejavnosti (12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo-visoke šole), pri čemer se potrebno število parkirnih mest za motorni promet (zaposleni, obiskovalci) izračuna na podlagi bruto tlorisne površine objekta (BTP), za kolesarje pa na podlagi števila študentov in zaposlenih.

Pri izračunu BTP za dejavnost 12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo-visoke šole je treba upoštevati 2. in 9. odstavek 38. člena OPN MOL ID. Na podlagi teh določil se v izračunu BTP za objekt UL ALUO upoštevajo samo površine namenjene zaposlenim (pisarne, kabineti, raziskovalni laboratoriji, knjižnice, arhivi, sejne sobe in podobno) ter pripadajoči skupni prostori, ki so nujni za normalno obratovanje teh prostorov (hodniki in stopnišča do kabinetov, toaletni prostori za zaposlene in podobno).

Seznam sklopov prostorov, ki se jih upošteva pri izračunu BTP objekta UL ALUO (neto površine):

Servis:

- skladišča in arhivi: 520 m²
- prostori za zaposlene: 61 m²
- sanitarije in garderobe *: 35 m²

Kabineti: 480 m²

Uprava: 310 m²

Komunikacije *: 350 m²

SKUPAJ NTP: 1.756 m²

SKUPAJ BTP (NTP + 18%) 2.072 m²

* **opomba:** v postavkah sanitarije in garderobe ter komunikacije je bil v izračunu upoštevan samo del površin, ki so namenjene zaposlenim (ocena: 20 % površin od skupnih površin za sanitarije in garderobe ter komunikacije je namenjen uporabi zaposlenih).

Ključni podatki za izračun števila PM na podlagi normativa (UL ALUO):

- BTP objekta:	2.072 m ²
- Skupno število študentov:	550
- Skupno število zaposlenih:	80

Ob upoštevanju lokacije območja urejanja (parkirna cona 2) se lahko na podlagi določil v 4. in 13. odstavku 38. člena OPN MOL ID za potrebe UL ALUO zagotovi (minimalni normativ):

- 50 % z normativom predpisanih PM za motorna vozila
- 100 % z normativom predpisanih PM za kolesa

NAMEMBNOST OBJEKTOV	ŠTEVILO PM ZA MOTORNI PROMET	ŠTEVILO PM ZA KOLESARSKI PROMET
3. Družbene dejavnosti		
Minimalni normativ za primer UL ALUO	1 PM/60,00 m ² BTP, od tega najmanj 20 % za obiskovalce	1 PM/5 študentov + 1 PM/5 zaposlenih

V objektu UL ALUO je previden tudi gostinski lokal (kavarna). Število PM za potrebe gostinskih lokalov se določi na podlagi normativa za posebne dejavnosti (12112 Gostilne, restavracije in točilnice), pri čemer se število parkirnih mest določi na podlagi števila sedežev in dolžine točilnega pulta v gostinskem lokalu.

Ker je gostinski lokal v objektu UL ALUO v največji meri namenjen uporabnikom stavbe, dodatnih parkirnih mest za potrebe gostinskega lokala ni potrebno zagotavljati.

3.4. PODATKI O SREDNJI ŠOLI ZA OBLIKOVANJE IN FOTOGRAFIJO (SŠOF) IN SREDNJI EKONOMSKI ŠOLI LJUBLJANA (SEŠ)

V sklopu Srednje šole za oblikovanje in fotografijo (SŠOF) je predvidena tudi izgradnja nove športne dvorane (telovadnice) za potrebe SŠOF in Srednje ekonomske šole Ljubljana (SEŠ), ki na območju urejanja deluje že v obstoječem stanju. V kletni garažni hiši na območju urejanja je treba poleg PM za potrebe SŠOF zagotoviti tudi ustrezno število PM za obstoječo SEŠ.

Predvideno število uporabnikov stavbe SŠOF

Skupno število dijakov (24 oddelkov):	720
Skupno število zaposlenih:	69

Predvideno število uporabnikov stavbe SEŠ (obstoječe stanje)

Skupno število dijakov (13 oddelkov):	390
Skupno število zaposlenih:	45

Predvideno število uporabnikov športne dvorane (v času šolskih dejavnosti)

Skupno število dijakov (SŠOF+SEŠ):	1110
------------------------------------	------

Seznam sklopov prostorov in okvirne površine - SŠOF

A. Prostor za pouk	
- učilnice (39 učilnic)	2.620 m ²
- knjižnica z multimedijko učilnico	296 m ²
- kabineti (23 kabinetov)	488 m ²
- Skupaj prostori za pouk	3.404 m ²
B. Ostali prostori (garderobe, sanitarije, upravni prostori, hišnik, arhiv, teh. prostori ...)	1.700 m ²
C. Komunikacije	1.439 m ²
SKUPAJ PROSTORI SŠOF (brez garaže)	6.543 m ²

Seznam sklopov prostorov in okvirne površine – SEŠ

A. Prostor za pouk	
- učilnice (45 učilnic)	
- kabineti	
B. Ostali prostori (garderobe, sanitarije, upravni prostori, hišnik, arhiv, teh. prostori ...)	
Skupaj A. (Prostor za pouk) in B. (Ostali prostori)	5.409 m ²
C. Komunikacije	1.810 m ²
SKUPAJ PROSTORI SEŠ (K+P+2N+M)	7.219 m ²

Seznam sklopov prostorov in okvirne površine – športna dvorana

A. Prostor za pouk	1.248 m ²
B. Ostali prostori	138 m ²
C. Komunikacije	165 m ²
SKUPAJ PROSTORI ŠPORTNE DVORANE	1.551 m ²

Parkirne površine (SŠOF, SEŠ, športna dvorana)

V Programski nalogi za novogradnjo na lokaciji Roška, Srednja šola za oblikovanje in fotografijo Ljubljana (vključno s podatki za SEŠ in športno dvorano; november 2019) so v zvezi z mirujočim prometom (parkirne površine) navedeni naslednji podatki:

- predvideno število parkirnih mest za osebna vozila in kolesarje je določeno (izračunano) na podlagi veljavnega normativa v OPN MOL ID;
- dostop do podzemnih parkirnih mest za SŠOF in SEŠ naj se po možnosti predvidi iz Roške ceste. Podzemna garaža nikakor ne sme biti načrtovana tok ob obstoječi stavbi na Roški 2.
- glavni peš in kolesarski dostop za vse uporabnike naj se zagotovi do šolske zgradbe;
- kolesarnice in stojala za kolesa naj se predvidijo v bližini vhodov v SŠOF in SEŠ;
- del parkirnih mest za motorni promet naj se zagotovi na terenu (za kratkotrajno parkiranje);
- športna dvorana bo primarno v rabi SŠOF in SEŠ, zato ne potrebuje lastnih parkirišč. Zunanji uporabniki bodo v popoldanskem času uporabljali PM namenjena SŠOF in SEŠ;
- ustrezen delež PM mora biti namenjen uporabi funkcionalno oviranim osebam. Umeščena morajo biti čim bližje vhodom, prav tako naj bodo v bližino vhodov umeščena tudi parkirna mesta za obiskovalce;
- na območju urejanja je treba zagotoviti primerno parkirno površino za 2 avtobusa za šolske izlete in ekskurzije dijakov.

Normativi za izračun potrebnega števila parkirnih mest (PM)

Število PM za potrebe SŠOF in SEŠ se določi na podlagi naslednjih normativov:

NAMEMBNOST OBJEKTOV	ŠTEVILO PM ZA MOTORNI PROMET	ŠTEVILO PM ZA KOLESARSKI PROMET
3. Družbene dejavnosti		
12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo (srednje šole)	1,25 PM/učilnico, od tega do 20 % za obiskovalce	1 PM/6 dijakov + 1 PM/6 zaposlenih
4. Športne dejavnosti		
12650 Stavbe za šport (brez gledalcev)	1 PM/100,00 m ² BTP objekta	1 PM/70,00 m ² BTP objekta

Število PM za potrebe SŠOF in SEŠ se določi na podlagi normativa za družbene dejavnosti (12630 Stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo – srednja šola), pri čemer se potrebno število parkirnih mest za motorni promet (zaposleni, obiskovalci) izračuna na podlagi skupnega števila učilnic v stavbi, za kolesarje pa na podlagi števila dijakov in zaposlenih.

Število PM za potrebe športne dvorane se določi na podlagi normativa za športne dejavnosti (12650 Stavbe za šport – brez gledalcev), pri čemer se potrebno število parkirnih mest za motorni promet in kolesarje izračuna na podlagi bruto tlorisne površine objekta (BTP). Glede na to, da je športna dvorana na območju urejanja prvotno namenjena rabi SŠOF in SEŠ, dodatnih PM za potrebe športne dvorane ni potrebno zagotavljati. V končnem izračunu števila parkirnih mest, ki jih je na območju urejanja treba zagotoviti, se normativa za športno dvorano tako ne upošteva.

Ključni podatki za izračun števila PM na podlagi normativa (SŠOF):

- Skupno število učilnic: 40 učilnic
- Skupno število dijakov: 720
- Skupno število zaposlenih: 69

Ključni podatki za izračun števila PM na podlagi normativa (SEŠ):

- Skupno število učilnic: 45 učilnic
- Skupno število dijakov: 390
- Skupno število zaposlenih: 45

Ključni podatek za izračun števila PM na podlagi normativa (športna dvorana):

- PM za potrebe športne dvorane ni potrebno zagotavljati

Ob upoštevanju lokacije območja urejanja (parkirna cona 2) se lahko na podlagi določil v 4. in 13. odstavku 38. člena OPN MOL ID za potrebe SŠOF in SEŠ zagotovi (minimalni normativ):

- 50 % z normativom predpisanih PM za motorna vozila
- 100 % z normativom predpisanih PM za kolesa

NAMEMBNOST OBJEKTOV	ŠTEVILO PM ZA MOTorni PROMET	ŠTEVILO PM ZA KOLESARSKI PROMET
3. Družbene dejavnosti		
Minimalni normativ za primer SŠOF in SEŠ	0,625 PM/učilnico, od tega do 20 % za obiskovalce	1 PM/6 dijakov + 1 PM/6 zaposlenih

*** opomba :** število parkirnih mest na podlagi minimalnega normativa je potrebno določiti ločeno za obe obravnavani srednji šoli (SŠOF in SEŠ).

4. REŽIM PARKIRANJA NA OBMOČJU UREJANJA

Na območju urejanja je treba zagotoviti zadostno število parkirnih mest za potrebe:

- Akademije za likovno umetnost in oblikovanje UL (zaposleni, obiskovalci, študenti);
- Srednje šole za oblikovanje in fotografijo (zaposleni, obiskovalci, dijaki);
- Srednje ekonomske šole Ljubljana (zaposleni, obiskovalci, dijaki);
- Študentskega doma (stanovalci, zaposleni, obiskovalci).

Površine namenjene mirujočemu prometu so na območju urejanja predvidene na nivoju terena, tik ob posameznih objektih, z dostopom preko notranjega cestnega omrežja (PM za vzdolžno in/ali prečno parkiranje) ter v kletnih garažnih hišah, z dostopom preko uvozno/izvoznih klančin (uvozi in izvozi v garažne hiše so lahko urejeni preko skupnih ali ločenih klančin). V garažnih hišah je treba zagotoviti ustrezno število parkirnih mest za stanovalce in zaposlene v Študentskem domu ter za potrebe zaposlenih v vseh treh izobraževalnih ustanovah na območju urejanja (UL ALUO, SŠOF in SEŠ). Dostopi do uvozno/izvoznih klančin v garažne hiše se uredijo preko nove cestne povezave, ki je predvidena v osrednjem delu območja in se preko novega cestnega priključka na zahodnem robu območja urejanja naveže na obodno Roško cesto. Predvidene osnovne dimenzije parkirnih mest za parkiranje osebnih vozil v kletnih garažnih hišah so 2,5/5,0 m, pri čemer se dostope v garažne hiše lahko fizično omeji z vgradnjo dviznih garažnih vrat oziroma z zapornico.

V garažnih hišah na območju urejanja je treba poleg parkirnih mest običajnih dimenzij zagotoviti tudi ustrezno število parkirnih mest za gibalno ovirane osebe. Število in dimenzije parkirnih mest za potrebe gibalno oviranih oseb se določi skladno z veljavnimi predpisi na tem področju.

V primeru, da v kletnih garažnih hišah na območju urejanja ni mogoče zagotoviti zadostnega števila parkirnih mest, predvidenega z Mobilnostnim načrtom, se lahko manjkajoča parkirna mesta za potrebe stanovalcev in zaposlenih na podlagi določila 10. odstavka 38. člena OPN MOL ID zagotovi na drugih ustreznih parkirnih površinah, ki so od območja urejanja oddaljene največ 200 m in na katerih je stanovalcem oziroma zaposlenim zagotovljena njihova trajna uporaba. Določilo ne velja za parkirna mesta za gibalno ovirane osebe, ki jih je treba v celoti zagotoviti na območju urejanja.

Del parkirnih površin na območju urejanja se predvidi tudi na terenu, tik ob posameznih objektih, in sicer za potrebe obiskovalcev oziroma kratkotrajnega parkiranja. Dostop do parkirnih površin na nivoju terena se uredi neposredno iz notranjega cestnega omrežja. Predvidene dimenzije parkirnih mest na nivoju terena v primeru parkiranja prečno na vozišče so 2,5/5,0 m, v primeru vzdolžnega parkiranja pa 2,0/6,0 m.

Poleg parkirnih mest običajnih dimenzij je treba skladno z veljavnimi predpisi tudi na nivoju terena zagotoviti ustrezno število parkirnih mest za gibalno ovirane osebe, dimenzij najmanj 3,5/5,0 m (prečno parkiranje).

Na območju urejanja je treba poleg parkirnih mest za osebna vozila zagotoviti tudi ustrezno število parkirnih mest za kolesa in ostala enosledna vozila. PM za ostala enosledna vozila za potrebe stanovalcev in zaposlenih v Študentskem domu ter za potrebe zaposlenih v vseh treh izobraževalnih ustanovah na območju urejanja se lahko uredijo na primernih površinah v garažnih hišah oziroma na nivoju terena, na površinah v neposredni bližini posameznih objektov. Na nivoju terena je treba zagotoviti tudi ustrezno število PM za ostala enosledna vozila za potrebe obiskovalcev. Vsa PM za ostala enosledna vozila na nivoju terena morajo biti ustrezno zaščitena pred zunanjimi vplivi, za dostop do njih pa je treba urediti ustrezno dostopno pot.

Parkirna mesta za kolesa se uredijo na nivoju terena, v neposredni bližini posameznih objektov, in sicer v obliki ustrezno varovanih in pred vremenskimi vplivi zaščitene kolesarnice oziroma stojal za priklopljanje koles. Kolesarnice za potrebe stanovalcev Študentskega doma se lahko zagotovijo tudi v pritličju objekta Študentskega doma, pri čemer morajo biti le-te ustrezno varovane (možnost zaklepanja). Umestitev kolesarnic v kletne garažne hiše ni priporočena, saj je treba v tem primeru zagotoviti dodaten dostop preko ustrezne klančine (dostop samo preko stopnic oziroma dvigala ni ustrezen). Kolesarnice oz. stojala za priklopljanje koles na zunanjih površinah ob objektih morajo biti postavljena tako, da ne ovirajo poti pešcev.

Za potrebe SŠOF in SEŠ je treba na nivoju terena zagotoviti tudi ustrezne površine za parkiranje oziroma začasno ustavljanje avtobusov (zagotoviti je potrebno ustrezne površine za ustavljanje najmanj dveh šolskih avtobusov). Mesta za začasno ustavljanje avtobusov je potrebno zagotoviti na ustrezno utrjenih zunanjih površinah (npr. na ploščadi pred objektoma SŠOF in SEŠ) do katerih se uredi neoviran dostop preko javnega (notranjega) cestnega omrežja. Izvedba stalnih parkirnih mest za parkiranje avtobusov na območju urejanja ni dovoljena.

5. ANALIZA MOBILNOSTI

Z izdelano analizo mobilnosti se oceni deleže uporabe različnih prometnih sredstev oziroma tako imenovano strukturo mobilnosti, ki je za opravljanje vsakodnevnih potovanj do območja obravnave značilna za različne uporabnike posameznih dejavnosti, ki se na območju urejanja že izvajajo v obstoječi ureditvi. Na podlagi ocenjene strukture mobilnosti, ki je značilna za obstoječe stanje se lahko ob upoštevanju podatkov o novih dejavnostih in uporabnikih, napove predvidena struktura mobilnosti obravnavanega območja, po vzpostavitvi novih dejavnosti oziroma programov.

Na podlagi ugotovljene obstoječe in predvidene strukture mobilnosti se v nadaljevanju predlaga ukrepe, s katerimi se lahko vpliva na spremembe potovalnih navad posameznih uporabnikov ter posledično na izboljšanje prometnih razmer širšega območja obravnave.

5.1. ANALIZA MOBILNOSTI OBSTOJEČEGA STANJA

V obstoječi ureditvi na območju obravnave deluje Srednja ekonomska šola Ljubljana (SEŠ), ki je locirana v objektu na jugozahodnem delu območja urejanja, tik ob Roški cesti. Glede na predhodno pridobljene podatke je za obravnavano ustanovo ugotovljena naslednja struktura uporabnikov:

- | | |
|------------------------------|-----|
| - Skupno število dijakov: | 390 |
| - Skupno število zaposlenih: | 45 |

Poleg navedenih primarnih uporabnikov se na območju obravnave občasno pričakuje tudi druge uporabnike (npr. obiskovalci, zunanji sodelavci ...), ki neposredno vplivajo na določevanje obstoječe strukture mobilnosti obravnavanega območja.

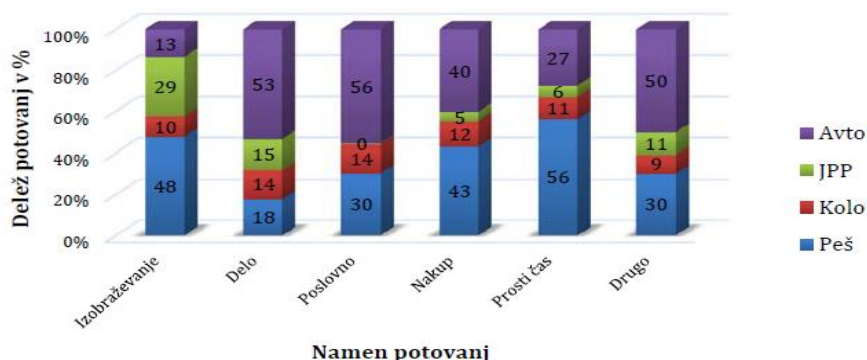
Obstoječa struktura mobilnosti na obravnavanem območju je bila ocenjena na podlagi ugotovitev študije Potovalne navadne prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in v Ljubljanski urbani regiji, ki jo je leta 2014 izdelal konzorcij projektnih partnerjev iz Fakultete za gradbeništvo Univerze v Mariboru (UM FG) in podjetja RM Plus. V sklopu te študije so bile izdelane različne analize, na podlagi katerih se lahko oceni struktura mobilnosti po namenu potovanj, s čimer se lahko dokaj natančno opiše pričakovano mobilnostno strukturo.

Struktura mobilnosti za obstoječo dejavnost na območju obravnave (srednja šola) je bila ocenjena na podlagi naslednjih analiz:

- Deleži potovanj po namenih in prometnih sredstvih med prebivalci Mestne občine Ljubljana (potovanja glede na namen, ki jih opravijo prebivalci MOL).
- Deleži potovanj po namenih in prometnih sredstvih med prebivalci Ljubljanske urbane regije (potovanja glede na namen, ki jih opravijo prebivalci LUR).
- Delež potovanj po prometnih sredstvih na delovni dan – notranja potovanja (potovanja, ki se začnejo in končajo na območju MOL).
- Delež potovanj po prometnih sredstvih na delovni dan – ciljna potovanja (potovanja, ki se začnejo na območju Ljubljanske urbane regije (LUR) in končajo na območju MOL).

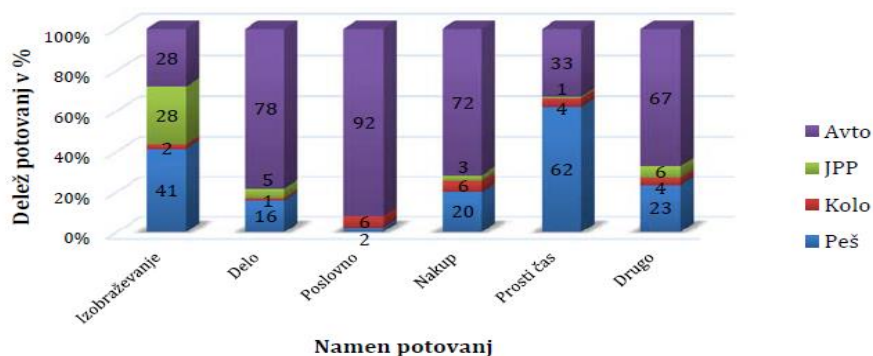
Rezultati obravnavanih analiz, ki so v nadaljevanju predstavljali podlago pri določevanju obstoječe strukture mobilnosti na območju Srednje ekonomske šole Ljubljana (SEŠ), so grafično prikazani v nadaljevanju:

Deleži potovanj po namenih in prometnih sredstvih – prebivalci MOL – 2013



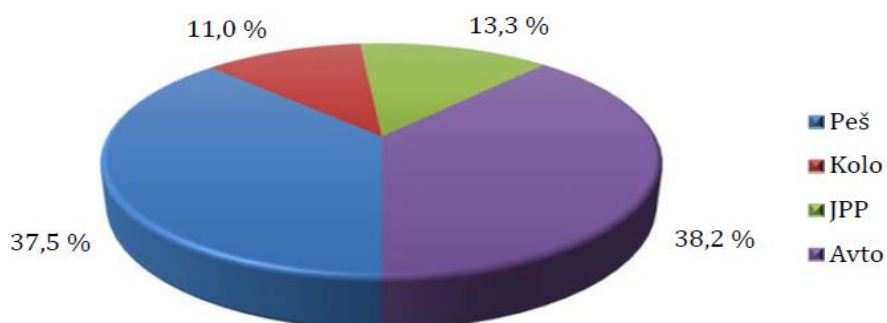
Grafikon 1: Delež potovanj po namenih in prometnih sredstvih – prebivalci MOL
(vir: Potovalne navadne prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in v Ljubljanski urbani regiji, 2014)

Deleži potovanj po namenih in prometnih sredstvih – prebivalci LUR – 2013



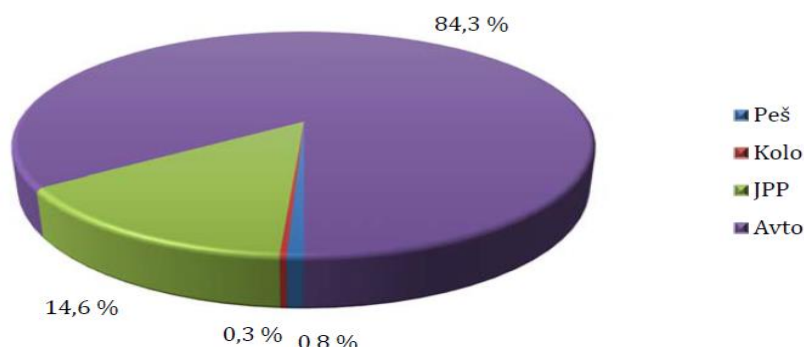
Grafikon 2: Delež potovanj po namenih in prometnih sredstvih – prebivalci LUR
(vir: Potovalne navadne prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in v Ljubljanski urbani regiji, 2014)

Deleži potovanj po prometnih sredstvih na delovni dan – MOL 2013 (notranja potovanja)



Grafikon 3: Delež potovanj po prometnih sredstvih – notranja potovanja
(vir: Potovalne navadne prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in v Ljubljanski urbani regiji, 2014)

Deleži potovanj po prometnih sredstvih na delovni dan – MOL 2013 (ciljna potovanja)



Grafikon 3: Delež potovanj po prometnih sredstvih – ciljna potovanja

(vir: Potovalne navadne prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in v Ljubljanski urbani regiji, 2014)

V nadaljevanju analize mobilnosti so bila analizirana potovanja z namenom »izobraževanje« in »delo«, saj tovrstna namena potovanj najboljše definirata vsakodnevne potrebe po potovanjih na območju obravnave.

Dnevna potovanja z namenom »izobraževanje«

V nadaljevanju je bila na podlagi predhodno predstavljenih analiz in posameznih prilagoditev, s katerimi se opiše realno stanje, ki je značilno za območje urejanja, določena struktura mobilnosti oziroma struktura izbranih prometnih sredstev, ki jih za opravljanje vsakodnevnih potovanj do območja Srednje ekonomske šole Ljubljana (SEŠ) uporabljajo dijaki.

Pri določevanju strukture mobilnosti za dijake, ki do območja SEŠ dostopajo iz območja MOL (dijaki s stalnim oziroma začasnim prebivališčem v MOL) je bila kot osnova uporabljena analiza deležev potovanj po namenih in prometnih sredstvih med prebivalci MOL (Grafikon 1), pri čemer pa je treba upoštevati, da so v omenjeno analizo poleg dijakov všteti tudi drugi uporabniki dejavnosti »izobraževanje« (osnovnošolci, študenti ...), zato je za določitev realnega stanja treba izvesti določene smiselne prilagoditve ugotovljene strukture mobilnosti, in sicer:

- Ugotovljeni delež potovanj z avtomobilom (13 %) v največji meri odpade na študente, saj lahko dijaki vozniški izpit za osebno vozilo opravljajo šele ob koncu srednješolskega izobraževanja, posledično pa je delež uporabe lastnega osebnega avtomobila med dijaki minimalen. Delež uporabe osebnega vozila med dijaki se tako v največji meri nanaša na sopotništvo. Na podlagi zmanjšanja ugotovljenega deleža osebnega vozila med dijaki se posledično poveča delež uporabe drugih mobilnostnih sredstev (predvsem JPP in kolo).
- Ugotovljeni delež potovanj, ki se jih opravi peš (48 %) je za obravnavano lokacijo ter za samo vrsto izobraževalne ustanove previsok. Visok delež hoje z namenom »izobraževanje« je značilen predvsem za osnovnošolce (gosta mreža osnovnih šol znotraj območja MOL, kar skrajšuje razdalje med izobraževalno ustanovo in prebivališčem) in študente (lokacije fakultet v bližini študentskih domov oziroma ureditev začasnega prebivališča v neposredni bližini fakultete). Glede na dejstvo, da izobraževalno ustanovo na območju urejanja obiskujejo dijaki iz celotnega območja MOL in so posledično potovalne razdalje daljše, se pomemben delež hoje nadomesti z drugimi oblikami mobilnosti (predvsem JPP in kolo).

Ocenjena struktura mobilnosti oziroma struktura izbranega prometnega sredstva med dijaki, ki do območja Srednje ekonomske šole Ljubljana dostopajo iz širšega območja MOL je ob upoštevanju zgoraj navedenih prilagoditev naslednja:

Struktura mobilnosti (dijaki, ki do SEŠ dostopajo iz območja MOL)

- | | |
|--------------------------|--|
| - avtomobil: | 6 % (večinski del predstavlja sopotništvo) |
| - javni potniški promet: | 56 % |
| - kolo: | 16 % |
| - hoja: | 22 % |

Pri določevanju strukture mobilnosti za dijake, ki do območja SEŠ dostopajo iz širšega območja Ljubljanske urbane regije (dijaki s prebivališčem v LUR) je bila kot osnova uporabljena analiza deležev potovanj po namenih in prometnih sredstvih med prebivalci LUR (Grafikon 2), pri čemer pa je treba upoštevati, da so v omenjeno analizo poleg dijakov všteti tudi drugi uporabniki dejavnosti »izobraževanje« (osnovnošolci, študenti ...) ter, da so v sklopu te analize upoštevana tako notranja kot tudi ciljna potovanja v LUR. Ker so pri določevanju strukture mobilnosti za potrebe Srednje ekonomske šole Ljubljana pomembna samo ciljna potovanja, ki se začnejo v LUR in končajo v MOL, je treba za določitev realnega stanja izvesti določene smiselne prilagoditve, in sicer:

- Ugotovljeni delež potovanj z avtomobilom (28 %) v največji meri odpade na študente, saj lahko dijaki vozniški izpit za osebno vozilo opravljajo šele ob koncu srednješolskega izobraževanja, posledično pa je delež uporabe lasnega osebnega avtomobila med dijaki minimalen. Delež uporabe osebnega vozila med dijaki se tako v največji meri nanaša na sopotništvo. Na podlagi zmanjšanja ugotovljenega deleža osebnega vozila med dijaki se posledično poveča delež uporabe drugih mobilnostnih sredstev (predvsem JPP).
- Ugotovljena deleža potovanj, ki se jih opravi peš (41 %) oziroma s kolesom (2 %) se nanašata predvsem na potovanja znotraj posameznega območja LUR (notranja potovanja z namenom »izobraževanje«). Pri ciljnih potovanjih, ki se začnejo na območju LUR in končajo na območju MOL so deleži uporabe kolesa oziroma hoje, zaradi večjih potovalnih razdalj precej nižji. Na podlagi zmanjšanja ugotovljenih deležev kolesarjenja in hoje med dijaki, ki do območja SEŠ dostopajo iz območij LUR, se posledično poveča delež uporabe drugih mobilnostnih sredstev (predvsem JPP).

Ocenjena struktura mobilnosti oziroma struktura izbranega prometnega sredstva med dijaki, ki do območja Srednje ekonomske šole Ljubljana dostopajo iz širšega območja LUR je ob upoštevanju zgoraj navedenih prilagoditev naslednja:

Struktura mobilnosti (dijaki, ki do SEŠ dostopajo iz območja LUR)

- | | |
|--------------------------|---|
| - avtomobil: | 17 % (večinski del predstavlja sopotništvo) |
| - javni potniški promet: | 82 % |
| - kolo: | 0,5 % |
| - hoja: | 0,5 % |

V fazi določevanja strukture mobilnosti pri dijakih Srednje ekonomske šole Ljubljana (SEŠ) so bili upoštevani dijaki, ki:

- do obravnavane izobraževalne ustanove dostopajo iz območja MOL;
- do obravnavane izobraževalne ustanove dostopajo iz širšega območja LUR.

Ocenjena skupna struktura mobilnosti med dijaki je ob predpostavki, da je delež dijakov, ki do obravnavane izobraževalne ustanove dostopajo iz območja MOL 65 %, iz območja LUR pa 35 %, naslednja:

Skupna struktura mobilnosti (vsi dijaki SEŠ)

- | | |
|--------------------------|---|
| - avtomobil: | 10 % (večinski del predstavlja sopotništvo) |
| - javni potniški promet: | 64 % |
| - kolo: | 11 % |
| - hoja: | 15 % |

Dnevna potovanja z namenom »delo«

V nadaljevanju je bila na podlagi predhodno predstavljenih analiz in posameznih prilagoditev, s katerimi se opiše realno stanje, ki je značilno za območje urejanja, določena struktura mobilnosti oziroma struktura izbranih prometnih sredstev, ki jih za opravljanje vsakodnevnih potovanj do območja Srednje ekonomske šole Ljubljana (SEŠ) uporabljajo pedagogi in ostali zaposleni.

Pri določevanju strukture mobilnosti za zaposlene, ki do območja SEŠ dostopajo iz območja MOL (zaposleni s prebivališčem v MOL) je bila kot osnova uporabljena analiza deležev potovanj po namenih in prometnih sredstvih med prebivalci MOL (Grafikon 1). Struktura mobilnosti, ki je ugotovljena v tej analizi je dovolj merodajna tudi za območje obravnave, zato dodatne prilagoditve v tej točki niso potrebne.

Ocenjena struktura mobilnosti oziroma struktura izbranega prometnega sredstva med zaposlenimi, ki do območja Srednje ekonomske šole Ljubljana dostopajo iz širšega območja MOL je ob upoštevanju analize deležev potovanj po namenih in prometnih sredstvih med prebivalci MOL naslednja:

Struktura mobilnosti (zaposleni, ki do SEŠ dostopajo iz območja MOL)

- | | |
|--------------------------|--|
| - avtomobil: | 53 % (večinski del predstavlja lasten avtomobil) |
| - javni potniški promet: | 15 % |
| - kolo: | 14 % |
| - hoja: | 18 % |

Pri določevanju strukture mobilnosti za zaposlene, ki do območja SEŠ dostopajo iz širšega območja Ljubljanske urbane regije (zaposleni s prebivališčem v LUR) je bila kot osnova uporabljena analiza deležev potovanj po namenih in prometnih sredstvih med prebivalci LUR (Grafikon 2), pri čemer pa je treba upoštevati, da so v sklopu te analize upoštevana tako notranja kot tudi ciljna potovanja v LUR. Ker so pri določevanju strukture mobilnosti za potrebe Srednje ekonomske šole Ljubljana pomembna samo ciljna potovanja, ki se začnejo v LUR in končajo v MOL, je treba za določitev realnega stanja izvesti določene smiselne prilagoditve, in sicer:

- Ugotovljena deleža potovanj, ki se jih opravi peš (16 %) oziroma s kolesom (1 %) se nanašata predvsem na potovanja znotraj posameznega območja LUR (notranja potovanja z namenom »delo«). Pri ciljnih potovanjih, ki se začnejo na območju LUR in končajo na območju MOL so deleži uporabe kolesa oziroma hoje, zaradi večjih potovalnih razdalj precej nižji. Na podlagi zmanjšanja ugotovljenih deležev kolesarjenja in hoje med zaposlenimi, ki do območja SEŠ dostopajo iz širšega območja LUR se posledično poveča delež uporabe drugih mobilnostnih sredstev (predvsem osebni avtomobil in deloma JPP).

Z upoštevanjem večjih deležev uporabe osebnega avtomobila in JPP na račun zmanjšanja deležev kolesarjenja in hoje se ugotovljena struktura mobilnosti približa strukturi, ki je za ciljna potovanja na območju LUR predstavljena na Grafikonu 4.

Ocenjena struktura mobilnosti oziroma struktura izbranega prometnega sredstva med zaposlenimi, ki do območja Srednje ekonomske šole Ljubljana dostopajo iz širšega območja LUR je ob upoštevanju zgoraj navedene prilagoditve naslednja:

Struktura mobilnosti (zaposleni, ki do SEŠ dostopajo iz območja LUR)

- | | |
|--------------------------|--|
| - avtomobil: | 84 % (večinski del predstavlja lasten avtomobil) |
| - javni potniški promet: | 15 % |
| - kolo: | 0,5 % |
| - hoja: | 0,5 % |

V fazi določevanja strukture mobilnosti pri zaposlenih na Sredni ekonomski šoli Ljubljana (SEŠ) so bili upoštevani zaposleni, ki:

- do obravnavane izobraževalne ustanove dostopajo iz območja MOL;
- do obravnavane izobraževalne ustanove dostopajo iz širšega območja LUR.

Ocenjena skupna struktura mobilnosti med zaposlenimi je ob predpostavki, da je delež zaposlenih, ki do obravnavane izobraževalne ustanove dostopajo iz območja MOL 60 %, iz območja LUR pa 40 %, naslednja:

Skupna struktura mobilnosti (vsi zaposleni na SEŠ)

- | | |
|--------------------------|--|
| - avtomobil: | 65 % (večinski del predstavlja lasten avtomobil) |
| - javni potniški promet: | 15 % |
| - kolo: | 9 % |
| - hoja: | 11 % |

Strukturo mobilnosti, ki je bila na območju obravnavane izobraževalne ustanove ugotovljena za zaposlene, lahko upoštevamo tudi pri analizi drugih uporabnikov, ki do obravnavane izobraževalne ustanove dostopajo občasno (obiskovalci, zunanji sodelavci ...).

5.2. KLJUČNE UGOTOVITVE ANALIZE MOBILNOSTI

- (1) S strukturo mobilnosti z namenom »izobraževanje« je bila določena struktura izbire prometnega sredstva za opravljanje vsakodnevnih potovanj do območja obravnave med dijaki. Ugotovljena struktura mobilnosti je prikazana v nadaljevanju:

- avtomobil: 10 % (večinski del predstavlja sopotništvo)
- javni potniški promet: 64 %
- kolo: 11 %
- hoja: 15 %

Iz prikazane strukture je razvidno, da večinski delež dijakov za opravljanje vsakodnevnih potovanj do izobraževalne ustanove uporablja javni potniški promet, kolo oziroma pot opravi peš. Delež potovanj, ki se jih opravi z osebnim vozilom je precej nizek, pri čemer dijaki večinski delež potovanj z osebnim vozilom opravijo kot sopotniki (s tega vidika ni potreb po zagotavljanju parkirnih površin na območju urejanja). Z vidika uporabe trajnostnih oblik mobilnosti je ugotovljena struktura mobilnosti med dijaki zelo ugodna.

- (2) S strukturo mobilnosti z namenom »delo« je bila določena struktura izbire prometnega sredstva za opravljanje vsakodnevnih potovanj do območja obravnave med zaposlenimi. Ugotovljena struktura mobilnosti je prikazana v nadaljevanju:

- avtomobil: 65 % (večinski del predstavlja sopotništvo)
- javni potniški promet: 15 %
- kolo: 9 %
- hoja: 11 %

Iz prikazane strukture je razvidno, da večinski delež zaposlenih za opravljanje vsakodnevnih potovanj do delovnega mesta uporablja lasten osebni avtomobil. Deleži potovanj, ki se jih opravi z javnim potniškim prometom, kolesom oziroma peš so v primerjavi z deležem uporabe osebnega vozila nizki. Z vidika uporabe trajnostnih oblik mobilnosti je ugotovljena struktura mobilnosti med zaposlenimi precej manj ugodna kot pri dijakih.

V obstoječi ureditvi so na območju Srednje ekonomske šole Ljubljana (SEŠ) zagotovljene parkirne površine za potrebe zaposlenih ter drugih zunanjih uporabnikov (obiskovalci, drugi zunanji sodelavci ...). Zadostno število parkirnih mest in dejstvo, da so le-ta zaposlenim vedno na voljo (parkirne površine so opremljene z zapornico) še dodatno povečuje privlačnost uporabe osebnega avtomobila. Glede na ugotovljeno strukturo mobilnosti med zaposlenimi je ob upoštevanju števila zaposlenih (cca. 45) in pričakovanega števila obiskovalcev ter drugih zunanjih sodelavcev (cca. 15) dnevna zasedenost parkirišča na območju urejanja približno 40 osebnih avtomobilov.

- (3) Podobno strukturo mobilnosti, kot je bila na območju urejanja ugotovljena za obstoječo Srednjo ekonomsko šolo (SEŠ) lahko pričakujemo tudi za vse nove dejavnosti oz. programe, ki so na območju urejanja predvideni v prihodnje, saj so le-ti po strukturi uporabnikov precej podobni obstoječi dejavnosti.

Na območju urejanja se poleg ohranitve obstoječe dejavnosti v prihodnje načrtuje umestitev dodatnih izobraževalnih in namestitvenih ustanov, in sicer:

- umestitev objektov Akademije za likovno umetnost in oblikovanje Univerze v Ljubljani (UL ALUO). Pričakovano število uporabnikov akademije je 550 študentov, 80 zaposlenih in 45 zunanjih sodelavcev.
- umestitev objektov Srednje šole za oblikovanje in fotografijo (SŠOF) s pripadajočo športno dvorano (souporaba s SEŠ). Pričakovano število uporabnikov nove srednje šole je 720 dijakov in 69 zaposlenih.
- umestitev objektov novega študentskega doma, s kapacitetami za okoli 370 študentov.

Glede na pričakovane dodatne programe lahko ugotovimo, da se bo število uporabnikov na območju urejanja precej povečalo. Na podlagi pričakovane strukture mobilnosti se lahko pričakuje, da bo sicer večji del študentov in dijakov do območja urejanja dostopal z javnim potniškim prometom in ostalimi trajnostnimi oblikami mobilnosti, bo pa območje urejanja, predvsem zaradi povečanja števila zaposlenih v izobraževalnih ustanovah in dela stanovalcev v študentskem domu, precej bolj obremenjeno tudi z osebnimi vozili.

Brez dodatnih ukrepov se lahko na območju urejanja pričakuje večje potrebe po površinah namenjenih mirujočemu prometu (parkirišča), poleg tega pa bo povečanje števila osebnih vozil neposredno vplivalo tudi na poslabšanje prometnih razmer širšega območja urejanja.

Zaradi povečanja števila uporabnikov na območju urejanja je treba že v fazi načrtovanja novih dejavnosti oziroma programov sprejeti določene ukrepe, s katerimi se lahko neposredno vpliva na potovalne navade pričakovanih uporabnikov posameznih dejavnosti na območju urejanja ter posledično prepreči, da bi povečanje števila uporabnikov bistveno poslabšalo prometne razmere na območju urejanja.

- (4) Z namenom preprečevanja poslabšanja prometnih razmer na območju urejanja je treba že v fazi načrtovanja novih dejavnosti oziroma programov sprejeti določene ukrepe, ki sledijo načelu povečevanja trajnostnih oblik mobilnosti, posledično pa vplivajo na zmanjševanje deleža uporabe osebnega vozila.

Z namenom vplivanja na izbiro prometnega sredstva za dostop do območja obravnave se v sklopu mobilnostnega načrta predlaga:

- nabor infrastrukturnih ukrepov, ki se jih izvede do začetka obratovanja posameznih dejavnosti na območju urejanja;
- nabor drugih ukrepov (spodbujevalni, informacijski, promocijski), ki se jih izvaja tako v fazi pred začetkom ter tudi v fazi delovanja posameznih dejavnosti na območju urejanja.

Sprejeti ukrepi morajo biti merljivi in omogočati sledljivost in nadzor nad izvajanjem, saj se le na ta način lahko spremlja njihovo učinkovitost. V primeru ugotovljene neučinkovitosti se lahko posamezne ukrepe ustrezno dopolni oziroma po potrebi nadomesti z novimi.

Med ključne infrastrukturne ukrepe sodijo:

- Določitev ustreznega števila parkirnih mest za motorna vozila. Določevanje števila parkirnih mest za posamezne uporabnike na območju urejanja mora biti izvedeno v skladu z načeli Celostne prometne strategije MOL, ki predvideva zmanjšanje števila motornih vozil na mestnem cestnem omrežju. S tega vidika je treba preveriti veljavne normative za določevanje števila parkirnih mest ter na podlagi ugotovljenih realnih potreb po parkirnih mestih oceniti, ali se lahko veljavni normativi dodatno prilagodijo oziroma zmanjšajo. Usmeritve pri določevanju števila parkirnih mest za posamezne uporabnike na območju urejanja so predstavljene v naslednjih fazah mobilnostnega načrta, pri njihovem določevanju pa so bile poleg določil v Celostni prometni strategiji MOL upoštevane tudi ugotovitve analize dostopnosti območja, ki se jo izvede v sklopu mobilnostnega načrta in s katero so preveri možnost uporabe alternativnih trajnostnih oblik mobilnosti za dostop do območja urejanja (javni potniški promet, kolesarjenje, hoja).
- Oprema parkirnih mest z infrastrukturo namenjeno električni mobilnosti (polnilnice za polnjenje električnih vozil), s čimer se omogoči rabo tudi te oblike mobilnosti. V prvi fazi je s tovrstno infrastrukturo smiselno opremiti določen delež parkirnih mest, vsa ostala parkirna mesta pa morajo biti zasnovana tako, da omogočajo naknadno vgradnjo polnilnic brez večjih gradbenih posegov.
- Določitev ustreznega števila parkirnih mest za druge oblike mobilnosti (kolesa, druga enosledna vozila). V primeru, da se kot eno izmed možnih alternativ potovanjem z osebnimi vozili predlaga kolesarjenje in uporabo drugih enoslednih vozil, je treba na območju urejanja zagotoviti ustrezno število parkirnih mest za omenjene oblike mobilnosti. Poleg samega števila parkirnih mest je za uspešnost tovrstnega ukrepa ključnega pomena, da se na območju obravnave uredi tudi vsa ostala spremljajoča infrastruktura, s katero se poveča privlačnost kolesarjenja oziroma uporabe drugih enoslednih vozil. Med tovrstne spremljajoče infrastrukturne ukrepe sodijo predvsem ureditev ustrezno varovanih in pred zunanjimi vplivi zaščitene kolesarnice oziroma nadstrešnic, ureditev primernih dostopnih poti in drugih površin, ki so na območju obravnave namenjene tovrstnim oblikam mobilnosti, ureditev garderob oziroma prostorov za preoblačenje z možnostjo tuširanja v posameznih objektih in podobno).

Med druge ključne ukrepe sodijo:

- Priprava delavnic na temo trajnostne mobilnosti za različne skupine uporabnikov (zaposleni, študenti, dijaki ...).
- Priprava in distribucija različnih promocijskih / informacijskih gradiv, v katerih se podrobneje predstavi prednosti uporabe trajnostnih oblik mobilnosti ter možnosti za dostop do območja obravnave z uporabo tovrstnih oblik mobilnosti.

Posamezni ukrepi ter priporočila za njihovo izvajanje so natančneje predstavljeni v naslednjih fazah mobilnostnega načrta.

6. ANALIZA DOSTOPNOSTI OBMOČJA

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

Dostopnost, povezanost in urejenost prometnih površin ter pripadajoče infrastrukture alternativnih mobilnostnih sredstev predstavljajo pomemben dejavnik pri določevanju potrebnega dejanskega števila parkirnih mest za posamezne oblike mobilnosti, kar je bilo v nadaljevanju upoštevano tudi pri določevanju števila parkirnih mest na obravnavanem območju urejanja ob Roški cesti.

V analizi dostopnosti območja smo analizirali:

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

6.1. CESTNO PROMETNO OMREŽJE NA OBMOČJU OBRAVNAVE

Območje urejanja na zahodni strani sega do Roške ceste, severno od območja obravnave pa v smeri zahod – vzhod poteka Poljanska cesta. Na vzhodni strani območja urejanja meji na Kapusovo ulico, vzhodno od območja obravnave, ob obstoječi stanovanjski pozidavi, pa poteka Mesarska cesta, ki se v nadaljevanju navezuje na Poljansko cesto. Območje obravnave na južnem delu sega v bližino nabrežja Ljubljane, cestne povezave za motorni promet pa na tem delu niso urejene/predvidene.

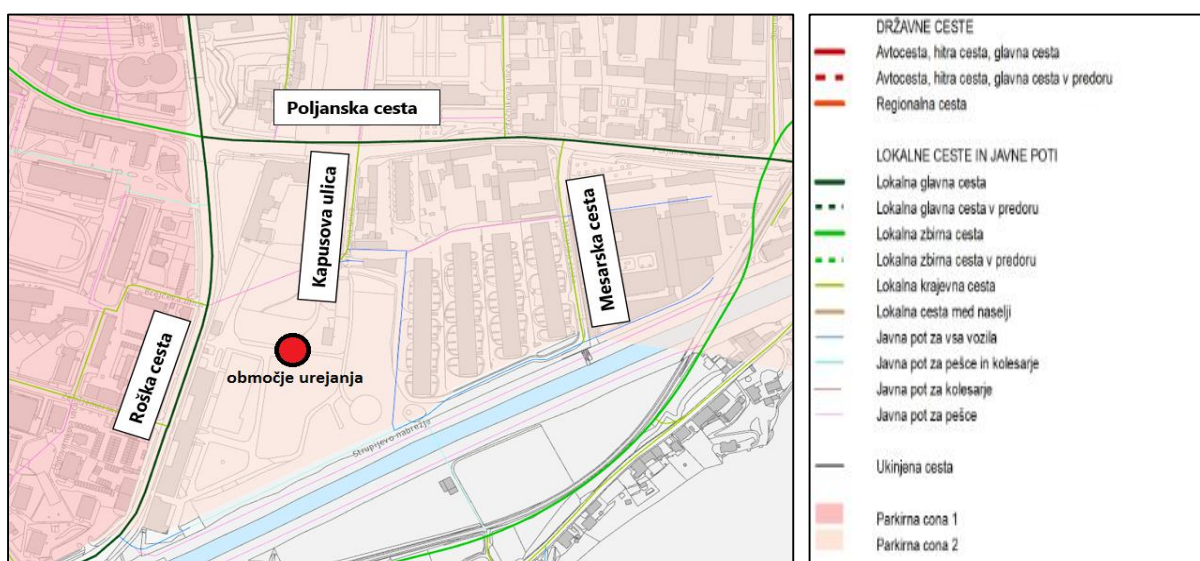
Roška cesta, ki poteka v smeri sever – jug je na območju obravnave urejena kot tripasovna cesta (en vozni pas v smeri križišča s Poljansko cesto in dva vozna pasova v nasprotno smer), z urejenimi površinami za kolesarje in pešce, ki so od vozišča nivojsko ločene z robniki in obojestransko zelenico z drevoredom. V OPN MOL ID je Roška cesta kategorizirana kot lokalna glavna cesta. Na območju križišča s Poljansko cesto so na obeh krakih Roške ceste (severni in južni krak) urejeni trije razvrstilni vozni pasovi za vožnjo v križišče.

Na Poljanski cesti, ki severno od območja obravnave poteka v smeri zahod – vzhod so na odseku med križiščem z Roško cesto in Kapusovo ulico urejeni trije razvrstilni vozni pasovi v smeri križišča z Roško cesto ter en vozni pas za vožnjo od križišča z Roško cesto proti Litijski cesti (smer vzhod). Vzhodno od križišča s Kapusovo ulico in zahodno od križišča z Roško cesto je Poljanska cesta urejena kot dvopasovna cesta z urejenimi ločenimi površinami za kolesarje in pešce. Vzhodni odsek Poljanske ceste, do križišča z Roško cesto, je v OPN MOL ID kategoriziran kot lokalna glavna cesta, zahodni odsek, od križišča z Roško cesto proti centru Ljubljane, pa kot lokalna zbirna cesta.

Ob vzhodnem robu območja urejanja poteka Kapusova ulica, ki se severovzhodno od območja urejanja, v semaforiziranem križišču T-oblike, priključuje na Poljansko cesto. Preko Kapusove ulice je zagotovljen dostop do uvozne/izvozne klančine (rampe) za dovoz v garažno hišo pod obstoječo stanovanjsko sosesko ob Mesarski cesti.

Odsek Kapusovo ulice med križiščem s Poljansko cesto in uvozom v garažno hišo je v OPN MOL ID kategoriziran kot lokalna krajevna cesta, ob kateri so v obstoječem stanju urejene enostranske ločene površine za pešce. V obstoječem stanju se Kapusova ulica proti jugu nadaljuje kot dostopna pot do pristajalnih površin za helikopterje.

Mesarska cesta poteka vzhodno od območja urejana, ob obstoječi stanovanjski pozidavi. Na glavni odsek Mesarske ceste, ki v smeri sever – jug poteka med križiščem s Poljansko cesto (semaforizirano križišče T-oblike) ter nabrežjem Ljubljane in je v OPN MOL ID kategoriziran kot lokalna krajevna cesta, se na južnem delu iz zahodne strani priključi odsek Mesarske ceste, ki poteka ob južni oz. zahodni strani obstoječih stanovanjskih objektov in se na območju uvoza v obstoječo garažno hišo priključi na Kapusovo ulico. Povezovalni odsek Mesarske ceste, med Kapusovo ulico in glavnim odsekom, je v OPN MOL ID kategoriziran kot javna pot, v obstoječem stanju pa je odsek urejen kot intervencijska pot ob stanovanjskih objektih in je od drugih prometnih površin ločen z zapornico.



Slika 4: Obodno cestno omrežje (vir: urbinfo.ljubljana.si)

6.2. DOSTOPNOST DO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Linije javnega mestnega avtobusnega prometa v okolici območja urejanja potekajo po Roški in Poljanski cesti. V neposredni bližini območja urejanja, v križišču Roške in Poljanske ceste, je lociran par avtobusnih postajališč ob Roški cesti in eno avtobusno postajališče ob Poljanski cesti. V radiju 300 m od območja urejanja (smer zahod in vzhod) sta ob Poljanski cesti urejena dodatna dva para avtobusnih postajališč. Dodaten par avtobusnih postajališč je jugozahodno od območja obravnave urejen tudi ob Roški cesti.

V neposredni bližini območja urejanja (cca. 100 m od severnega roba območja urejanja) je v križišču Roške in Poljanske ceste, ob Roški cesti urejen par avtobusnih postajališč »Roška«, pri čemer je postajališče v smeri Njegošove ceste urejeno na severnem kraku križišča, postajališče v smeri Prul oziroma Karlovške ceste pa na južnem kraku obravnavanega križišča. V obstoječi ureditveni shemi potniškega prometa na postajališču »Roška« ustavljajo avtobusi na naslednjih linijah:

avtobusno postajališče »Roška« v smeri Njegoševe ceste (severni krak)

- linija št. 2 (Zelena jama – Nove Jarše)
- linija št. 11 (Zalog – Ježica P+R)
- linija št. 11B (Zalog – Bežigrad)
- linija št. 20 (Nove Stožice – Fužine)
- linija št. 20Z (Nove Stožice – Zalog)

avtobusno postajališče »Roška« v smeri Karlovške ceste (južni krak)

- linija št. 11 (Zalog – Ježica P+R)
- linija št. 12B (Zalog – Bežigrad)

Na območju križišča Roške in Poljanske ceste je poleg obeh avtobusnih postajališč ob Roški cesti urejeno tudi eno avtobusno postajališče ob Poljanski cesti (avtobusno postajališče »Roška«), pri čemer je avtobusno postajališče urejeno samo v smeri Litijske ceste. V obstoječi ureditveni shemi potniškega prometa na postajališču »Roška« ustavljajo avtobusi na naslednjih linijah:

avtobusno postajališče »Roška« v smeri Litijske ceste (vzhodni krak)

- linija št. 5 (Štepanjsko naselje – Podutik)
- linija št. N5 (Štepanjsko naselje – Podutik)
- linija št. 13 (Sostro – Center Stožice P+R)

Vzhodno od območja urejanja (cca. 230 m vzhodno od križišča Poljanska cesta – Roška cesta) je ob Poljanski cesti lociran par avtobusnih postajališč »Gornje Poljane« (avtobusno postajališče v smeri Litijske ceste in v smeri križišča Roška – Poljanska ter naprej proti centru Ljubljane). V obstoječi ureditveni shemi potniškega prometa na postajališču ustavljajo avtobusi na naslednjih linijah:

avtobusno postajališče »Gornje Poljane« (obe smeri)

- linija št. 5 (Štepanjsko naselje – Podutik)
- linija št. N5 (Štepanjsko naselje – Podutik)
- linija št. 13 (Sostro – Center Stožice P+R)

Zahodno od območja urejanja (cca. 245 m zahodno od križišča Poljanska cesta – Roška cesta) je ob Poljanski cesti lociran par avtobusnih postajališč »Ambrožev trg« (avtobusno postajališče v smeri križišča Poljanska – Roška in v smeri centra Ljubljane). V obstoječi ureditveni shemi potniškega prometa na postajališču ustavljajo avtobusi na naslednjih linijah:

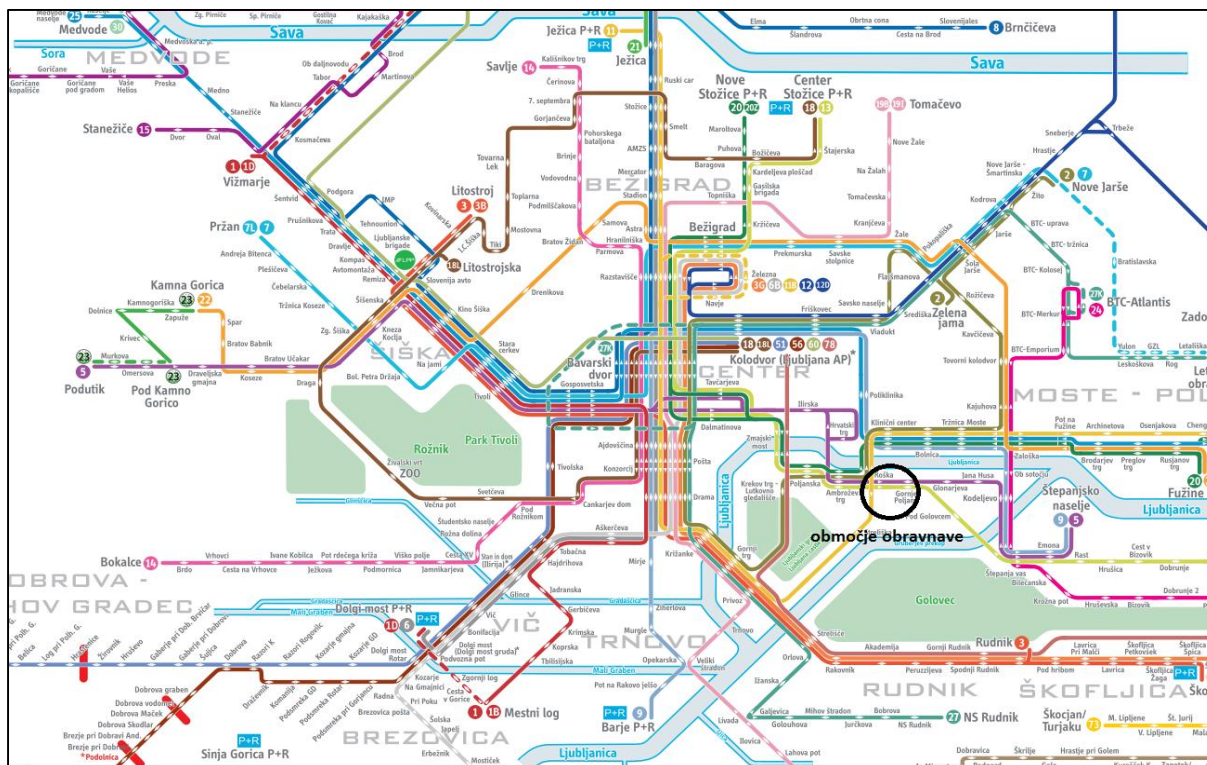
avtobusno postajališče »Ambrožev trg« (obe smeri)

- linija št. 2 (Zelena jama – Nove Jarše)
- linija št. 5 (Štepanjsko naselje – Podutik)
- linija št. N5 (Štepanjsko naselje – Podutik)
- linija št. 13 (Sostro – Center Stožice P+R)
- linija št. 20 (Nove Stožice – Fužine)
- linija št. 20Z (Nove Stožice – Zalog)

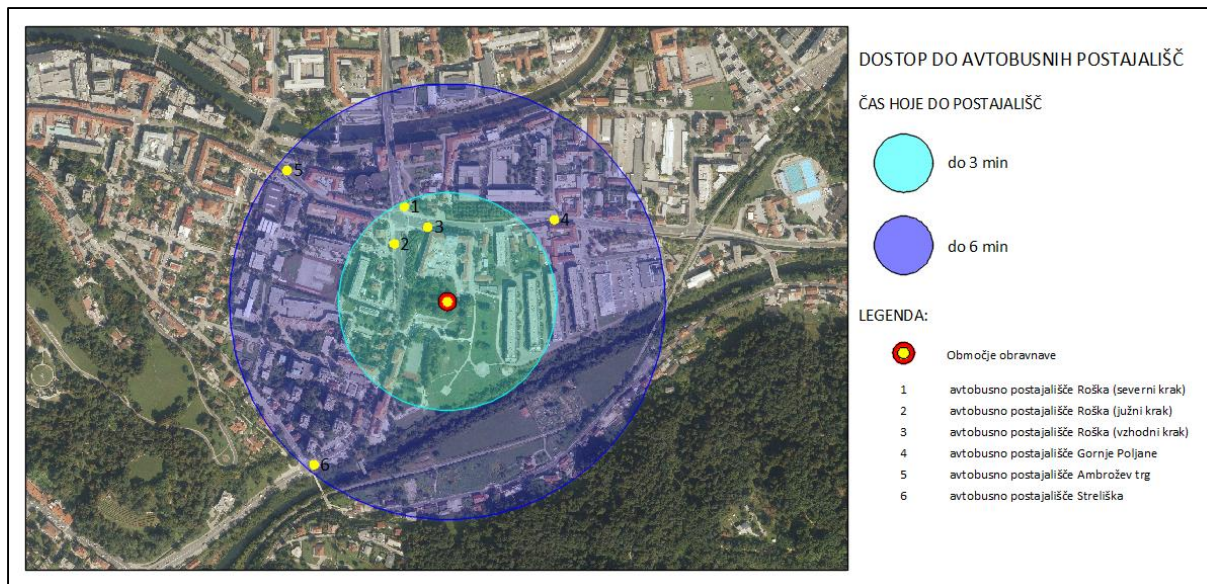
Jugozahodno od območja obravnave (cca. 100 m JZ od stavbe obstoječe Srednje ekonomske šole Ljubljana) je ob Roški cesti lociran par avtobusnih postajališč »Streliška«. V obstoječi ureditveni shemi potniškega prometa na postajališču ustavljajo avtobusi na naslednjih linijah:

avtobusno postajališče »Streliška« (obe smeri)

- linija št. 11 (Zalog – Ježica P+R)
- linija št. 11B (Zalog – Bežigrad)



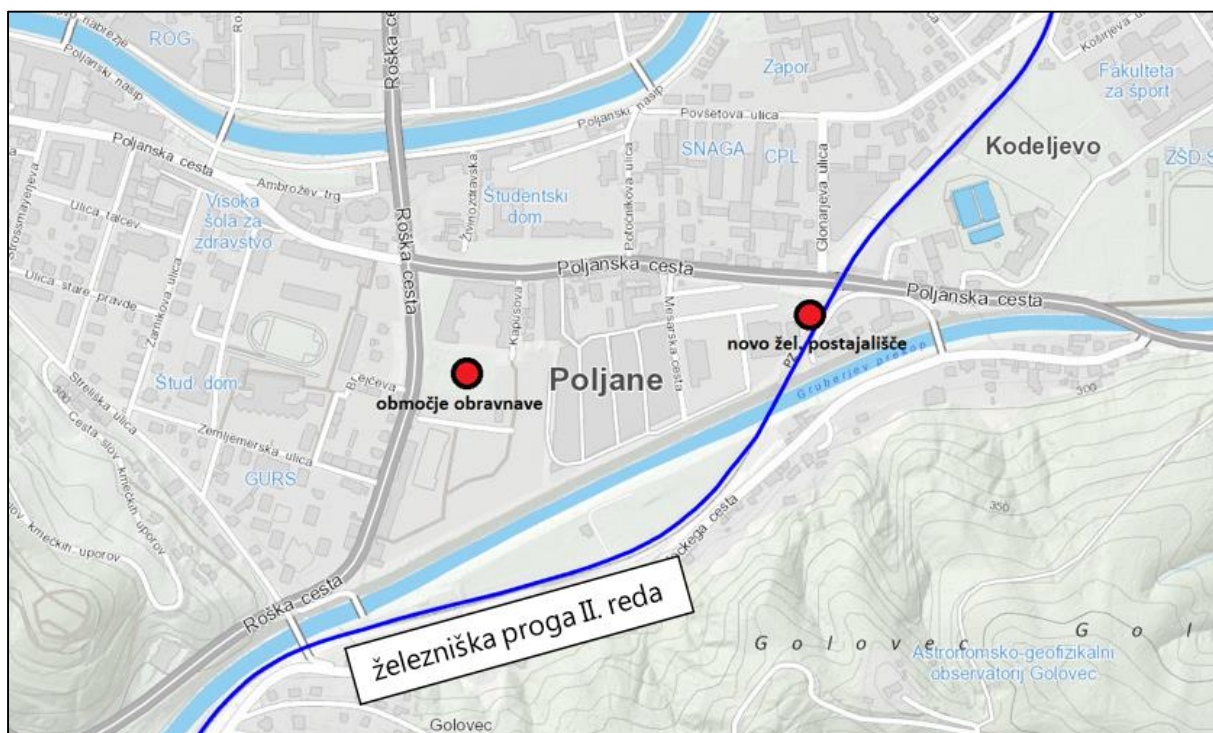
Slika 5: Sheme linij mestnega javnega potniškega prometa (vir: Ljubljanski potniški promet d.o.o.)



Slika 6: Predviden čas hoje do avtobusnih postajališč

Javni železniški potniški promet

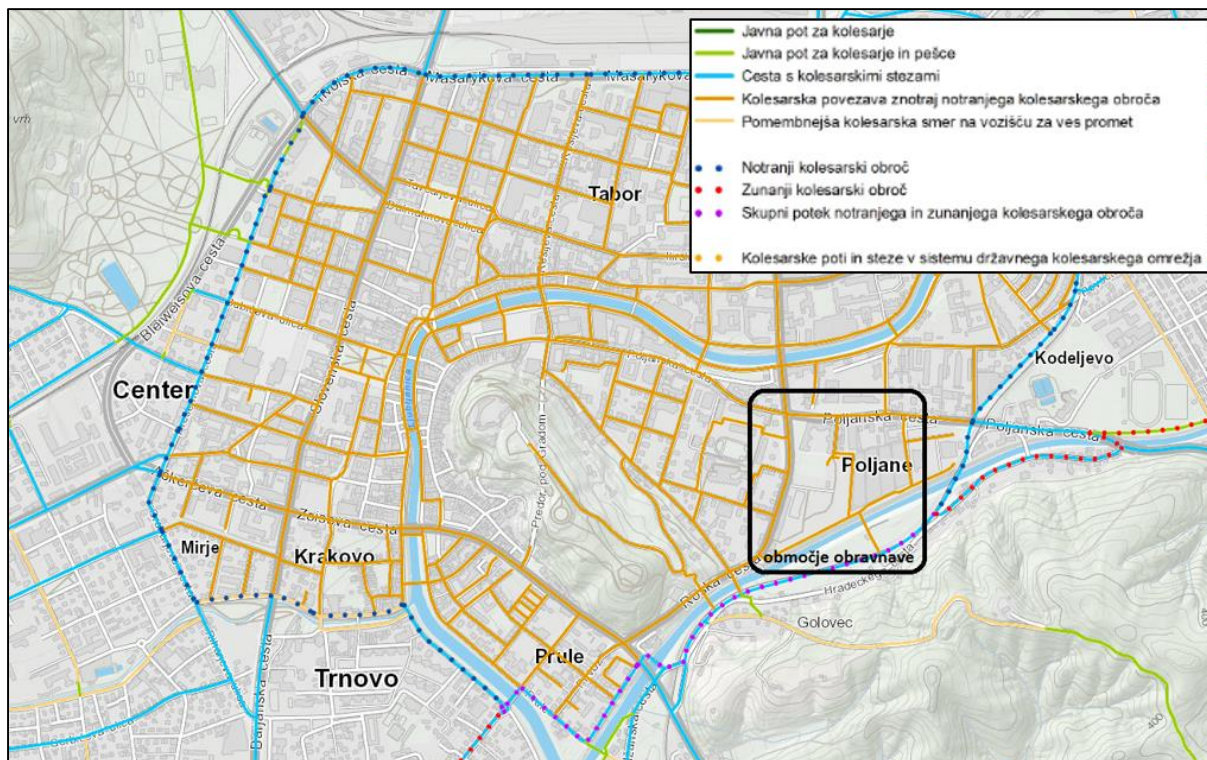
Dolenjska železniška proga, ki je v OPN MOL ID kategorizirana kot glavna železniška proga II. reda za potniški in tovorni promet, poteka vzhodno in južno od območja urejanja. V OPN MOL ID je na območju med Poljansko cesto in mostom čez reko Ljubljanico predvidena ureditev železniškega postajališča. Železniško postajališče bo od območja urejanja ob Roški cesti oddaljeno cca. 550 m.



Slika 7: Lokacija predvidenega železniškega postajališča (vir: urbinfo.ljubljana.si)

6.3. DOSTOPNOST DO POVRŠIN ZA KOLESARJE IN PEŠ PROMET

Vse obodne ceste v neposredni bližini območja urejanja (Roška cesta, Poljanska cesta, Kapusova ulica in Mesarska cesta) so v OPN MOL ID kategorizirane kot ceste ob katerih so urejene kolesarske povezave znotraj notranjega kolesarskega obročja MOL.



Slika 8: Kolesarsko omrežje na območju urejanja (vir: urbinfo.ljubljana.si)

Na južnem odseku Roške ceste, do križišča s Poljansko cesto, so v obstoječi prometni ureditvi ob vozišču urejene dvostranske ločene površine za kolesarje in pešce (dvostranske kolesarske steze in dvostranski hodnik za pešce). Površine za kolesarje in pešce so od vozišča nivojsko ločene z robniki in zelenico z drevoredom. Na odseku severno od križišča s Poljansko cesto se Roška cesta nadaljuje preko mostu čez Ljubljanico, ločene kolesarske in peš površine pa so na tem območju ob Roški cesti speljane pod most in od tam preko sekundarne mostne konstrukcije, locirane pod glavno mostno konstrukcijo, preko Ljubljanice na Šuštarjevo nabrežje, od koder se preko stopnic oz. klančin, na območju križišča z Zaloško cesto, ponovno priključijo nivoju Roške ceste.

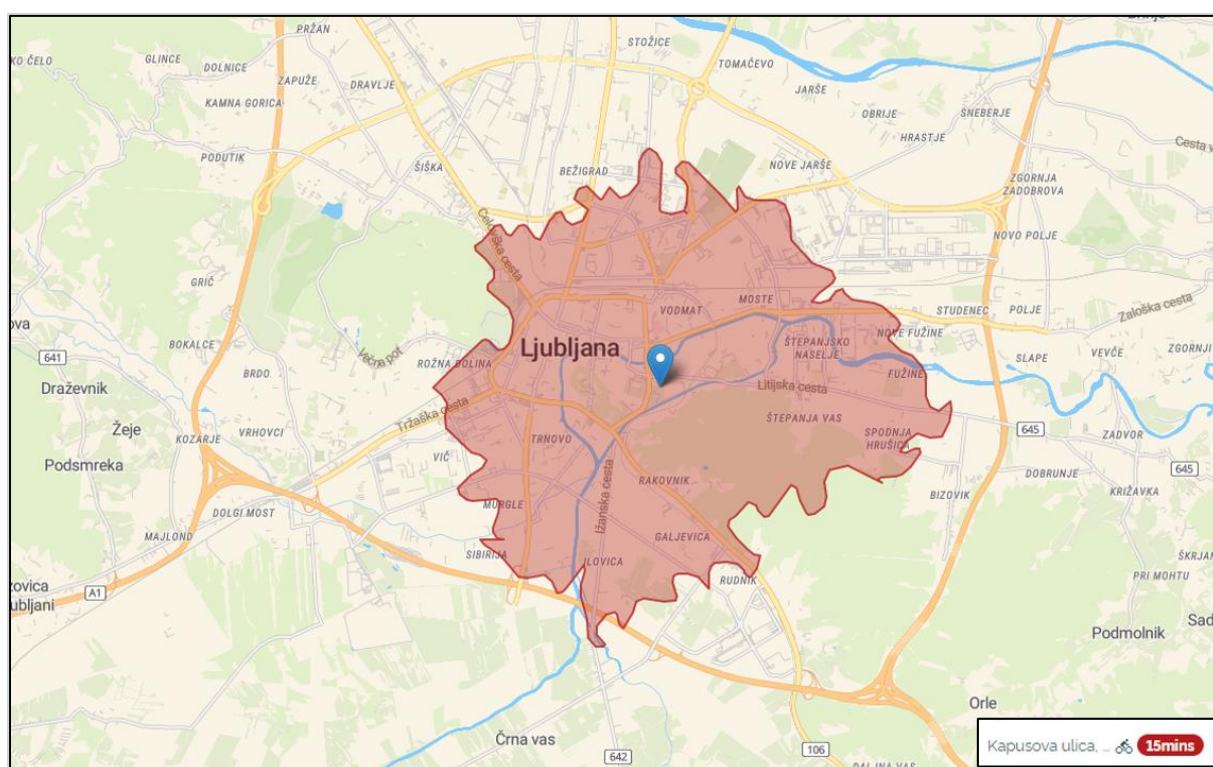
Ob Poljanski cesti, vzhodno od križišča z Roško cesto, so ob vozišču urejene ločene površine za kolesarje in pešce (dvostranske kolesarske steze in dvostranski hodniki za pešce, na posameznih območjih ozkih grl pa so urejene skupne površine za kolesarje in pešce). Površine za kolesarje in pešce so od vozišča nivojsko ločene z robniki, na posameznih odsekih ob južnem robu pa tudi z zelenico. Na zahodnem odseku Poljanske ceste (zahodno od križišča z Roško cesto) so ob južnem robu vozišča urejene skupne površine za kolesarje in pešce, na severnem robu pa samo površine za pešce, ki so od vozišča nivojsko ločene z robniki. Kolesarski promet na severnem robu tega odseka je urejen v obliki kolesarskega pasu na vozišču.

Ob Kapusovi ulici na vzhodni strani območja urejanja je v obstoječem stanju urejen enostranski hodnik za pešce, ločene površine za kolesarski promet pa niso izvedene. Na odseku Mesarske ceste, med križiščem s Poljansko cesto in prehodom na intervencijsko pot ob stanovanjski zazidavi, so ob vozišču urejene dvostranske kolesarske steze in hodniki za pešce, ki so od vozišča nivojsko ločeni z robniki. Ob Mesarski cesti so urejene tudi površine za vzdolžno parkiranje vozil ob vozišču.

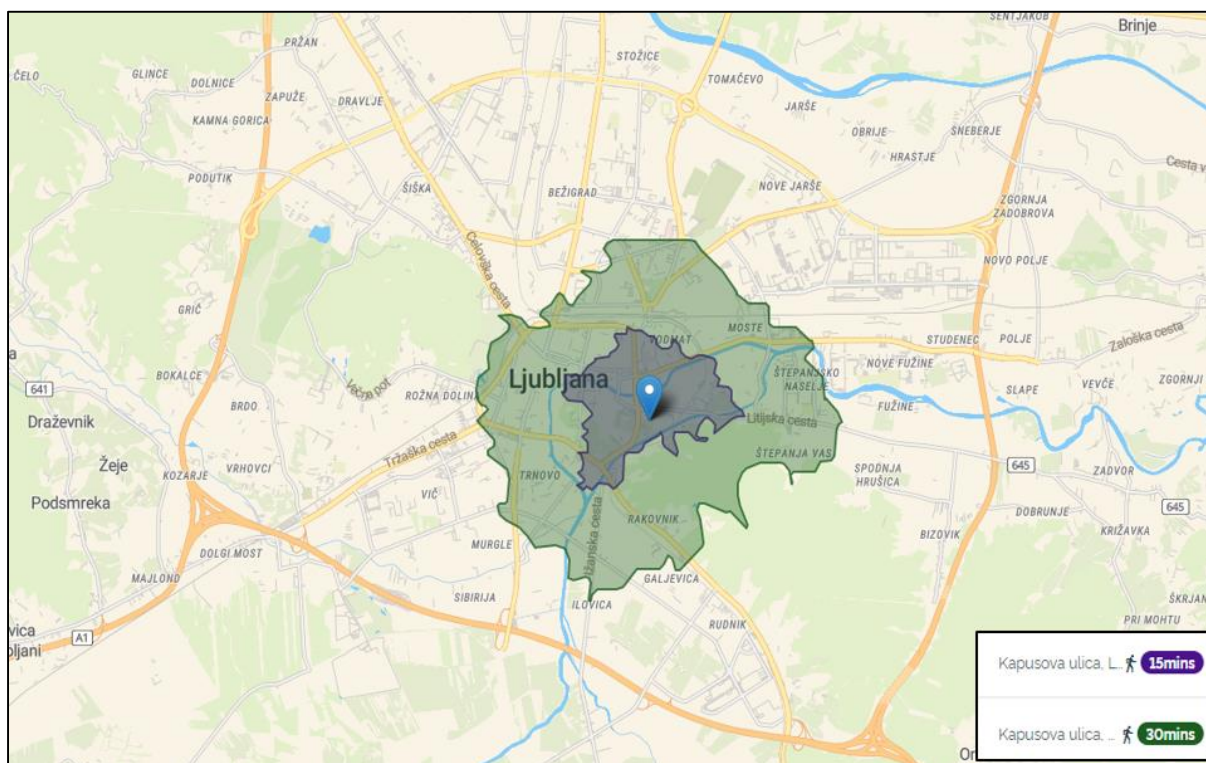
Vsa infrastruktura za kolesarski in peš promet ob obodnem cestnem omrežju se navezuje na urejeno infrastrukturo v širši okolici območja urejanja, kar zagotavlja privlačne, hitre in varne kolesarske in peš povezave do območja urejanja.

Urejene površine za kolesarski in peš promet so predvidene tudi ob oziroma preko vseh prometnih ureditev znotraj območja urejanja (notranje cestno omrežje ter vse druge prometne površine ob posameznih objektih oziroma stavbah, ki so namenjene mobilnosti).

PRIKAZ OBMOČJA DOSTOPNOSTI – KOLESARSKI IN PEŠ PROMET



Slika 9: Dostopnost območja z uporabo kolesa v času 15 min (vir: www.oalley.net)



Slika 10: Dostopnost območja za pešce v času 15 in 30 min (vir: www.oalley.net)

6.4. UGOTOVITVE ANALIZE DOSTOPNOSTI OBMOČJA

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

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

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

Dobra dostopnost območja obravnave z vidika trajnostnih oblik mobilnosti je bila upoštevana tudi pri določevanju potrebnega števila parkirnih mest za različne vrste prevoznih sredstev, ki jih je na območju urejanja treba zagotoviti.

7. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MOL

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

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

7.1. OBSTOJEČE STANJE PROMETA V LJUBLJANI

Motorni promet (avtomobili)

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

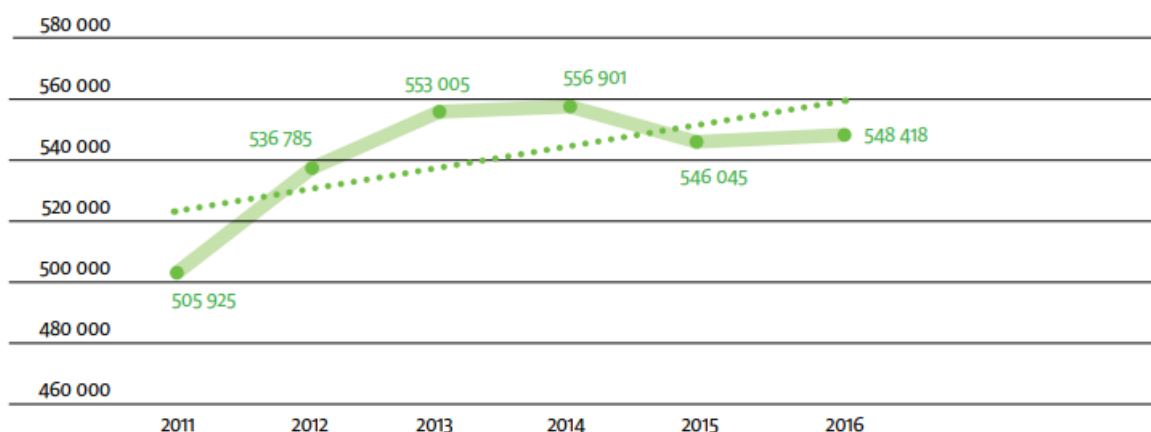
Kolo

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

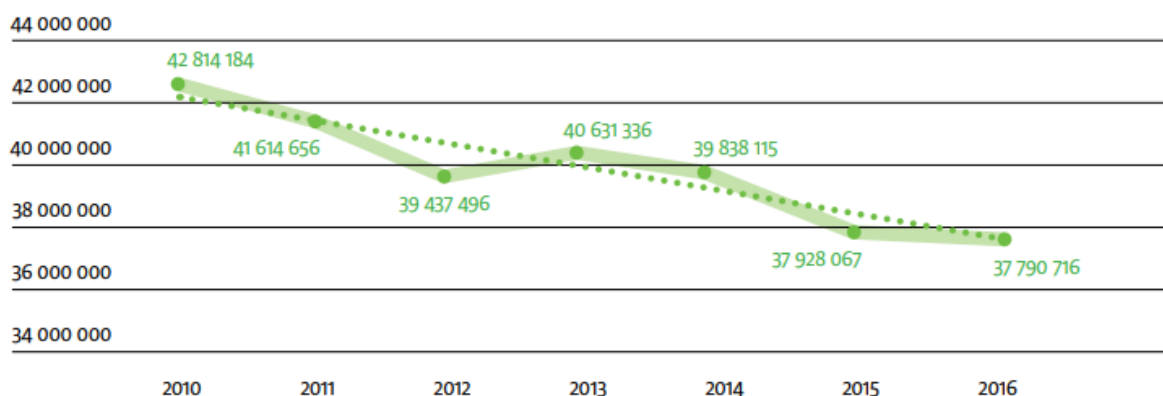
Maja 2011 je bil v MOL uveden sistem izposoje koles Bicikelj. V fazi vzpostavitve je sistem obsegal 30 postaj in 300 koles, danes pa je uporabnikom na voljo 61 postaj (dec. 2019) in bistveno večje število koles. Sistem je med uporabniki dobro sprejet, saj ti letno opravijo več kot 660.000 izposoj.

Javni potniški promet – mestni avtobusi

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



Grafikon 5: Število uporabnikov LPP od 2011 do 2016
(vir: Ljubljanski potniški promet d.o.o.)



Grafikon 6: Število potovanj z LPP od 2010 do 2016
(vir: Ljubljanski potniški promet d.o.o.)

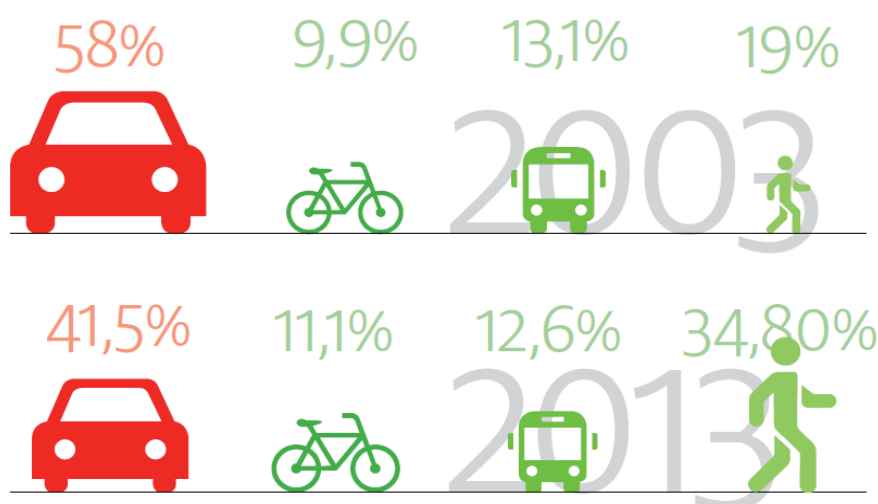
Železnica

Na območju MOL se nahaja več železniških prog in postaj, glavna železniška postaja Ljubljana pa je stičišče (začetna in končna postaja) večine vlakov. Pot naprej nadaljujejo le nekateri mednarodni potniški vlaki. Na podlagi opravljene analize voznih redov vlakov na območju MOL se da razbrati, da so odhodi in prihodi vlakov v vseh smereh pogostejši med konicami. Vozni redi niso usklajeni, da bi omogočali potnikom udobno prestopanje na druge linije. Prevoz koles omogočajo le nekateri vlaki, in še to v zelo omejenem številu. Največje težave železnice na območju MOL so: neprivlačna postajališča z neustreznimi dostopi, neurejena in nefunkcionalna glavna železniška postaja, neusklajenost voznih redov železnice in LPP, oteženo prestopanje na LPP, slaba dostopnost do ciljev zunaj četrtne skupnosti Center, slabe navezave na sistem Bicikelj, pomanjkanje postaj na parkiriščih P+R. Odprava naštetih problemov bi lahko povzročila ponovno povečanje uporabnikov železnice. Obstoječe proge in postajališča znotraj Mestne občine Ljubljana imajo potencial, da v prihodnje prevzamejo vlogo mestne železnice.

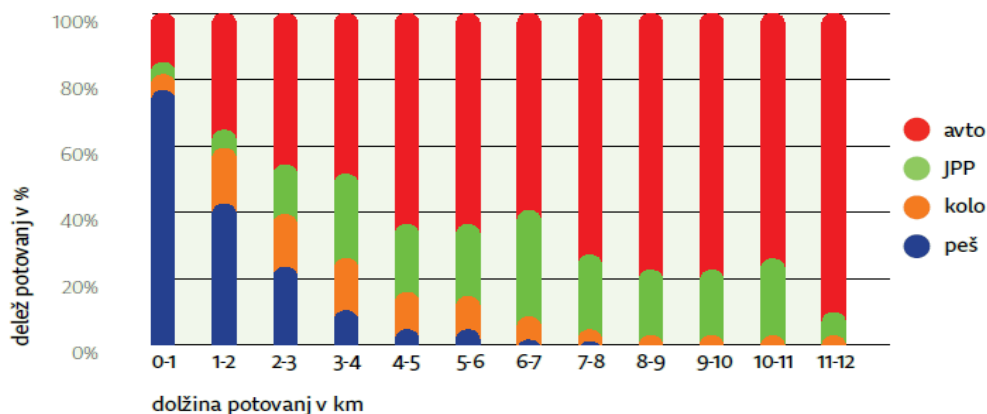
7.2. POTOVALNE NAVADE PREBIVALSTVA

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

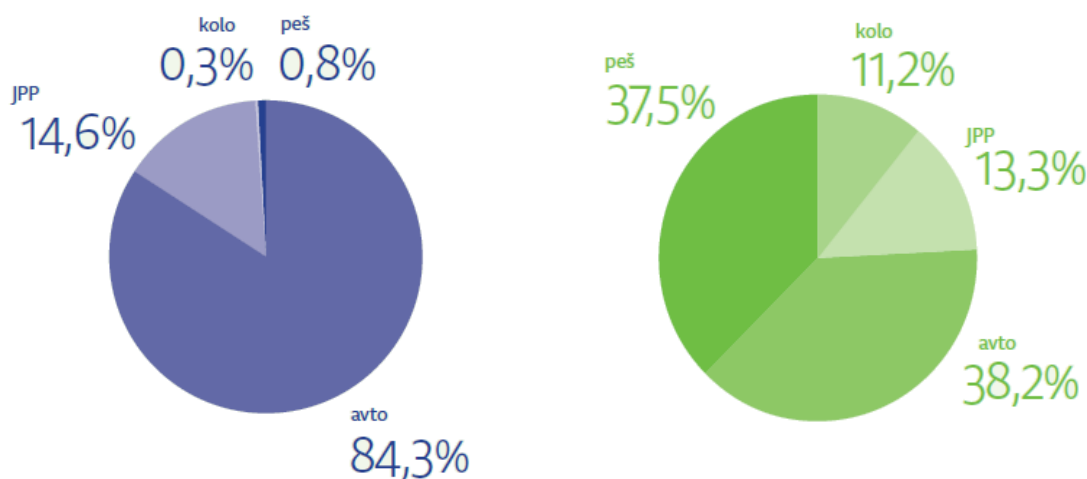
Za vrednotenje dosežkov mesta in uspešnosti svežnjev ukrepov je pomembna predvsem primerjava rezultatov, ki kaže spreminjanje potovalnih navad. Takšna primerjava deležev potovanj, pridobljenih v letih 2003 in 2013, kaže na rahel upad deleža potovanj, opravljenih z JPP in avtomobilom ter rahel dvig deleža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



Slika 11: Delež potovanj prebivalcev MOL po prometnih sredstvih v letih 2003 in 2013 (vir: Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2014)



Grafikon 7: Deleži potovanj po prometnih sredstvih in dolžini med prebivalci MOL, 2013
(vir: Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2014)



Grafikon 8: Deleži potovanj začetih v LUR in končanih v MOL (ciljna potovanja), po prometnih sredstvih, 2013 (levo),
Grafikon 9: Deleži potovanj znotraj MOL (notranja potovanja), po prometnih sredstvih, 2013 (desno),
(vir: Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji, 2014)

7.3. RAZVOJ PROMETA V LJUBLJANI

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

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

Stebri trajnostne mobilnosti	Strateški cilji
I. Steber: Več ljudi pešači	1. Večji delež in večje zadovoljstvo pešcev v prometu na ravni celotnega mesta 2. Boljša dostopnost do središča mesta za pešce 3. Večji delež šolarjev, ki v šolo pešačijo 4. Urejanje peš površin, tako da so dostopne in varne za vse uporabnike
II. Steber: Več ljudi kolesari	5. Večji delež kolesarjev v prometu in večji delež poti, opravljen s kolesom 6. Boljša dostopnost za kolesarje 7. Večji delež kolesarjev iz sosednjih občin LUR 8. Zagotavljanje podpore infrastrukture za kolesarje
III. Steber: Več ljudi uporablja javni potniški promet	9. Sprememba potovalnih navad in večji delež potnikov z JPP 10. Na vpadnicah v prometnih konicah zagotovljen hitrejši potovalni čas avtobusov od osebnih vozil 11. Hitrejše in udobnejše potovanje do cilja 12. Razvoj mestne železnice na obstoječih železniških tirih* 13. Prenovljena Avtobusna in Železniška postaja Ljubljana* 14. Lažje kombiniranje različnih vrst prometa 15. Sodoben in do okolja prijazen vozni park LPP
IV. Steber: Optimiziran motorni promet	16. Manj voženj z avtomobilom 17. Manj dnevnih migrantov, ki se v mesto vozijo na delo z avtomobilom 18. Učinkovita parkirna politika 19. Preureditev cest in križišč za večjo varnost kolesarjev in pešcev ter hitrejšo pretočnost JPP in prometa z osebnimi avtomobili 20. Manjša onesnaženost 21. Zelena mestna logistika

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

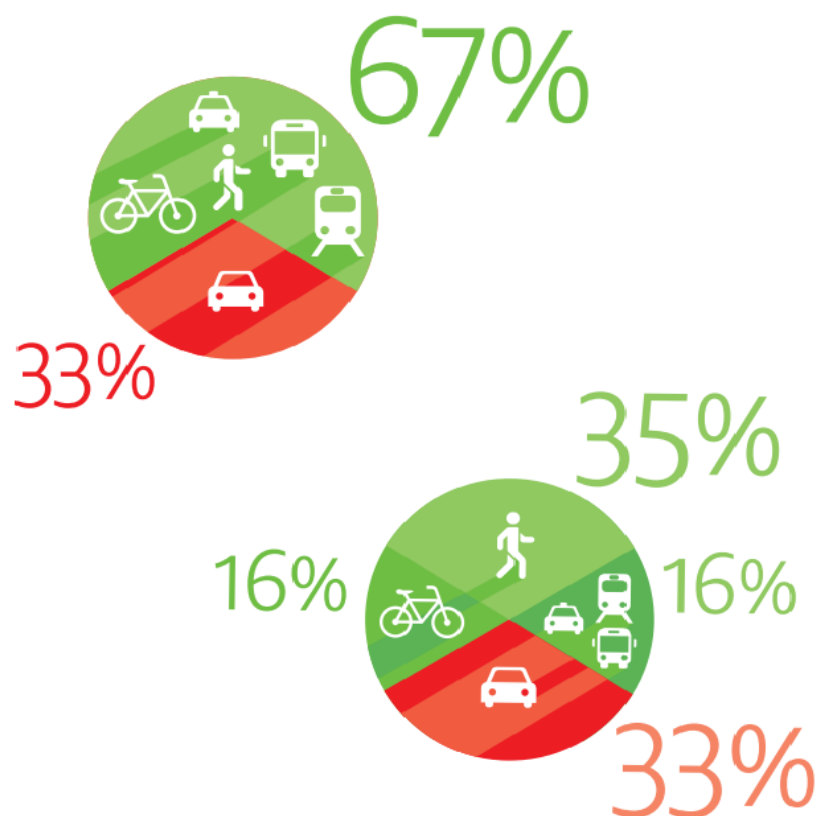
V PP MOL (2012) je bil definiran cilj tretjinske uporabe prevoznih sredstev. Določen je bil cilj, da se bo tretjina poti opravila z avtomobilom, tretjina z javnim potniškim prometom ter tretjina peš in s kolesom. V preteklih letih je Ljubljana na vseh področjih storila korak naprej k izpolnjevanju trajnostno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

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

Glavni cilj

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

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



Grafikon 10: Glavni cilj v izbiri načina potovanja (levo zgoraj),

Grafikon 11: Podrobnejša razdelitev potovanj na trajnostni način (desno spodaj),

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

8. DOLOČITEV POTREBNEGA ŠTEVILA PM TER USMERITVE ZA ZAGOTAVLJANJE USTREZNIH PROMETNIH RAZMER NA OBMOČJU UREJANJA

Določevanje ustreznega števila parkirnih mest je eden izmed najpomembnejših infrastrukturnih ukrepov, s katerim se neposredno vpliva na izbiro prometnega sredstva za opravljanje potovanja do območja urejanja ter posledično na zagotavljanje ustreznih prometnih razmer.

V fazi določevanja potrebnega števila parkirnih mest na območju urejanja ob Roški cesti smo na podlagi veljavnih parkirnih normativov, izvedene analize mobilnosti, v sklopu katere so bili podani ključni infrastrukturni in drugi ukrepi za izboljšanje prometnih razmer na območju urejanja, analize dostopnosti območja, s katero je bila ugotovljena dobra povezanost območja z javnim potniškim prometom ter infrastrukturo za kolesarje in pešce ter z upoštevanjem določil Celostne prometne strategije MOL (CPS MOL), katere glavni cilj je zmanjševanje motornih vozil na cestni mreži, določili usmeritve, ki služijo kot podlaga za izračun potrebnega števila parkirnih mest, ki jih je z vidika zagotavljanja ustreznih prometnih razmer na območju obravnave treba upoštevati.

Na območju urejanja je treba zagotoviti ustrezno število parkirnih mest za potrebe Študentskega doma (stanovalci, obiskovalci, zaposleni), Akademije za likovno umetnost in oblikovanje Univerze v Ljubljani (zaposleni, obiskovalci, študenti), Srednje ekonomske šole Ljubljana (zaposleni, obiskovalci, dijaki) ter Srednje šole za oblikovanje in fotografijo (zaposleni, obiskovalci, dijaki). Ureditev parkirnih mest za potrebe stanovalcev in zaposlenih v posameznih objektih je predvidena v kletnih garažnih hišah na območju urejanja, parkirna mesta za obiskovalce, študente in dijake pa se zagotovijo na nivoju terena, ob posameznih objektih. Poleg parkirnih mest za motorni promet je treba na območju urejanja v skladu z veljavnimi predpisi zagotoviti ustrezno število parkirnih mest za gibalno ovirane osebe, za druga enosledna vozila ter za parkiranje oziroma priklapljanje koles. V primeru, da na območju urejanja ni mogoče zagotoviti zadostnega števila parkirnih mest za motorni promet se manjkajoča parkirna mesta lahko zagotovi na drugih primernih površinah, ki so od območja urejanja oddaljene manj kot 200,00 m in na katerih je uporabnikom zagotovljena njihova trajna uporaba. Določilo ne velja za parkirna mesta za gibalno ovirane osebe, ki jih je treba v celoti zagotoviti na območju urejanja.

8.1. USMERITVE ZA DOLOČEVANJE USTREZNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST ZA POTREBE ŠTUDENTSKEGA DOMA (ŠD)

PARKIRNA MESTA ZA MOTORNI PROMET – stanovalci, zaposleni

- (1) Veljavni normativ v OPN MOL ID za potrebe uporabnikov študentskih domov (stanovalci, zaposleni) predvideva 1 PM za osebna vozila na 4 postelje (1 PM/4 postelje). Z upoštevanjem lokacije obravnavanega študentskega doma (parkirna cona 2) je treba na podlagi določil OPN MOL ID v študentskem domu na območju Roške ceste zagotoviti najmanj 70 % z normativom predpisanih PM za osebna vozila (minimalni normativ).

Na podlagi predhodno izvedene analize dostopnosti območja, s katero je bila ugotovljena dobra povezanost območja obravnave z infrastrukturo namenjeno pešcem, kolesarjem in javnemu potniškemu prometu ter določil Celostne prometne strategije MOL, ki predvideva ukrepe za zmanjšanje števila motornih vozil na mestnem cestnem omrežju, je bil v sklopu Mobilnostnega načrta parkirni normativ za potrebe Študentskega doma dodatno prilagojen oziroma zmanjšan.

Na podlagi usmeritev Mobilnostnega načrta je treba na območju obravnave za potrebe stanovalcev in zaposlenih v ŠD upoštevati naslednji prilagojen normativ za določanje števila PM za osebna vozila:

Prilagojen parkirni normativ za potrebe stanovalcev in zaposlenih v ŠD (osebna vozila):

- za 1 bivalno enoto (apartma) 0,25 PM

oziroma:

- **PM osebna vozila, stan. + zap. = 1 PM/4 bivalne enote (apartmaje) v ŠD**

PM za osebna vozila na podlagi prilagojenega normativa zadostijo potrebam po PM za stanovalce in zaposlene v ŠD. Vsa PM za osebna vozila za potrebe stanovalcev in zaposlenih v ŠD je treba zagotoviti v kletni garažni hiši na območju urejanja.

- (2) Število PM za potrebe stanovalcev in zaposlenih v Študentskem domu, določeno na podlagi prilagojenega normativa, predstavlja priporočeno (optimalno) število PM za osebna vozila. Pri določevanju končnega števila PM osebna vozila se lahko število, določeno na podlagi prilagojenega normativa, dodatno prilagodi, in sicer:

- zmanjšanje prilagojenega normativa za največ 10 % (minimalno število PM)

$$\text{PM osebna vozila, stan. + zap., minimalno} = 0,90 \times (\text{PM osebna vozila, stan. + zap.})$$

- povečanje prilagojenega normativa za največ 10 % (maksimalno število PM)

$$\text{PM osebna vozila, stan. + zap., maksimalno} = 1,10 \times (\text{PM osebna vozila, stan. + zap.})$$

Potrebe po dodatnih prilagoditvah normativa v okviru minimalno in maksimalno dovoljenega števila PM se lahko pojavijo kot posledica tehničnih in drugih omejitev pri načrtovanju objektov oziroma parkirnih površin, ki bi preprečevale, da se na območju urejanja zagotovi natančno priporočeno število PM. Predvidene vrednosti omogočajo, da se na območju urejanja, kljub odstopanju od priporočenega normativa, zagotovi ustrezne prometne razmere na področju mirujočega prometa, hkrati pa dovoljena odstopanja sledijo načelom trajnostne mobilnosti, katere namen je zmanjševanje števila PM in posledično motornega prometa na mestnem cestnem omrežju.

- (3) Od skupnega števila PM za potrebe stanovalcev in zaposlenih v Študentskem domu je treba v skladu s trenutno veljavnim predpisom zagotoviti najmanj 5 % PM prilagojenih gibalno oviranim osebam (širina PM najmanj 3,50 m). PM za gibalno ovirane osebe se predvidijo v kletni garažni hiši, v neposredni bližini komunikacijskih površin (vhodi v stavbo, dvigala ...).

- **PM gibalno ovirani, stan. + zap. = 0,05 x (PM osebna vozila, stan. + zap.)**

- (4) Na podlagi določil v OPN MOL ID je treba od skupnega števila PM za osebna vozila zagotoviti dodatnih 5 % PM za druga enosledna vozila. Zaradi prilagoditve parkirnega normativa za določanje števila PM za osebna vozila se prilagodi tudi normativ za določanje števila PM za druga enosledna vozila, pri čemer se upošteva, da se na račun zmanjšanja PM za osebna vozila poveča delež PM za druga enosledna vozila. Na podlagi določil Mobilnostnega načrta je treba na območju urejanja za potrebe stanovalcev in zaposlenih v ŠD upoštevati naslednji prilagojen normativ za določanje števila PM za druga enosledna vozila:

Prilagojen parkirni normativ za potrebe stanovalcev in zaposlenih v ŠD (enosledna vozila):

- dodatnih 20 % PM od skupnega števila PM za osebna vozila (stanovalci, zaposleni) oziroma:

$$- \text{PM}_{\text{enosledna vozila, stan. + zap.}} = 0,20 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, stan. + zap.}})$$

PM za enosledna vozila na podlagi prilagojenega normativa zadostijo potrebam po PM za stanovalce in zaposlene v Študentskem domu. Vsa PM za potrebe stanovalcev in zaposlenih v ŠD je treba zagotoviti na ustreznih površinah v kletni garažni hiši na območju urejanja oziroma na ustreznih, pred zunanjimi vplivi zaščitene površinah na nivoju terena, neposredno ob stavbi Študentskega doma.

- (5) Število PM za potrebe stanovalcev in zaposlenih v Študentskem domu, določeno na podlagi prilagojenega normativa, predstavlja priporočeno (optimalno) število PM za enosledna vozila. Pri določevanju končnega števila PM za enosledna vozila se lahko število PM, določeno na podlagi prilagojenega normativa, dodatno prilagodi, in sicer:

- zmanjšanje prilagojenega normativa za največ 10 % (minimalno število PM)

$$\text{PM}_{\text{enosledna vozila, stan. + zap, minimalno}} = 0,90 \times (\text{PM}_{\text{enosledna vozila, stan. + zap.}})$$

- povečanje prilagojenega normativa navzgor **ni omejeno** (maksimalno število PM)

PARKIRNA MESTA ZA MOTORNI PROMET – obiskovalci

- (6) Veljavni normativ v OPN MOL ID za potrebe obiskovalcev študentskega doma predvideva dodatnih 10 % PM od števila PM za osebna vozila za stanovalce in zaposlene v študentskem domu. Zaradi predhodne prilagoditve normativa za določanje števila PM za stanovalce in zaposlene v ŠD se prilagodi tudi normativ za določanje števila PM za potrebe obiskovalcev. Na podlagi določil Mobilnostnega načrta je treba za potrebe obiskovalcev ŠD upoštevati naslednji prilagojen normativ za določanje števila PM za osebna vozila:

Prilagojen parkirni normativ za potrebe obiskovalcev ŠD (osebna vozila):

- za 1 bivalno enoto (apartma) 0,05 PM

oziroma:

$$- \text{PM}_{\text{osebna vozila, obisk.}} = 1 \text{ PM}/20 \text{ bivalnih enot (apartmajev) v ŠD}$$

Vsa PM za potrebe obiskovalcev ŠD je treba zagotoviti na nivoju terena, v neposredni bližini stavbe Študentskega doma, z dostopom preko notranjega cestnega omrežja.

- (7) Število PM za potrebe obiskovalcev Študentskega doma, določeno na podlagi prilagojenega normativa, predstavlja priporočeno (optimalno) število PM za osebna vozila. Pri določevanju končnega števila PM za osebna vozila se lahko število, določeno na podlagi prilagojenega normativa, dodatno prilagodi, in sicer:

- zmanjšanje prilagojenega normativa za največ 10 % (minimalno število PM)

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, obisk., minimalno}} = 0,90 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obisk.}})$$

- povečanje prilagojenega normativa za največ 10 % (maksimalno število PM)

$$\text{PM osebna vozila, obisk., maksimalno} = 1,10 \times (\text{PM osebna vozila, obisk.})$$

Potrebe po dodatnih prilagoditvah normativa v okviru minimalno in maksimalno dovoljenega števila PM se lahko pojavijo kot posledica tehničnih in drugih omejitev pri načrtovanju objektov oziroma parkirnih površin, ki bi preprečevale, da se na območju urejanja zagotovi natančno priporočeno število PM. Predvidene vrednosti omogočajo, da se na območju urejanja, kljub odstopanju od priporočenega normativa, zagotovi ustrezne prometne razmere na področju mirujočega prometa, hkrati pa dovoljena odstopanja sledijo načelom trajnostne mobilnosti, katere namen je zmanjševanje števila PM in posledično motornega prometa na mestnem cestnem omrežju.

- (8) Od skupnega števila PM za potrebe obiskovalcev Študentskega doma je treba v skladu s trenutno veljavnim predpisom zagotoviti najmanj 5 % PM prilagojenih gibalno oviranim osebam (širina PM najmanj 3,50 m). PM za gibalno ovirane osebe se predvidijo na ustreznih površinah na nivoju terena, v neposredni bližini komunikacijskih površin stavbe (vhodi v stavbo, klančine ...).

$$\text{PM gibalno ovirani, obisk.} = 0,05 \times (\text{PM osebna vozila, obisk.})$$

- (9) Na podlagi določil v OPN MOL ID je treba od skupnega števila PM za osebna vozila zagotoviti dodatnih 5 % PM za druga enosledna vozila. Zaradi prilagoditve normativa za določanje števila PM za osebna vozila se prilagodi tudi normativ za določanje števila PM za druga enosledna vozila, pri čemer se upošteva, da se na račun zmanjšanja PM za osebna vozila poveča delež PM za druga enosledna vozila. Na podlagi določil Mobilnostnega načrta je treba na območju urejanja za potrebe obiskovalcev ŠD upoštevati naslednji prilagojen normativ za določanje števila PM za enosledna vozila:

Prilagojen parkirni normativ za potrebe obiskovalcev ŠD (enosledna vozila):

- dodatnih 20 % PM od skupnega števila PM za osebna vozila (obiskovalci)

oziroma:

$$\text{PM enosledna vozila, obisk.} = 0,20 \times (\text{PM osebna vozila, obisk.})$$

Vsa PM za potrebe obiskovalcev ŠD je treba zagotoviti na ustreznih, pred zunanjimi vplivi zaščitene površinah na nivoju terena, v neposredni bližini stavbe ŠD.

- (10) Število PM za potrebe obiskovalcev Študentskega doma, določeno na podlagi prilagojenega normativa, predstavlja priporočeno (optimalno) število PM za druga enosledna vozila. Pri določevanju končnega števila PM za druga enosledna vozila se lahko število, določeno na podlagi prilagojenega normativa, dodatno prilagodi, in sicer:

- zmanjšanje prilagojenega normativa za največ 10 % (minimalno število PM)

$$\text{PM enosledna vozila, obisk., minimalno} = 0,90 \times (\text{PM enosledna vozila, obisk.})$$

- povečanje prilagojenega normativa navzgor **ni omejeno** (maksimalno število PM)

PARKIRNA MESTA ZA KOLESARJE – stanovalci, zaposleni in obiskovalci

- (11) Veljavni normativ v OPN MOL ID za potrebe vseh uporabnikov študentskih domov predvideva 1 PM za kolesa na 2 postelji (1 PM/2 postelji). Zaradi prilagoditve normativa za določanje števila PM za osebna vozila se prilagodi tudi normativ za določanje števila PM za kolesa, pri čemer se upošteva, da se na račun zmanjšanja PM za osebna vozila poveča delež PM za kolesa. Na podlagi določil Mobilnostnega načrta je treba na območju urejanja za potrebe uporabnikov ŠD upoštevati naslednji prilagojen normativ za določanje števila PM za kolesa:

Prilagojen parkirni normativ za potrebe vseh uporabnikov ŠD (kolesa):

- na 1 posteljo v Študentskem domu 0,90 PM

Od skupnega števila PM za priklopljanje koles se 90 % PM zagotovi ta potrebe stanovalcev Študentskega doma, 10 % PM pa za potrebe zaposlenih in obiskovalcev obravnavanega študentskega doma.

oziroma:

- **PM kolesa, vsi uporabniki = 1 PM/1,11 postelje v Študentskem domu**
- **PM kolesa, stanovalci = 0,90 x (PM kolesa, vsi uporabniki)**
- **PM kolesa, zap. + obisk. = 0,10 x (PM kolesa, vsi uporabniki)**

PM za kolesa za potrebe stanovalcev študentskega doma je treba zagotoviti na ustreznih, pred zunanjimi vplivi zaščitene površine na nivoju terena, v neposredni bližini vhodov v objekt oziroma v kolesarnicah v pritličju Študentskega doma, pri čemer mora biti večji delež PM za priklopljanje koles na nivoju terena ustrezno varovan (zaprte kolesarnice z omejenim dostopom).

PM za kolesa za potrebe zaposlenih in obiskovalcev Študentskega doma je treba zagotoviti na ustreznih, pred zunanjimi vplivi zaščitene površine na nivoju terena, v bližini vhodov v stavbo ŠD.

- (12) Število kolesarskih PM za potrebe uporabnikov Študentskega doma, določeno na podlagi prilagojenega normativa, predstavlja minimalno število PM za kolesa, ki jih je na območju urejanja treba zagotoviti (**odstopanje navzdol ni dovoljeno**).

Odstopanje od prilagojenega normativa za kolesarska PM navzgor **ni omejeno**.

Povzetek usmeritev za določanje števila PM za potrebe Študentskega doma je prikazan v nadaljevanju:

PARKIRNA MESTA ZA POTREBE ŠTUDENTSKEGA DOMA		
Prilagojeni parkirni normativi – Mobilnostni načrt		
osebna vozila	PM za stanovalce in zaposlene	1 PM/4 bivalne enote (apartmaje) v ŠD
	PM za obiskovalce	1 PM/20 bivalnih enot (apartmajev) v ŠD
	PM za gibalno ovirane osebe (stanovalci, zaposleni)	najmanj 5 % od števila PM za stanovalce in zaposlene
	PM za gibalno ovirane osebe (obiskovalci)	najmanj 5 % od števila PM za obiskovalce
enosledna vozila	PM za stanovalce in zaposlene	dodatnih 20 % od skupnega št. PM za osebna vozila za stanovalce in zaposlene
	PM za obiskovalce	dodatnih 20 % od skupnega št. PM za osebna vozila za obiskovalce
kolesa	PM za stanovalce	0,90 x (1 PM/1,11 postelje v ŠD)
	PM za zaposlene in obiskovalce	0,10 x (1 PM/1,11 postelje v ŠD)

Opombe:

(*) Prilagojen parkirni normativ za izračun števila PM za osebna vozila, določen z Mobilnostnim načrtom, predstavlja priporočen (optimalni) normativ, ki se ga lahko v skladu z določili Mobilnostnega načrta dodatno prilagodi, in sicer z odstopanjem navzdol do 10 % (min. št. PM) in navzgor do 10 % (maks. št. PM).

(**) Prilagojen parkirni normativ za izračun števila PM za druga enosledna vozila, določen z Mobilnostnim načrtom, predstavlja priporočen (optimalni) normativ, ki se ga lahko v skladu z določili Mobilnostnega načrta dodatno prilagodi, in sicer z odstopanjem navzdol do 10 % (minimalno št. PM), medtem ko število parkirnih mest navzgor ni omejeno.

(***) Prilagojen parkirni normativ za izračun števila PM za priklapljanje koles, določen z Mobilnostnim načrtom, predstavlja minimalni normativ, kar pomeni, da odstopanja od normativa navzdol niso dovoljena. V skladu z določili Mobilnostnega načrta število PM za priklapljanje koles navzgor ni omejeno.

8.2. USMERITVE ZA DOLOČEVANJE USTREZNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST ZA POTREBE AKADEMIJE ZA LIKOVNO UMETNOST IN OBLIKOVANJE UL (UL ALUO)

PARKIRNA MESTA ZA MOTORNI PROMET – zaposleni, obiskovalci

- (1) Veljavni normativ v OPN MOL ID za potrebe uporabnikov visokošolskih ustanov (zaposleni, obiskovalci) predvideva 1 PM/30,00 m² bruto tlorisne površine (BTP), pri čemer se v izračunu upoštevajo samo površine stavbe, ki so namenjene zaposlenim (pisarne, kabineti, del komunikacijskih in sanitarnih površin ...). Na podlagi normativa je treba najmanj 20 % od skupnega števila PM za osebna vozila nameniti obiskovalcem. Z upoštevanjem predvidene lokacije (parkirna cona 2) je treba za potrebe Akademije za likovno umetnost in oblikovanje Univerze v Ljubljani na podlagi določil OPN MOL ID zagotoviti najmanj 50 % z normativom predpisanih PM za osebna vozila (minimalni normativ).

Na podlagi predhodno izvedene analize dostopnosti območja, s katero je bila ugotovljena dobra povezanost območja obravnave z infrastrukturo namenjeno pešcem, kolesarjem in javnemu potniškemu prometu ter določil Celostne prometne strategije MOL, ki predvideva ukrepe za zmanjšanje števila motornih vozil na mestnem cestnem omrežju, je bil v sklopu Mobilnostnega načrta normativ za potrebe uporabnikov UL ALUO dodatno prilagojen. Na podlagi določil Mobilnostnega načrta je treba na območju urejanja za potrebe zaposlenih in obiskovalcev UL ALUO upoštevati naslednji prilagojen normativ za določanje števila PM za osebna vozila:

Število PM za potrebe zaposlenih se določi na podlagi pričakovane strukture mobilnosti, ki je bila na obravnavanem območju v sklopu predhodno izvedene analize mobilnosti ugotovljena za zaposlene (namen potovanj »delo«).

Pričakovana struktura mobilnosti na območju urejanja (namen potovanj »delo«)

- avtomobil:	65 %
- javni potniški promet:	15 %
- kolo:	9 %
- hoja:	11 %

Na podlagi ugotovitev izvedene analize dostopnosti območja, s katero je bila ugotovljena dobra dostopnost do območja urejanja z vidika trajnostnih oblik mobilnosti (JPP, kolo, hoja) in določili Celostne prometne strategije MOL, katere glavni cilj je zmanjšanje števila motornih vozil na mestnem cestnem omrežju, se pri določevanju števila parkirnih mest za osebna vozila za potrebe zaposlenih ugotovljeni delež uporabe osebnega vozila dodatno prilagodi oziroma zmanjša. Pri izračunu števila parkirnih mest za osebna vozila za potrebe zaposlenih se tako upošteva, da je na območju urejanja treba zagotoviti parkirna mesta za 55 % zaposlenih. Dodatno zmanjšanje predvidenega deleža osebnih vozil za 10 % sledi načelom Celostne prometne strategije MOL po zmanjšanju motornega prometa, hkrati pa prilagojeni normativ omogoča, da se na območju urejanja zagotovi ustrezno število parkirnih za osebna vozila, ki zadosti realnim potrebam po parkirnih mestih za zaposlene.

Na podlagi prilagojene strukture mobilnosti se za potrebe UL ALUO število PM za osebna vozila zaposlenih določi na podlagi naslednjega prilagojenega normativa:

$$\text{PM osebna vozila, zaposleni} = 0,55 \times \text{N skupno število zaposlenih na UL ALUO}$$

Vsa PM za potrebe zaposlenih na Akademiji za likovno umetnost in oblikovanje UL (UL ALUO) je treba zagotoviti v kletni garažni hiši na območju urejanja.

- (2) Veljavni normativ v OPN MOL ID določa, da se od skupnega števila PM za osebna vozila zaposlenih zagotovi najmanj 20 % PM za potrebe obiskovalcev. Pri določevanju števila PM za potrebe obiskovalcev UL ALUO se osnovni normativ v tej toči spremeni, in sicer je za potrebe obiskovalcev treba zagotoviti dodatnih 20 % PM od števila PM za zaposlene.

Priporočeno število PM za osebna vozila obiskovalcev UL ALUO se določi kot:

$$\text{PM osebna vozila, obiskovalci} = 0,20 \times \text{PM osebna vozila, zaposleni}$$

Vsa PM za potrebe obiskovalcev Akademije za likovno umetnost in oblikovanje UL (UL ALUO) je treba zagotoviti na nivoju terena, v neposredni bližini stavbe, z dostopom preko notranjega cestnega omrežja.

- (3) Število PM za potrebe zaposlenih in obiskovalcev UL ALUO, določeno na podlagi predhodno opisanih normativov, predstavlja priporočeno (optimalno) število PM za osebna vozila.

Pri določevanju končnega števila PM za osebna vozila se lahko število, določeno na podlagi teh normativov, dodatno prilagodi, in sicer:

- zmanjšanje prilagojenega normativa za največ 10 % (minimalno število PM)

$$\text{PM osebna vozila, zaposleni, minimalno} = 0,90 \times (\text{PM osebna vozila, zaposleni})$$

$$\text{PM osebna vozila, obiskovalci, minimalno} = 0,90 \times (\text{PM osebna vozila, obiskovalci})$$

- povečanje prilagojenega normativa za največ 10 % (maksimalno število PM)

$$\text{PM osebna vozila, zaposleni, maksimalno} = 1,10 \times (\text{PM osebna vozila, zaposleni})$$

$$\text{PM osebna vozila, obiskovalci, maksimalno} = 1,10 \times (\text{PM osebna vozila, obiskovalci})$$

Potrebe po dodatnih prilagoditvah normativa v okviru minimalno in maksimalno dovoljenega števila PM se lahko pojavijo kot posledica tehničnih in drugih omejitev pri načrtovanju objektov oziroma parkirnih površin, ki bi preprečevale, da se na območju urejanja zagotovi natančno priporočeno število PM. Predvidene vrednosti omogočajo, da se na območju urejanja, kljub odstopanju od priporočenega normativa, zagotovi ustrezne prometne razmere na področju mirujočega prometa, hkrati pa dovoljena odstopanja sledijo načelom trajnostne mobilnosti, katere namen je zmanjševanje števila PM in posledično motornega prometa na mestnem cestnem omrežju.

- (4) Od števila PM za potrebe zaposlenih in obiskovalcev Akademije za likovno umetnost in oblikovanje UL (UL ALUO) je treba skladno z veljavnim predpisom zagotoviti najmanj 5 % PM prilagojenih gibalno oviranim osebam (širina PM najmanj 3,50 m).

PM za gibalno ovirane osebe za potrebe zaposlenih se predvidijo v kletni garažni hiši, v neposredni bližini komunikacijskih površin (vhodi v stavbo, dvigala ...).

$$\text{PM}_{\text{gibalno ovirani, zaposleni}} = 0,05 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni}})$$

PM za gibalno ovirane osebe za potrebe obiskovalcev se predvidijo na ustreznih površinah na nivoju terena, v neposredni bližini komunikacijskih površin (vhodi v stavbo, klančine ...).

$$\text{PM}_{\text{gibalno ovirani, obiskovalci}} = 0,05 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci}})$$

- (5) Na podlagi določil v OPN MOL ID je treba od skupnega števila PM za osebna vozila zagotoviti dodatnih 5 % PM za druga enosledna vozila. Zaradi prilagoditve normativov za določanje števila PM za osebna vozila se prilagodi tudi normativ za določanje števila PM za druga enosledna vozila, pri čemer se upošteva, da se na račun zmanjšanja PM za osebna vozila poveča delež PM za druga enosledna vozila. Na podlagi določil Mobilnostnega načrta je treba na območju urejanja za potrebe zaposlenih in obiskovalcev UL ALUO upoštevati naslednji prilagojen normativ za določanje števila PM za enosledna vozila:

Prilagojen normativ za potrebe zaposlenih in obiskovalcev UL ALUO (enosledna vozila):

- dodatnih 20 % PM od skupnega števila PM za osebna vozila (zaposleni)

$$\text{PM}_{\text{enosledna vozila, zaposleni}} = 0,20 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni}})$$

- dodatnih 20 % PM od skupnega števila PM za osebna vozila (obiskovalci)

$$\text{PM}_{\text{enosledna vozila, obiskovalci}}^* = 0,20 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci}})$$

* **opomba:** PM za potrebe obiskovalcev se lahko uporablja tudi kot PM za potrebe študentov.

Vsa PM za druga enosledna vozila za potrebe zaposlenih na UL ALUO je treba zagotoviti na ustreznih površinah v kletni garažni hiši na območju urejanja oz. na ustreznih, pred zunanjimi vplivi zaščitene površinah na nivoju terena, neposredno ob stavbi Akademije.

Vsa PM za enosledna vozila za potrebe obiskovalcev UL ALUO je treba zagotoviti na ustreznih, pred zunanjimi vplivi zaščitene površinah na nivoju terena, neposredno ob stavbi Akademije.

- (6) Število PM za enosledna vozila za potrebe zaposlenih in obiskovalcev UL ALUO, določeno na podlagi prilagojenega normativa, predstavlja priporočeno (optimalno) število PM za druga enosledna vozila. Pri določevanju končnega števila PM za druga enosledna vozila se lahko število PM, določeno na podlagi prilagojenega normativa, dodatno prilagodi, in sicer:

- zmanjšanje prilagojenega normativa za največ 10 % (minimalno število PM)

$$\text{PM}_{\text{enosledna vozila, zaposleni, minimalno}} = 0,90 \times (\text{PM}_{\text{enosledna vozila, zaposleni}})$$

$$\text{PM}_{\text{enosledna vozila, obiskovalci, minimalno}} = 0,90 \times (\text{PM}_{\text{enosledna vozila, obiskovalci}})$$

- povečanje prilagojenega normativa za navzgor **ni omejeno** (maksimalno število PM)
(določilo velja za zaposlene in obiskovalce)

PARKIRNA MESTA ZA KOLESARJE – zaposleni, obiskovalci in študenti

- (7) Veljavni normativ v OPN MOL ID za potrebe uporabnikov visokošolskih ustanov predvideva 1 PM za kolesa na 5 zaposlenih ter dodatno 1 PM na 5 študentov. PM za kolesa za obiskovalce niso posebej definirana. Zaradi prilagoditve normativa za določanje števila PM za osebna vozila se prilagodi tudi normativ za določanje števila PM za kolesa, pri čemer se upošteva, da se na račun zmanjšanja PM za osebna vozila poveča delež PM za kolesa.
- (8) Na podlagi določil Mobilnostnega načrta je treba na območju urejanja za potrebe vseh uporabnikov UL ALUO upoštevati naslednji prilagojen za določanje števila PM za kolesa:

Prilagojen parkirni normativ za potrebe uporabnikov UL ALUO (kolesa):

- **PM kolesa, študenti = 1 PM/5 študentov**
- **PM kolesa, zaposleni = 1 PM/4 zaposlene**
- **PM kolesa, obiskovalci = dodatnih 25 % od PM kolesa, zaposleni**

PM za kolesa za potrebe uporabnikov UL ALUO je treba zagotoviti na urejenih, pred zunanjimi vplivi zaščitnih površinah na nivoju terena, v bližini vhodov v stavbo.

- (9) Število kolesarskih PM za potrebe uporabnikov UL ALUO, določeno na podlagi prilagojenega normativa, predstavlja minimalno število PM za kolesa, ki jih je na območju urejanja treba zagotoviti (**odstopanje navzdol ni dovoljeno**).

Odstopanje od prilagojenega normativa za kolesarska PM navzgor **ni omejeno**.

Povzetek usmeritev za določanje števila PM za potrebe UL ALUO je prikazan v nadaljevanju:

PARKIRNA MESTA ZA POTREBE UL ALUO		
Prilagojeni parkirni normativi – Mobilnostni načrt		
osebna vozila	PM za zaposlene	$0,55 \times N$ skupno število zaposlenih na UL ALUO
	PM za obiskovalce	dodatnih 20 % od števila PM za zaposlene
	PM za gibalno ovirane osebe (zaposleni)	najmanj 5 % od števila PM za zaposlene
	PM za gibalno ovirane osebe (obiskovalci)	najmanj 5 % od števila PM za obiskovalce
enosledna vozila	PM za zaposlene	dodatnih 20 % od skupnega št. PM za osebna vozila za zaposlene
	PM za obiskovalce	dodatnih 20 % od skupnega št. PM za osebna vozila za obiskovalce
kolesa	PM za študente	1 PM/5 študentov
	PM za zaposlene	1 PM/4 zaposlene
	PM za obiskovalce	dodatnih 25 % od števila kolesarskih PM za zaposlene

Opombe:

(*) Prilagojen parkirni normativ za izračun števila PM za osebna vozila, določen z Mobilnostnim načrtom, predstavlja priporočen (optimalni) normativ, ki se ga lahko v skladu z določili Mobilnostnega načrta dodatno prilagodi, in sicer z odstopanjem navzdol do 10 % (min. št. PM) in navzgor do 10 % (maks. št. PM).

(**) Prilagojen parkirni normativ za izračun števila PM za druga enosledna vozila, določen z Mobilnostnim načrtom, predstavlja priporočen (optimalni) normativ, ki se ga lahko v skladu z določili Mobilnostnega načrta dodatno prilagodi, in sicer z odstopanjem navzdol do 10 % (minimalno št. PM), med tem ko število parkirnih mest navzgor ni omejeno.

(***) Prilagojen parkirni normativ za izračun števila PM za priklapljanje koles, določen z Mobilnostnim načrtom, predstavlja minimalni normativ, kar pomeni, da odstopanja od normativa navzdol niso dovoljena. V skladu z določili Mobilnostnega načrta število PM za priklapljanje koles navzgor ni omejeno.

(****) PM za enosledna vozila za potrebe obiskovalcev se lahko uporablja tudi kot PM za potrebe študentov oziroma kot kombinacija PM za obiskovalce in študente.

8.3. USMERITVE ZA DOLOČEVANJE USTREZNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST ZA POTREBE SREDNJE ŠOLE ZA OBLIKOVANJE IN FOTOGRAFIJO (SŠOF) IN SREDNJE EKONOMSKE ŠOLE LJUBLJANA (SEŠ)

PARKIRNA MESTA ZA MOTORNI PROMET – zaposleni, obiskovalci

- (1) Veljavni normativ v OPN MOL ID za potrebe uporabnikov srednješolskih ustanov (zaposleni, obiskovalci) predvideva 1,25 PM/1 učilnico, od tega največ 20 % PM za potrebe obiskovalcev. Z upoštevanjem predvidene lokacije (parkirna cona 2) je treba za potrebe obeh srednješolskih ustanov oz. zavodov na območju urejanja (SŠOF in SEŠ), na podlagi določil v OPN MOL ID zagotoviti najmanj 50 % z normativom predpisanih PM za osebna vozila (minimalni normativ).

Na podlagi predhodno izvedene analize dostopnosti območja, s katero je bila ugotovljena dobra povezanost območja obravnave z infrastrukturo namenjeno pešcem, kolesarjem in javnemu potniškemu prometu ter določil Celostne prometne strategije MOL, ki predvideva ukrepe za zmanjšanje števila motornih vozil na mestnem cestnem omrežju, je bil v sklopu Mobilnostnega načrta parkirni normativ za potrebe uporabnikov obeh srednjih šol dodatno prilagojen. Na podlagi določil Mobilnostnega načrta je treba na območju urejanja za potrebe zaposlenih in obiskovalcev SŠOF oziroma SEŠ upoštevati naslednji prilagojen normativ za določanje števila PM za osebna vozila:

Število PM za potrebe zaposlenih se določi na podlagi pričakovane strukture mobilnosti, ki je bila na obravnavanem območju v sklopu predhodno izvedene analize mobilnosti ugotovljena za zaposlene (namen potovanj »delo«).

Pričakovana struktura mobilnosti na območju urejanja (namen potovanj »delo«)

- avtomobil:	65 %
- javni potniški promet:	15 %
- kolo:	9 %
- hoja:	11 %

Na podlagi ugotovitev izvedene analize dostopnosti območja, s katero je bila ugotovljena dobra dostopnost do območja urejanja z vidika trajnostnih oblik mobilnosti (JPP, kolo, hoja) in določili Celostne prometne strategije MOL, katere glavni cilj je zmanjšanje števila motornih vozil na mestnem cestnem omrežju, se pri določevanju števila parkirnih mest za osebna vozila za potrebe zaposlenih ugotovljeni delež uporabe osebnega vozila dodatno prilagodi oziroma zmanjša. Pri izračunu števila parkirnih mest za osebna vozila za potrebe zaposlenih se tako upošteva, da je na območju urejanja treba zagotoviti parkirna mesta za 55 % zaposlenih. Dodatno zmanjšanje predvidenega deleža osebnih vozil za 10 % sledi načelom Celostne prometne strategije MOL po zmanjšanju motornega prometa, hkrati pa prilagojeni normativ omogoča, da se na območju urejanja zagotovi ustrezno število parkirnih za osebna vozila, ki zadosti realnim potrebam po parkirnih mestih za zaposlene.

Na podlagi prilagojene strukture mobilnosti se za potrebe SŠOF oz. SEŠ število PM za osebna vozila zaposlenih določi na podlagi naslednjega prilagojenega normativa:

PM osebna vozila, zaposleni, SŠOF = $0,55 \times N$ skupno število zaposlenih na SŠOF

PM osebna vozila, zaposleni, SEŠ = $0,55 \times N$ skupno število zaposlenih na SEŠ

Vsa PM za potrebe zaposlenih na obeh srednjih šolah na območju urejanja (SŠOF in SEŠ) je treba zagotoviti v kletni garažni hiši na območju urejanja.

- (2) Veljavni normativ v OPN MOL ID določa, da se od skupnega števila PM za osebna vozila zaposlenih zagotovi največ 20 % PM za potrebe obiskovalcev. Pri določevanju števila PM za potrebe obiskovalcev SŠOF oziroma SEŠ se osnovni normativ v tej toči spremeni, in sicer je za potrebe obiskovalcev treba zagotoviti dodatnih 20 % PM od števila PM za zaposlene.

Priporočeno število PM za osebna vozila obiskovalcev SŠOF oziroma SEŠ se določi kot:

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SŠOF}} = 0,20 \times \text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SŠOF}}$$

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SEŠ}} = 0,20 \times \text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SEŠ}}$$

Vsa PM za potrebe obiskovalcev SŠOF oziroma SEŠ je treba zagotoviti na nivoju terena, v neposredni bližini posamezne stavbe, z dostopom preko notranjega cestnega omrežja.

- (3) Število PM za potrebe zaposlenih in obiskovalcev na SŠOF oziroma SEŠ, določeno na podlagi predhodno opisanih normativov, predstavlja priporočeno (optimalno) število PM za osebna vozila. Pri določevanju končnega števila PM za osebna vozila se lahko število, določeno na podlagi teh normativov, dodatno prilagodi, in sicer:

- zmanjšanje prilagojenega normativa za največ 10 % (minimalno število PM)

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SŠOF, minimalno}} = 0,90 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SŠOF}})$$

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SŠOF, minimalno}} = 0,90 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SŠOF}})$$

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SEŠ, minimalno}} = 0,90 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SEŠ}})$$

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SEŠ, minimalno}} = 0,90 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SEŠ}})$$

- povečanje prilagojenega normativa za največ 10 % (maksimalno število PM)

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SŠOF, maksimalno}} = 1,10 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SŠOF}})$$

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SŠOF, maksimalno}} = 1,10 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SŠOF}})$$

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SEŠ, maksimalno}} = 1,10 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SEŠ}})$$

$$\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SEŠ, maksimalno}} = 1,10 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SEŠ}})$$

Potrebe po dodatnih prilagoditvah normativa v okviru minimalno in maksimalno dovoljenega števila PM se lahko pojavijo kot posledica tehničnih in drugih omejitev pri načrtovanju objektov oziroma parkirnih površin, ki bi preprečevale, da se na območju urejanja zagotovi natančno priporočeno število PM. Predvidene vrednosti omogočajo, da se na območju urejanja, kljub odstopanju od priporočenega normativa, zagotovi ustrezne prometne razmere na področju mirujočega prometa, hkrati pa dovoljena odstopanja sledijo načelom trajnostne mobilnosti, katere namen je zmanjševanje števila PM in posledično motornega prometa na mestnem cestnem omrežju.

- (4) Od števila PM za potrebe zaposlenih in obiskovalcev obeh srednjih šol (SŠOF in SEŠ) je treba v skladu z veljavnim predpisom zagotoviti najmanj 5 % PM prilagojenih gibalno oviranim osebam (širina PM najmanj 3,50 m).

PM za gibalno ovirane osebe za potrebe zaposlenih se predvidijo v kletni garažni hiši, v neposredni bližini komunikacijskih površin (vhodi v stavbo, dvigala ...).

$$\text{PM}_{\text{gibalno ovirani, zaposleni, SŠOF}} = 0,05 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SŠOF}})$$

$$\text{PM}_{\text{gibalno ovirani, zaposleni, SEŠ}} = 0,05 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SEŠ}})$$

PM za gibalno ovirane osebe za potrebe obiskovalcev se predvidijo na ustreznih površinah na nivoju terena, v neposredni bližini komunikacijskih površin posamezne stavbe (vhodi v stavbo, klančine ...).

$$\text{PM}_{\text{gibalno ovirani, obiskovalci, SŠOF}} = 0,05 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SŠOF}})$$

$$\text{PM}_{\text{gibalno ovirani, obiskovalci, SEŠ}} = 0,05 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SEŠ}})$$

- (5) Na podlagi določil v OPN MOL ID je treba od skupnega števila PM za osebna vozila zagotoviti dodatnih 5 % PM za druga enosledna vozila. Zaradi prilagoditve normativov določanje števila PM za osebna vozila se prilagodi tudi normativ za določanje števila PM za druga enosledna vozila, pri čemer se upošteva, da se na račun zmanjšanja PM za osebna vozila poveča delež PM za druga enosledna vozila. Na podlagi določil Mobilnostnega načrta je treba na območju urejanja za potrebe zaposlenih in obiskovalcev SŠOF oz. SEŠ upoštevati naslednji prilagojen normativ za določanje števila PM:

Prilagojen normativ za potrebe zaposlenih in obiskovalcev SŠOF ozi SEŠ (enosledna vozila):

- dodatnih 20 % PM od skupnega števila PM za osebna vozila (zaposleni)

$$\text{PM}_{\text{enosledna vozila, zaposleni, SŠOF}} = 0,20 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SŠOF}})$$

$$\text{PM}_{\text{enosledna vozila, zaposleni, SEŠ}} = 0,20 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, zaposleni, SEŠ}})$$

- dodatnih 20 % PM od skupnega števila PM za osebna vozila (obiskovalci)

$$\text{PM}_{\text{enosledna vozila, obiskovalci, SŠOF}} = 0,20 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SŠOF}})$$

$$\text{PM}_{\text{enosledna vozila, obiskovalci, SEŠ}} = 0,20 \times (\text{PM}_{\text{osebna vozila, obiskovalci, SEŠ}})$$

* **opomba:** PM za potrebe obiskovalcev se lahko uporablja tudi kot PM za potrebe študentov.

Vsa PM za enosledna vozila za potrebe zaposlenih na SŠOF oz. SEŠ je treba zagotoviti na ustreznih površinah v kletni garažni hiši na območju urejanja oz. na ustreznih, pred zunanjimi vplivi zaščitene površinah na nivoju terena, v neposredni bližini posamezne stavbe.

Vsa PM za enosledna vozila za potrebe obiskovalcev SŠOF oz. SEŠ je treba zagotoviti na ustreznih, pred zunanjimi vplivi zaščitene površinah na nivoju terena, v neposredni bližini posamezne stavbe.

- (6) Število PM za enosledna vozila za potrebe zaposlenih in obiskovalcev SŠOF oz. SEŠ, določeno na podlagi prilagojenega normativa, predstavlja priporočeno (optimalno) število PM za druga enosledna vozila. Pri določevanju končnega števila PM za druga enosledna vozila se lahko število, določeno na podlagi prilagojenega normativa, dodatno prilagodi, in sicer:

- zmanjšanje prilagojenega normativa za največ 10 % (minimalno število PM)
 - PM enosledna vozila, zaposleni, minimalno, SŠOF = 0,90 x (PM enosledna vozila, zaposleni, SŠOF)**
 - PM enosledna vozila, obiskovalci, minimalno, SŠOF = 0,90 x (PM enosledna vozila, obiskovalci, SŠOF)**
 - PM enosledna vozila, zaposleni, minimalno, SEŠ = 0,90 x (PM enosledna vozila, zaposleni, SEŠ)**
 - PM enosledna vozila, obiskovalci, minimalno, SEŠ = 0,90 x (PM enosledna vozila, obiskovalci, SEŠ)**
- povečanje prilagojenega normativa za navzgor **ni omejeno** (maksimalno število PM)
(določilo velja za zaposlene in obiskovalce – SŠOF in SEŠ)

PARKIRNA MESTA ZA KOLESARJE – zaposleni, obiskovalci in študenti

- (7) Veljavni normativ v OPN MOL ID za potrebe uporabnikov srednješolskih ustanov predvideva 1 PM za kolesa na 6 zaposlenih ter dodatno 1 PM na 6 dijakov. PM za kolesa za obiskovalce niso posebej definirana. Zaradi prilagoditve normativa za določanje števila PM za osebna vozila se prilagodi tudi normativ za določanje števila PM za kolesa, pri čemer se upošteva, da se na račun zmanjšanja PM za osebna vozila poveča delež PM za kolesa. Na podlagi določil Mobilnostnega načrta je treba na območju urejanja za potrebe vseh uporabnikov SŠOF oz. SEŠ upoštevati naslednji prilagojen za določanje števila PM:

Prilagojen parkirni normativ za potrebe uporabnikov SŠOF (kolesa):

- **PM kolesa, študenti, SŠOF = 1 PM/6 dijakov**
- **PM kolesa, zaposleni, SŠOF = 1 PM/4 zaposlene**
- **PM kolesa, obiskovalci, SŠOF = dodatnih 25 % od PM kolesa, zaposleni, SŠOF**

Prilagojen parkirni normativ za potrebe uporabnikov SEŠ (kolesa):

- **PM kolesa, študenti, SEŠ = 1 PM/6 dijakov**
- **PM kolesa, zaposleni, SEŠ = 1 PM/4 zaposlene-**
- **PM kolesa, obiskovalci, SEŠ = dodatnih 25 % od PM kolesa, zaposleni, SEŠ**

PM za kolesa za potrebe uporabnikov SŠOF oz. SEŠ je treba zagotoviti na ustreznih, pred zunanjimi vplivi zaščitene površinah na nivoju terena, v bližini vhodov v posamezno stavbo. V kolikor so ob SEŠ parkirna mesta za kolesa zagotovljena že v obstoječem stanju, je na območju urejanja za potrebe SEŠ treba zagotoviti samo manjkajoči delež PM za kolesa.

- (8) Število kolesarskih PM za potrebe uporabnikov obeh srednjih šol (SŠOF in SEŠ), določeno na podlagi prilagojenega normativa, predstavlja minimalno število PM za kolesa, ki jih je na območju urejanja treba zagotoviti (**odstopanje navzdol ni dovoljeno**).

Odstopanje od prilagojenega normativa za kolesarska PM navzgor **ni omejeno**.

OSTALA PARKIRNA MESTA

- (9) Mesta za začasno ustavljanje šolskih avtobusov se uredijo na ustrezno utrjenih površinah z dostopom iz javnega (notranjega) cestnega omrežja (npr. ploščad pred vhodom). Na območju SŠOF in SEŠ je treba zagotoviti primerne površine za ustavljanje najmanj dveh avtobusov.

Povzetek usmeritev za določanje števila PM za potrebe SŠOF oziroma SEŠ je prikazan v nadaljevanju:

PARKIRNA MESTA ZA POTREBE SŠOF in SEŠ		
Prilagojeni parkirni normativi – Mobilnostni načrt		
osebna vozila	PM za zaposlene	$0,55 \times N$ skupno število zaposlenih na SŠOF/SEŠ
	PM za obiskovalce	dodatnih 20 % od števila PM za zaposlene
	PM za gibalno ovirane osebe (zaposleni)	najmanj 5 % od števila PM za zaposlene
	PM za gibalno ovirane osebe (obiskovalci)	najmanj 5 % od števila PM za obiskovalce
enosledna vozila	PM za zaposlene	dodatnih 20 % od skupnega št. PM za osebna vozila za zaposlene
	PM za obiskovalce	dodatnih 20 % od skupnega št. PM za osebna vozila za obiskovalce
kolesa	PM za študente	1 PM/6 dijakov
	PM za zaposlene	1 PM/4 zaposlene
	PM za obiskovalce	dodatnih 25 % od števila kolesarskih PM za zaposlene
ostalo	PM za avtobuse	ustrezne površine za začasno ustavljanje najmanj dveh šolskih avtobusov (npr. na ploščadi pred objekti)

Opombe:

(*) Prilagojen parkirni normativ za izračun števila PM za osebna vozila, določen z Mobilnostnim načrtom, predstavlja priporočen (optimalni) normativ, ki se ga lahko v skladu z določili Mobilnostnega načrta dodatno prilagodi, in sicer z odstopanjem navzdol do 10 % (min. št. PM) in navzgor do 10 % (maks. št. PM).

(**) Prilagojen parkirni normativ za izračun števila PM za druga enosledna vozila, določen z Mobilnostnim načrtom, predstavlja priporočen (optimalni) normativ, ki se ga lahko v skladu z določili Mobilnostnega načrta -dodatno prilagodi, in sicer z odstopanjem navzdol do 10 % (minimalno št. PM), med tem ko število parkirnih mest navzgor ni omejeno.

(***) Prilagojen parkirni normativ za izračun števila PM za priklopljanje koles, določen z Mobilnostnim načrtom, predstavlja minimalni normativ, kar pomeni, da odstopanja od normativa navzdol niso dovoljena. V skladu z določili Mobilnostnega načrta število PM za priklopljanje koles navzgor ni omejeno.

(****) PM za enosledna vozila za potrebe obiskovalcev se lahko uporablja tudi kot PM za potrebe študentov oziroma kot kombinacija PM za obiskovalce in študente.

8.4. USMERITVE ZA DOLOČEVANJE USTREZNEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST ZA POTREBE NOVE ŠPORTNE DVORANE NA OBMOČJU UREJANJA

- (1) Nova Športna dvorana na območju urejanja bo primarno namenjena potrebam Srednje šole za oblikovanje in fotografijo in Srednje ekonomske šole Ljubljana, zato za potrebe športne dvorane ni potrebno zagotavljati dodatnih parkirnih mest.
- (2) V popoldanskem in večernem času se športna dvorana lahko nameni potrebam drugih uporabnikov (športna društva, organizirane vadbe, rekreacije občanov, prireditve ...). Ker tovrstne vsebine oziroma aktivnosti časovno ne sovpadajo s primarnimi dejavnostmi na območju urejanja (šolske dejavnosti), lahko uporabniki športne dvorane v popoldanskem času uporabljajo parkirna mesta na nivoju terena v okolici športne dvorane, ki so sicer primarno namenjena drugim uporabnikom (PM za potrebe obiskovalcev izobraževalnih ustanov na območju urejanja).

V primeru organizacije različnih prireditev, kjer se pričakuje večje število obiskovalcev se lahko v popoldanskem času za potrebe obiskovalcev oz. drugih udeležencev nameni tudi parkirne površine v kletnih garažnih hišah na območju urejanja, pri čemer je treba tovrsten prometni režim ustrezno označiti in nadzirati.

8.5. IZRAČUN PRIPOROČENEGA ŠTEVILA PARKIRNIH MEST

V nadaljevanju je prikazan izračun priporočenega števila PM na območju urejanja, ki je bil izveden na podlagi določil, predstavljenih v predhodni fazi tega mobilnostnega načrta ter z upoštevanjem pridobljenih podatkov o posameznih obravnavanih objektih (število uporabnikov, površine ...). V primeru, da se v naslednjih fazah projekta vhodni podatki bistveno spremenijo, je treba na podlagi usmeritev za določevanje potrebnega števila parkirnih mest (poglavje 8), izračun ponoviti.

IZRAČUN PRIPOROČENEGA ŠTEVILA PM ZA ŠTUDENTSKI DOM

Ključni vhodni podatki za izračun števila PM:

- število bivalnih enot (apartmajev): 100
- število postelj v študentskem domu: 370

PRIPOROČENO ŠTEVILO PM NA PODLAGI MOBILNOSTNEGA NAČRTA	ŠTEVILO PM
ŠTUDENTSKI DOM	

Parkirna mesta za osebna vozila	PM za stanovalce in zaposlene (brez gib. ovir.)	23
	PM za gib. ovirane (stanovalci, zaposleni)	2
	PM za obiskovalce (brez gib. ovir.)	4
	PM za gib. ovirane (obiskovalci)	1
	SKUPAJ	30
Najmanj 10 % PM (3 PM) mora biti opremljenih s polnilnico za polnjene električnih vozil, vsa ostala PM pa morajo omogočati naknadno vgradnjo polnilnice, brez večjih gradbenih posegov		

Parkirna mesta za enosledna vozila	PM za stanovalce in zaposlene	5
	PM za obiskovalce	1
	SKUPAJ	6

Parkirna mesta za kolesa	PM za stanovalce	300
	PM za zaposlene in obiskovalce	34
	SKUPAJ	334

	PM v kletni garažni hiši na območju urejanja
	PM na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
	PM v kletni garaži in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
	PM (kolesarnice) v pritličju objekta in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

Možna odstopanja od priporočenega števila parkirnih mest so natančneje predstavljena v poglavju 8.1 (Usmeritve za določevanje ustreznega števila parkirnih mest za potrebe študentskega doma).

V primeru dodatnih potreb po PM za motorni promet lahko uporabniki uporabljajo že obstoječe parkirne površine v bližini območja urejanja (garažna hiša na Mesarski cesti, garažna hiša Ambrožev trg ...), ki pa so večinoma v zasebni lasti, zato je uporaba teh parkirnih površin možna ob soglasju z lastnikom (najem parkirnega mesta v lastni režiji).

IZRAČUN PRIPOROČENEGA ŠTEVILA PM ZA UL ALUO

Ključni vhodni podatki za izračun števila PM:

- število študentov: 550
- število zaposlenih: 80

PRIPOROČENO ŠTEVILO PM NA PODLAGI MOBILNOSTNEGA NAČRTA	ŠTEVILO PM
AKADEMIJA ZA LIKOVNO UMETNOST IN OBLIKOVANJE UL (UL ALUO)	

Parkirna mesta za osebna vozila	PM za zaposlene (brez gib. ovir.)	41
	PM za gib. ovirane (zaposleni)	3
	PM za obiskovalce (brez gib. ovir.)	8
	PM za gib. ovirane (obiskovalci)	1
	SKUPAJ	53
Najmanj 10% PM (6 PM) mora biti opremljenih s polnilnico za polnjene električnih vozil, vsa ostala PM pa morajo omogočati naknadno vgradnjo polnilnice, brez večjih gradbenih posegov		

Parkirna mesta za enosledna vozila	PM za zaposlene	9
	PM za obiskovalce	2
	SKUPAJ	11

Parkirna mesta za kolesa	PM za študente	110
	PM za zaposlene	20
	PM za obiskovalce	5
	SKUPAJ	135

	PM v kletni garažni hiši na območju urejanja
	PM na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
	PM v kletni garaži in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

Možna odstopanja od priporočenega števila PM so natančneje predstavljena v poglavju 8.2 (Usmeritve za določevanje ustreznega števila parkirnih mest za potrebe Akademije za likovno umestnost in oblikovanje UL (UL ALUO)).

V primeru dodatnih potreb po PM za motorni promet lahko uporabniki uporabljajo že obstoječe parkirne površine v bližini območja urejanja (garažna hiša na Mesarski cesti, garažna hiša Ambrožev trg ...), ki pa so večinoma v zasebni lasti, zato je uporaba teh parkirnih površin možna ob soglasju z lastnikom (najem parkirnega mesta v lastni režiji).

IZRAČUN PRIPOROČENEGA ŠTEVILA PM ZA SŠOF

Ključni vhodni podatki za izračun števila PM:

- število dijakov: 720
- število zaposlenih: 69

PRIPOROČENO ŠTEVILO PM NA PODLAGI MOBILNOSTNEGA NAČRTA	ŠTEVILO PM
SREDNJA ŠOLA ZA OBLIKOVANJE IN FOTOGRAFIJO (SŠOF)	

Parkirna mesta za osebna vozila	PM za zaposlene (brez gib. ovir.)	36
	PM za gib. ovirane (zaposleni)	2
	PM za obiskovalce (brez gib. ovir.)	7
	PM za gib. ovirane (obiskovalci)	1
	SKUPAJ	46

Najmanj 10% PM (5 PM) mora biti opremljenih s polnilnico za polnjene električnih vozil, vsa ostala PM pa morajo omogočati naknadno vgradnjo polnilnice, brez večjih gradbenih posegov

Parkirna mesta za enosledna vozila	PM za zaposlene	8
	PM za obiskovalce	2
	SKUPAJ	10

Parkirna mesta za kolesa	PM za dijake	120
	PM za zaposlene	18
	PM za obiskovalce	5
	SKUPAJ	143

Druga parkirna mesta	Površine za začasno ustavljanje avtobusov *	2
	SKUPAJ	2

	PM v kletni garažni hiši na območju urejanja
	PM na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
	PM v kletni garaži in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

*** opomba:** Mesta za začasno ustavljanje avtobusov se predvidi na ustreznih zunanjih površinah ob objektu (npr. na ploščad) in ne v obliki stalnih parkirnih mest za parkiranje avtobusov.

Možna odstopanja od priporočenega števila PM so natančneje predstavljena v poglavju 8.3 (Usmeritve za določevanje ustreznega števila parkirnih mest za potrebe Srednje šole za oblikovanje in fotografijo (SŠOF) in Srednje ekonomske šole Ljubljana (SEŠ)).

V primeru dodatnih potreb po PM za motorni promet lahko uporabniki uporabljajo že obstoječe parkirne površine v bližini območja urejanja (garažna hiša na Mesarski cesti, garažna hiša Ambrožev trg ...), ki pa so večinoma v zasebni lasti, zato je uporaba teh parkirnih površin možna ob soglasju z lastnikom (najem parkirnega mesta v lastni režiji).

IZRAČUN PRIPOROČENEGA ŠTEVILA PM ZA SEŠ

Ključni vhodni podatki za izračun števila PM:

- število dijakov: 390
- število zaposlenih: 45

PRIPOROČENO ŠTEVILO PM NA PODLAGI MOBILNOSTNEGA NAČRTA	ŠTEVILO PM
SREDNJA EKONOMSKA ŠOLA LJUBLJANA (SEŠ)	

Parkirna mesta za osebna vozila	PM za zaposlene (brez gib. ovir.)	23
	PM za gib. ovirane (zaposleni)	2
	PM za obiskovalce (brez gib. ovir.)	4
	PM za gib. ovirane (obiskovalci)	1
	SKUPAJ	30
Najmanj 10% PM (3 PM) mora biti opremljenih s polnilnico za polnjene električnih vozil, vsa ostala PM pa morajo omogočati naknadno vgradnjo polnilnice, brez večjih gradbenih posegov		

Parkirna mesta za enosledna vozila	PM za zaposlene	5
	PM za obiskovalce	1
	SKUPAJ	6

Parkirna mesta za kolesa	PM za dijake	65
	PM za zaposlene	12
	PM za obiskovalce	3
	SKUPAJ *	80

	PM v kletni garažni hiši na območju urejanja
	PM na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
	PM v kletni garaži in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

*** opomba:** V primeru, da so ob obstoječi stavbi SEŠ že zagotovljena PM za kolesarski promet je treba na nivoju terena ob stavbi zagotoviti samo manjkajoči del kolesarskih PM.

Možna odstopanja od priporočenega števila PM so natančneje predstavljena v poglavju 8.3 (Usmeritve za določevanje ustreznega števila parkirnih mest za potrebe Srednje šole za oblikovanje in fotografijo (SŠOF) in Srednje ekonomske šole Ljubljana (SEŠ)).

V primeru dodatnih potreb po PM za motorni promet lahko uporabniki uporabljajo že obstoječe parkirne površine v bližini območja urejanja (garažna hiša na Mesarski cesti, garažna hiša Ambrožev trg ...), ki pa so večinoma v zasebni lasti, zato je uporaba teh parkirnih površin možna ob soglasju z lastnikom (najem parkirnega mesta v lastni režiji).

SKUPNO ŠTEVILO PARKIRNIH MEST NA OBMOČJU UREJANJA

PRIPOROČENO ŠTEVILO PM NA PODLAGI MOBILNOSTNEGA NAČRTA		ŠTEVILO PM
OBMOČJE UREJANJA OB ROŠKI CESTI		
Parkirna mesta za osebna vozila	PM za stanovalce in zaposlene (brez gib. ovir.)	123
	PM za gib. ovirane (stanovalci, zaposleni) *	9
	PM za obiskovalce (brez gib. ovir.)	23
	PM za gib. ovirane (obiskovalci) *	4
	SKUPAJ	159
Najmanj 18 PM mora biti opremljenih s polnilnico za polnjene električnih vozil, vsa ostala PM pa morajo omogočati naknadno vgradnjo polnilnice, brez večjih gradbenih posegov		
Parkirna mesta za enosledna vozila	PM za stanovalce in zaposlene	27
	PM za obiskovalce (tudi za dijake in študente)	6
	SKUPAJ	33
Parkirna mesta za kolesa	PM za stanovalce	300
	PM za dijake in študente	295
	PM za zaposlene in obiskovalce	97
	SKUPAJ	692
Druga parkirna mesta	Površine za začasno ustavljanje avtobusov *	2
	SKUPAJ	2

	PM v kletni garažni hiši na območju urejanja
	PM na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
	PM v kletni garaži in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
	PM (kolesarnice) v pritličju objekta in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

*** opomba:** Mesta za začasno ustavljanje avtobusov se predvidi na ustreznih zunanjih površinah ob objektu (npr. na ploščad), z ustreznim dostopom iz javnega (notranjega) cestnega omrežja. Ureditev stalnih parkirnih mest za parkiranje avtobusov na območju urejanja ni dovoljena.

V primeru dodatnih potreb po PM za motorni promet lahko uporabniki uporabljajo že obstoječe parkirne površine v bližini območja urejanja (garažna hiša na Mesarski cesti, garažna hiša Ambrožev trg ...), ki pa so večinoma v zasebni lasti, zato je uporaba teh parkirnih površin možna ob soglasju z lastnikom (najem parkirnega mesta v lastni režiji).

Za potrebe športne dvorane se lahko v popoldanskem času uporablja vsa parkirna mesta, ki so na območju urejanja urejena na nivoju terena in so primarno namenjena obiskovalcem, dijakom in študentom, v primeru večjih potreb pa se lahko v ta namen nameni tudi PM v garažni hiši.

9. POVZETEK NABORA UKREPOV MOBILNOSTNEGA NAČRTA

V sklopu mobilnostnega načrta so bili predlagani različni ukrepi v smislu spreminjanja potovalnih navad uporabnikov programov na območju urejanja, s čimer se sledi načelu CPS MOL, ki predvideva zmanjšanje števila motornih vozil in posledično večjo uporabo alternativnih oz. bolj trajnostnih oblik mobilnosti. Nabor predvidenih ukrepov je podrobneje predstavljen v nadaljevanju:

Infrastrukturni ukrepi

- (1) Določitev ustreznega števila parkirnih mest za motorna vozila. Določevanje števila parkirnih mest za različne uporabnike programov na območju urejanja (zaposleni, obiskovalci ...) je bilo izvedeno v skladu z načeli Celostne prometne strategije MOL, ki predvideva zmanjšanje števila motornih vozil in ugotovitvami izvedene analize dostopnosti območja, s katero je bila ugotovljena dobra dostopnost območja urejanja z infrastrukturo trajnostnih oblik mobilnosti (JPP, kolesarjenje, hoja). V sklopu mobilnostnega načrta so se preverili veljavni normativi za določevanje števila parkirnih mest za motorna vozila, ki so se v nadaljevanju na podlagi ugotovitev Celostne prometne strategije MOL in analize dostopnosti območja dodatno prilagodili oziroma zmanjšali. Na podlagi prilagojenih parkirnih normativov je bilo določeno priporočeno število parkirnih mest, ki zadosti realnim potrebam po parkirnih mestih za različne uporabnike programov na območju urejanja.

V slopu določevanja ustreznega števila parkirnih mest na območju obravnave so bili poleg priporočenega števila parkirnih mest določeni tudi drugi možni ukrepi, in sicer:

- Določitev minimalnega števila parkirnih mest za motorna vozila. Priporočeno število parkirnih mest predstavlja optimalno število glede na ocenjene potrebe po parkirnih mestih na območju urejana. V kolikor investitor v fazi načrtovanja oceni, da se lahko na podlagi drugih sprejetih ukrepov potrebe uporabnikov po parkirnih mestih za motorni promet še dodatno zmanjšajo, mu to določi, ki ga predvideva mobilnostni načrt omogoča dodatno korigiranje oz. zmanjšanje priporočenega števila parkirnih mest za motorni promet, in sicer za dodatnih 10 %.
- Določitev maksimalnega števila parkirnih mest za motorna vozila. Določitev maksimalno dovoljenega števila parkirnih mest na območju obravnave je ukrep, ki ga veljavni parkirni normativi v OPN MOL ID ne predvidevajo in je zato posebej določen z mobilnostnim načrtom. Namen tega ukrepa je omejitev števila parkirnih mest navzgor, s čimer se prepreči preveliko število parkirnih mest na območju urejanja in posledično povečanje deleža uporabe osebnega vozila med uporabniki programov na območju urejanja, hkrati pa odstopanje od priporočenega normativa navzgor za 10 % investitorju omogoča določeno mero fleksibilnosti pri načrtovanju parkirnih površin.

Za uspešnost ukrepa zmanjševanja parkirnih mest za motorna vozila je ključno, da se ukrep izvede sočasno z drugimi ukrepi, s katerimi se pripomore k povečanju uporabe alternativnih oblik mobilnosti (učinkovit sistem javnega potniškega prometa, širjenje infrastrukture za kolesarski in peš promet ...). Samo na podlagi kombinacije tovrstnih ukrepov se lahko doseže spremembe v potovalnih navadah ljudi in posledično željeno strukturo mobilnosti.

- (2) Oprema parkirnih mest za motorna vozila z infrastrukturo namenjeno električni mobilnosti (polnilnice za polnjenje električnih vozil), s čimer se omogoči rabo tudi te oblike mobilnosti. V prvi fazi je s tovrstno infrastrukturo smiselno opremiti določen delež parkirnih mest, vsa ostala parkirna mesta pa morajo biti zasnovana tako, da omogočajo naknadno vgradnjo polnilnic brez večjih gradbenih posegov.
- (3) Določitev ustreznega števila parkirnih mest za kolesa in druga enosledna vozila. Kolesarjenje in uporaba drugih enoslednih vozil na območju MOL je ena izmed najbolj primernih alternativ vožnji z osebnimi vozili, zato je na območju obravnave treba zagotoviti tudi ustrezno število parkirnih mest za tovrstne oblike mobilnosti. Ustrezno število parkirnih mest za priklapljanje koles ter parkirnih mest za druga enosledna vozila se določi na podlagi veljavnih parkirnih normativov, ki pa se jih v skladu z željo po povečanju deleža uporabe tovrstnih alternativnih oblik mobilnosti dodatno prilagodi oziroma poveča. Na podlagi prilagojenih normativov se določi priporočeno število parkirnih mest za kolesa in druga enosledna vozila, pri čemer pa se z mobilnostnim načrtom določi, da to število hkrati predstavlja tudi minimalno zahtevano število parkirnih mest na območju urejana (odstopanje navzdol ni dovoljeno). Nasprotno se število parkirnih mest za kolesa in druga enosledna vozila na območju urejanja navzgor ne omeji, s čimer se dopusti možnost, da se v primeru naknadno ugotovljenih večjih potreb to število še poveča.
- (4) Ureditev dodatne infrastrukture za kolesarje in uporabnike drugih enoslednih vozil. Poleg določitve ustreznega števila parkirnih mest je za uspešnost ukrepa, s katerim se želi vplivati na povečanje deleža uporabe koles in drugih enoslednih vozil ključnega pomena, da se na območju obravnave uredi tudi vsa potrebna spremljajoča infrastruktura, s katero se poveča privlačnost kolesarjenja oziroma uporabe drugih enoslednih vozil. Med tovrstne spremljajoče infrastrukturne ukrepe sodijo predvsem:
- ureditev varovanih in pred zunanjimi vplivi zaščitene kolesarnice oziroma nadstrešnice, kjer je omogočeno priklapljanje oziroma parkiranje koles in drugih enoslednih vozil;
 - ureditev primernih dostopnih poti in drugih površin, ki se jih na območju obravnave nameni tovrstnim oblikam mobilnosti;
 - ureditev ustreznih prostorov za preoblačenje oziroma garderob z možnostjo tuširanja v posameznih objektih na območju urejanja.

Vse predlagane infrastrukturne ukrepe se definira že v fazi načrtovanja novih programov na območju urejanja (1. faza), saj se na osnovi teh ukrepov pripravi ustrezno arhitekturno zasnovo objektov in ostalih površin na območju urejanja. Po začetku obratovanja posameznih dejavnosti oziroma programov se predlagani ukrepi spremljajo, na podlagi česar se lahko določi tudi njihova učinkovitost. V primeru ugotovljenih potreb se lahko v času delovanja posameznih programov določeni ukrepi tudi spremenijo oziroma dopolnijo.

V primeru ugotovljenih potreb se lahko v fazi delovanja posameznih novih programov na območju urejanja predlagajo dodatni infrastrukturni ukrepi, kor na primer:

- vzpostavitev sistema izposoje službenih koles, ki jih za opravljanje vsakodnevnih potovanj lahko koristijo zaposleni na posamezni ustanovi.
- sprememba namenske rabe dela parkirnih mest za osebna vozila, ki se jih lahko nameni vzpostavitvi sistemov kot so skupna raba avtomobila (»carsharing«), deljenje avtomobila (»carpooling«) in podobno.

Drugi ukrepi

- (1) Priprava delavnic na temo trajnostne mobilnosti za različne skupine uporabnikov programov na območju urejanja (zaposleni, študenti, dijaki ...). Pri pripravi delavnic se je treba še posebej osredotočiti na skupine uporabnikov, kjer je v obstoječi strukturi mobilnosti delež uporabe motornih vozil za opravljanje dnevnih potovanj do območja urejanja največji, in kjer se z doslednim izvajanjem ukrepov lahko doseže največje izboljšanje.
- (2) Priprava in distribucija različnih promocijskih / informacijskih gradiv, v katerih se podrobneje predstavi prednosti uporabe trajnostnih oblik mobilnosti ter možnosti za dostop do območja obravnave z uporabo tovrstnih oblik mobilnosti.

Spodbujevalne, informacijske, promocijske in druge podobne ukrepe se v največji meri izvaja v 2. fazi sprejemanja ukrepov, torej v času delovanja posameznih dejavnosti na območju urejanja. Kljub vsemu pa je pomembno, da se del tovrstnih ukrepov izvede tudi v času pred dejanskim začetkom oziroma takoj po začetku delovanja posameznih programov, saj je razmišljanje ljudi o dostopnosti, ter pripravljenost za preizkušanje novih način dostopanja do območja najvišja ravno ob odprtju oziroma ob selitvi na novo lokacijo. S tega vidika so ustrezne informacije in spodbude v tej fazi ključne za spreminjanje potovalnih navad za dostop do območja urejanja, s čimer se neposredno vpliva na doseganje željene strukture mobilnosti in posledično ustreznih prometnih razmer.

Vsi infrastrukturni in ostali ukrepi, ki se jih na območju urejanja predlaga z namenom vplivanja na potovalne navade uporabnikov programov na območju urejanja se morajo izvajati sočasno z drugimi ukrepi, ki jih pristojni organi izvajajo na celotnem območju MOL, in sicer:

- izvajanje učinkovitega javnega potniškega prometa na širšem območju MOL in LUR;
- gradnja varnih in udobnih površin za kolesarjenje in hojo;
- širjenje sistema za izposajo koles (BicikeLJ);
- širjenje sistemov za skupno rabo električnih vozil (»carsharing« in podobno);
- vsi podobni ukrepi, ki povečujejo delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti.

Kombinacija predlaganih (ter dejansko izvajanih) ukrepov na območju urejanja ter ukrepov na celotnem širšem območju MOL, lahko bistveno pripomore k doseganju glavnih strateških ciljev, ki jih je MOL določila v Celostni prometni strategiji in se nanašajo predvsem na zmanjšanje deleža uporabe motornih vozil ter posledično na povečanje deležev uporabe različni trajnostnih oblik mobilnosti na območju urejanja ter na širšem območju Mestne občine Ljubljana.

Izvajanje predvidenih ukrepov

Načine za izvajanje posameznih ukrepov, ki se jih v sklopu tega mobilnostnega načrta predlaga z namenom zagotavljanja ustreznih prometnih razmer na območju urejanja se podrobneje določi z izdelavo akcijskega načrta, ki se ga za celotno območje urejanja ali ločeno za posamezno dejavnost na območju urejanja (pri čemer pa morajo posamezni akcijski načrti učinkovati enovito za celotno območje) izdela do začetka obratovanja predvidenih novih ureditev na obravnavanem območju.

Akcijski načrt mora vsebovati naslednjo vsebino:

- predstavitev vseh posameznih ukrepov (tako v fazi načrtovanja kot v fazi delovanja)
- način izvajanja ukrepov,
- časovnica izvajanja ukrepov,
- odgovornost za izvajanje ukrepov,
- nadzor nad izvajanjem ukrepov,
- način upravljanja mobilnostnega načrta.

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

Sestavil:

Rok Vodopivec, mag.inž.grad.

Ljubljana, januar 2020

PRILOGE

Priloga A: Primerjava števila PM na območju urejanja, izračunanega na podlagi normativov v OPN MOL ID in določil Mobilnostnega načrta.

		PM za osebna vozila	PM za kolesa
ŠD	normativ OPN MOL ID	103 PM (93 stan. + 10 obisk.)	185 PM
	min. normativ OPN MOL ID (2 parkirna cona)	73 PM (66 stan. + 7 obisk.)	185 PM
	Mobilnostni načrt	30 PM (25 stan. + 5 obisk.)	334 (300 stan. + 34 zap. in obisk.)

		PM za osebna vozila	PM za kolesa
UL ALUO	normativ OPN MOL ID	70 PM (56 zap. + 14 obisk.)	126 PM (110 štud. + 16 zap.)
	min. normativ OPN MOL ID (2 parkirna cona)	35 PM (28 zap. + 7 obisk.)	126 PM (110 štud. + 16 zap.)
	Mobilnostni načrt	53 PM (44 zap. + 9 obisk.)	135 PM (110 štud. + 25 zap. in obisk.)

		PM za osebna vozila	PM za kolesa
SŠOF	normativ OPN MOL ID	50 PM (40 zap. + 10 obisk.)	132 PM (120 dij. + 12 zap.)
	min. normativ OPN MOL ID (2 parkirna cona)	25 PM (20 zap. + 5 obisk.)	132 PM (120 dij. + 12 zap.)
	Mobilnostni načrt	46 PM (38 zap. + 8 obisk.)	143 PM (120 dij. + 23 zap. in obisk.)

		PM za osebna vozila	PM za kolesa
SEŠ	normativ OPN MOL ID	57 PM (45 zap. + 12 obisk.)	73 PM (65 dij. + 8 zap.)
	min. normativ OPN MOL ID (2 parkirna cona)	29 PM (23 zap. + 6 obisk.)	73 PM (65 dij. + 8 zap.)
	Mobilnostni načrt	30 PM (25 zap. + 5 obisk.)	80 PM (65 dij. + 15 zap. in obisk.)

		PM za osebna vozila	PM za kolesa
SKUPAJ	normativ OPN MOL ID	280 PM	516 PM
	min. normativ OPN MOL ID (2 parkirna cona)	162 PM	516 PM
	Mobilnostni načrt	159 PM	692 PM

Priloga B: Primerjava števila parkirnih mest, določenega na podlagi določil Mobilnostnega načrta (priporočeno število PM, minimalno zahtevano število PM, maksimalno dovoljeno število PM)

ŠTEVILO PM NA PODLAGI MOBILNOSTNEGA NAČRTA		MINIMALNO ŠTEVILO PM	PRIPOROČENO ŠTEVILO PM	MAKSIMALNO ŠTEVILO PM
ŠTUDENTSKI DOM				
Parkirna mesta za osebna vozila	PM za stanovalce in zaposlene (brez gib. ovir.)	21	23	26
	PM za gib. ovirane (stanovalci, zaposleni)	2	2	2
	PM za obiskovalce (brez gib. ovir.)	4	4	5
	PM za gib. ovirane (obiskovalci)	1	1	1
	SKUPAJ	28	30	34
Najmanj 10% PM mora biti opremljenih s polnilnico za polnjene električnih vozil, vsa ostala PM pa morajo omogočati naknadno vgradnjo polnilnice, brez večjih gradbenih posegov				
Parkirna mesta za enosledna vozila	PM za stanovalce in zaposlene	5	5	ni omejeno
	PM za obiskovalce	1	1	ni omejeno
	SKUPAJ	6	6	ni omejeno
Parkirna mesta za kolesa	PM za stanovalce	300	300	ni omejeno
	PM za zaposlene in obiskovalce	34	34	ni omejeno
	SKUPAJ	334	334	ni omejeno

PM v kletni garaži hiši na območju urejanja

PM na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

PM v kletni garaži in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

PM (kolesarnice) v pritličju objekta in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

ŠTEVILO PM NA PODLAGI MOBILNOSTNEGA NAČRTA		MINIMALNO ŠTEVILO PM	PRIPOROČENO ŠTEVILO PM	MAKSIMALNO ŠTEVILO PM
AKADEMIJA ZA LIKOVNO UMETNOST IN OBLIKOVANJE UL (UL ALUO)				
Parkirna mesta za osebna vozila	PM za zaposlene (brez gib. ovir.)	38	41	46
	PM za gib. ovirane (zaposleni)	2	3	3
	PM za obiskovalce (brez gib. ovir.)	7	8	9
	PM za gib. ovirane (obiskovalci)	1	1	1
	SKUPAJ	48	53	59
Najmanj 10% PM mora biti opremljenih s polnilnico za polnjene električnih vozil, vsa ostala PM pa morajo omogočati naknadno vgradnjo polnilnice, brez večjih gradbenih posegov				
Parkirna mesta za enosledna vozila	PM za zaposlene	8	9	ni omejeno
	PM za obiskovalce	2	2	ni omejeno
	SKUPAJ	10	11	ni omejeno
Parkirna mesta za kolesa	PM za študente	110	110	ni omejeno
	PM za zaposlene	20	20	ni omejeno
	PM za obiskovalce	5	5	ni omejeno
	SKUPAJ	135	135	ni omejeno

PM v kletni garažni hiši na območju urejanja

PM na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

PM v kletni garaži (oz. pritličju objekta) in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

ŠTEVILO PM NA PODLAGI MOBILNOSTNEGA NAČRTA		MINIMALNO ŠTEVILO PM	PRIPOROČENO ŠTEVILO PM	MAKSIMALNO ŠTEVILO PM
SREDNJA ŠOLA ZA OBLIKOVANJE IN FOTOGRAFIJO (SŠOF)				
Parkirna mesta za osebna vozila	PM za zaposlene (brez gib. ovir.)	33	36	39
	PM za gib. ovirane (zaposleni)	2	2	3
	PM za obiskovalce (brez gib. ovir.)	6	7	8
	PM za gib. ovirane (obiskovalci)	1	1	1
	SKUPAJ	42	46	51
Najmanj 10% PM mora biti opremljenih s polnilnico za polnjene električnih vozil, vsa ostala PM pa morajo omogočati naknadno vgradnjo polnilnice, brez večjih gradbenih posegov				
Parkirna mesta za enosledna vozila	PM za zaposlene	7	8	ni omejeno
	PM za obiskovalce	2	2	ni omejeno
	SKUPAJ	9	10	ni omejeno
Parkirna mesta za kolesa	PM za dijak	120	120	ni omejeno
	PM za zaposlene	18	18	ni omejeno
	PM za obiskovalce	5	5	ni omejeno
	SKUPAJ	143	143	ni omejeno
Druga parkirna mesta	Površine za začasno ustavljanje BUS (souple s SEŠ)*	2	2	po potrebi
	SKUPAJ	2	2	po potrebi

PM v kletni garaži hiši na območju urejanja
PM na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
PM v kletni garaži (oz. pritličju objekta) in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

*** opomba:** Mesta za začasno ustavljanje avtobusov se predvidi na ustreznih zunanjih površinah ob objektu (npr. na ploščad), z ustreznim dostopom iz javnega (notranjega) cestnega omrežja. Ureditev stalnih parkirnih mest za parkiranje avtobusov na območju urejanja ni dovoljena.

ŠTEVILO PM NA PODLAGI MOBILNOSTNEGA NAČRTA		MINIMALNO ŠTEVILO PM	PRIPOROČENO ŠTEVILO PM	MAKSIMALNO ŠTEVILO PM
SREDNJA EKONOMSKA ŠOLA LJUBLJANA (SEŠ)				
Parkirna mesta za osebna vozila	PM za zaposlene (brez gib. ovir.)	21	23	26
	PM za gib. ovirane (zaposleni)	2	2	2
	PM za obiskovalce (brez gib. ovir.)	4	4	5
	PM za gib. ovirane (obiskovalci)	1	1	1
	SKUPAJ	28	30	34
Najmanj 10% PM mora biti opremljenih s polnilnico za polnjene električnih vozil, vsa ostala PM pa morajo omogočati naknadno vgradnjo polnilnice, brez večjih gradbenih posegov				
Parkirna mesta za enosledna vozila	PM za zaposlene	5	5	ni omejeno
	PM za obiskovalce	1	1	ni omejeno
	SKUPAJ	6	6	ni omejeno
Parkirna mesta za kolesa	PM za dijak	65	65	ni omejeno
	PM za zaposlene	12	12	ni omejeno
	PM za obiskovalce	3	3	ni omejeno
	SKUPAJ	80	80	ni omejeno

PM v kletni garažni hiši na območju urejanja
PM na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
PM v kletni garaži (oz. pritličju objekta) in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

ŠTEVILO PM NA PODLAGI MOBILNOSTNEGA NAČRTA		MINIMALNO ŠTEVILO PM	PRIPOROČENO ŠTEVILO PM	MAKSIMALNO ŠTEVILO PM
CELOTNO OBMOČJE UREJANJA OB ROŠKI CESTI				
Parkirna mesta za osebna vozila	PM za stanovalce in zaposlene (brez gib. ovir.)	113	123	137
	PM za gib. ovirane (stanovalci, zaposleni)	8	9	10
	PM za obiskovalce (brez gib. ovir.)	21	23	27
	PM za gib. ovirane (obiskovalci)	4	4	4
	SKUPAJ	146	159	178
Najmanj 10% PM mora biti opremljenih s polnilnico za polnjene električnih vozil, vsa ostala PM pa morajo omogočati naknadno vgradnjo polnilnice, brez večjih gradbenih posegov				
Parkirna mesta za enosledna vozila	PM za stanovalce in zaposlene	25	27	ni omejeno
	PM za obiskovalce (tudi za študente in dijakе)	6	6	ni omejeno
	SKUPAJ	31	33	ni omejeno
Parkirna mesta za kolesa	PM za stanovalce	300	300	ni omejeno
	PM za dijakе in študente	295	295	ni omejeno
	PM za zaposlene in obiskovalce	97	97	ni omejeno
	SKUPAJ	692	692	ni omejeno
Druga parkirna mesta	Površine za začasno ustavljanje BUS *	2	2	po potrebi
	SKUPAJ	2	2	po potrebi

	PM v kletni garažni hiši na območju urejanja
	PM na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
	PM v kletni garaži in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu
	PM (kolesarnice) v pritličju objekta in/ali na urejenih površinah na nivoju terena ob objektu

***Opomba:** Mesta za začasno ustavljanje avtobusov se predvidi na ustreznih zunanjih površinah ob objektu (npr. na ploščad), z ustreznim dostopom iz javnega (notranjega) cestnega omrežja. Ureditev stalnih parkirnih mest za parkiranje avtobusov na območju urejanja ni dovoljena.