



LOCUS

NAROČNIK

Občina Ankaran
Jadranska 66 | 6290 Ankaran

Mobilnostni načrt za OPPN Dolge njive

IZVAJALEC

LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.
Ljubljanska cesta 76 | 1230 Domžale

Domžale, september 2026

PROJEKT	Mobilnostni načrt za OPPN Dolge njive
NAROČNIK	Občina Ankaran, Jadranska 66
ODGOVORNA OSEBA NAROČNIKA	
ŠTEVILKA PROJEKTA	2373
IZDELOVALEC	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
ODGOVORNA OSEBA IZVAJALCA	Leon Kobetič, direktor
VODJA PROJEKTA	Tosja Vidmar, univ. dipl. geogr.
STROKOVNA SKUPINA	Jakob Jugovic, mag.prost.načrt. Maja Šinigoj, univ. dipl. inž. arh., ZAPS 1461 PA PPN Leon Kobetič, univ.dipl.inž.grad., ZAPS 2181 PPN Tomaž Kmet, univ.dipl.inž.kraj.arh., ZAPS 0957 PA PPN Žiga Smrekar, mag.geog.
DATUM	Domžale, september 2026

Kazalo

1 UVOD	6
1.1 Izhodišča	6
1.2 Območje obravnave	6
2 ANALIZA STANJA	7
2.1 Pregled obstoječih gradiv in strokovnih podlag	7
2.1.1 Celostna prometna strategija občine Ankaran	7
2.1.2 Prometni načrt občine Ankaran.....	8
2.2 Analiza obstoječe infrastrukture	9
2.3 Identifikacija uporabnikov prostora ter njihove potrebe.....	14
2.4 Preveritev obstoječega parkirnega normativa	15
2.5 Analiza načrtovanih rešitev v OPPN in preveritev ukrepov trajnostne mobilnosti.....	16
3 UKREPI IN USMERITVE.....	16
3.1 Predlog ukrepov in usmeritev za dopolnitev OPPN ter vpenjanje območja OPPN v naselje	16
3.1.1 Površine za pešce	16
3.1.2 Površine za kolesarje	17
3.1.3 Dostopnost.....	17
3.1.4 Javni potniški promet.....	17
3.1.5 Mirujoči promet	18
3.1.6 Umirjanje prometa	18
3.1.7 Dostavne in intervencijske poti	18
3.1.8 Upravljanje mobilnosti.....	18
3.2 Preveritev predloga OPPN ter predlog za dopolnitev z ukrepi in usmeritvami s področja trajnostne mobilnosti	19
4 SCENARIJI	21
4.1 Scenarij 1 – brez presežka parkirnih mest v garažni hiši	21
4.2 Scenarij 2 – s presežkom parkirnih mest v garažni hiši, namenjenih stanovalcem okoliških večstanovanjskih objektov ter uporabnikom šole in vrtca	22
4.3 Scenarij 3 – s presežkom parkirnih mest v garažni hiši, namenjenih širši javni rabi	22
4.4 Primerjava scenarijev	23
5 SPREMLJANJE STANJA IN KAZALNIKI	24
6 SKLEP.....	24

1 UVOD

1.1 Izhodišča

Povod za izdelavo mobilnostnega načrta je izdelava OPPN Dolge njive. Občinski prostorski načrt Občine Ankaran (Uradni list RS, št. 161/2020 z dne 10. 11. 2020, v nadaljevanju OPN) v 3. odstavku 120. člena (dimenzioniranje števila parkirnih mest) namreč predpisuje izdelavo mobilnostnega načrta za območja, kjer je predviden način urejanja z OPPN. Območje se priključuje na Regentovo ulico, ki je predvsem v odseku proti centru Ankarana prometno precej obremenjena in izkazuje probleme, izhajajoče iz potovalnih navad, ki slonijo na vožnji z avtomobilom.

Poleg obveznosti, ki izhaja iz OPN, izdelava mobilnostnega načrta, kot dokument, ki celovito obravnava prometno dostopnost določene lokacije, ki je velik generator prometa, izhaja tudi iz Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/2022).

Cilj mobilnostnega načrta za OPPN Ankaran Dolge njive je zagotavljanje enakovrednih pogojev za vse oblike mobilnosti in s tem omogočanje spremembe potovalnih navad, torej predvsem zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom.

1.2 Območje obravnave

Območje OPPN se nahaja na severovzhodnem robu naselja Ankaran. Na severu in jugu meji na obstoječo stanovanjsko zazidavo, na vzhodu in zahodu na zelene površine. Območje OPPN je določeno v grafičnem delu OPN z enoto urejanja prostora AN-19. Meja območja je prikazana v grafičnem delu OPPN. Območje OPPN obsega naslednje parcele oziroma dele parcel: 482/6, 488/1, 488/2, 491/2, 1323/1, 1364/21, 1364/28, 1364/29, 1364/3, 1364/30 in 1364/5, vse k.o. 2593 - Oltra. Območje meri okvirno 1,13 ha.



Slika 1: Prikaz lege območja OPPN v prostoru

Območje OPPN je razdeljeno na naslednje urejevalne enote (v nadaljevanju Ue):

- Ue1/1: območje javnih cest in javnih poti – rekonstrukcija LC 177031 (Pot na Brido)
- Ue1/2: območje javnih cest in javnih poti ter parkirišč obstoječe stanovanjske zazidave – JP 680641 (Regentova ulica)

- Ue1/3: območje javnih cest in javnih poti – JP 680641 (Pot na Brido)
- Ue2: območje parkirišč nove stanovanjske zazidave
- Ue3: območje soseske večstanovanjskih stavb ter osrednjih utrjenih in zelenih površin.

2 ANALIZA STANJA

2.1 Pregled obstoječih gradiv in strokovnih podlag

2.1.1 Celostna prometna strategija občine Ankaran

Celostna prometna strategija (CPS) Občine Ankaran je strateški dokument za urejanje prometa v občini, s poudarkom na varnosti ranljivejših udeležencev, torej pešcev, kolesarjev, otrok, starejših in oseb z oviranostmi ter na spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti. Občina jo predstavlja kot del širšega dolgoročnega razvojnega načrtovanja občine, kjer promet ni obravnavan samo kot cestna infrastruktura, ampak kot del kakovosti bivanja, zdravja, javnega prostora, okolja in dostopnosti.

CPS obravnava predvsem pet področij: celostno prometno načrtovanje, hojo, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet. Temeljna usmeritev dokumenta je, da se ne povečuje zgolj pretočnosti za avtomobile, ampak se postopoma izboljšuje pogoje za bolj trajnostne oblike mobilnosti ter s tem zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila.

Strategija izpostavlja tudi konkretne prometne težave Ankarana: poletne prometne obremenitve zaradi turizma, konflikte zaradi pomanjkanja parkirnih mest, šibko kolesarsko infrastrukturo in potrebo po boljšem javnem potniškem prometu. Za vsakodnevne poti so opredeljeni tudi cilji: povečanje deleža hoje s 17 % na 25 %, povečanje deleža kolesarjenja z 2,4 % na 5 % in povečanje deleža rabe javnega prometa z 2,4 % na 5 % do leta 2025. Glavne usmeritve CPS so zato: izboljšanje pogojev za aktivno mobilnost, privlačnejši javni prevoz, umirjanje in racionalizacija motornega prometa in boljše upravljanje parkiranja.

Načrtovana stanovanjska soseska bo zaradi obsega generirala veliko novih poti, zato mora biti že v zasnovi usmerjena v manjšo odvisnost od avtomobila in v dobro povezanost z glavnimi cilji potovanj.

Hoja

CPS hojo obravnava kot najosnovnejši in najbolj vključujoč način mobilnosti. Poudarja, da je veliko kratkih poti v Ankaranu mogoče opraviti peš, če so poti varne, zvezne, osvetljene, dostopne za gibalno ovirane in privlačne. Kot težave navaja preozke ali prekinjene pločnike, zaparkirane peš površine, slabo osvetlitev in pomanjkljivo dostopnost za starejše ter osebe z oviranostmi. Usmeritev na območju OPPN je zagotovitev varnih in direktnih povezav, univerzalne dostopnosti ter kakovostnega osrednjega odprtega prostora za vsakodnevno rabo stanovalcev.

Kolesarjenje

CPS ugotavlja, da je kolesarska infrastruktura v občini pomanjkljiva, čeprav so razdalje v Ankaranu kratke in je kolo primerno za vsakodnevne poti. Kot pomembne ovire navaja občutek nevarnosti, pomanjkanje urejenih kolesarskih površin in pomanjkanje kakovostnega parkiranja za kolesa. Usmeritev je vzpostaviti varne notranje kolesarske povezave, jih smiselno navezati na širše omrežje Ankarana ter zagotoviti zadostna, lahko dostopna in kakovostna parkirna mesta za kolesa blizu vhodov v objekte.

Javni potniški promet

CPS javni potniški promet obravnava kot ključno alternativo osebnemu avtomobilu, zlasti za otroke, starejše, osebe brez avtomobila in osebe z omejeno mobilnostjo. Ugotavlja, da je JPP v primerjavi z avtomobilom nekonkurenčen zaradi nizkih frekvenc, pomanjkljive informacijske in fizične infrastrukture ter neustrezne prilagojenosti nekaterim uporabnikom. Med ukrepi navaja izboljšanje frekvenc, ureditev postajališč, dostopnost za gibalno in senzorično ovirane, boljše informacije, parkirišča za kolesa ob postajališčih ter večmodalnost.

Motorni promet in parkiranje

CPS ugotavlja visoko odvisnost občanov od avtomobila. Avtomobil prevladuje pri poteh na delo, visoka stopnja motorizacije pa ustvarja pritiske na parkirne površine, rabo prostora, varnost in kakovost bivanja. Strategija zato ne zagovarja povečevanja cestnih in parkirnih kapacitet kot osnovnega odgovora, ampak poudarja umirjanje prometa, upravljanje parkiranja, zmanjševanje odvisnosti od avtomobila, večjo prometno varnost in umik parkiranja s površin, kjer imajo prednost pešci.

2.1.2 Prometni načrt občine Ankaran

Prometni načrt predstavlja strokovno podlago za usmerjanje posegov v prometnem prostoru, rekonstrukcije cest ter pripravo prostorskih aktov, vključno z OPN in OPPN. Prometni načrt obravnava obstoječe kategorizirane ceste na območju občine, jih razvršča v urbanistične tipe glede na njihovo vlogo v prostoru ter podaja usmeritve za urejanje motornega, peš, kolesarskega, javnega potniškega, tovornega in mirujočega prometa.

Načrtovana stanovanjska soseska se bo priključevala na Pot na Brido ter Regentovo ulico. Obe sodita v skupino povezovalnih cest C. Prav tako obe sodita v podskupino cest C1, kar pomeni lokalne povezovalne ceste, ki niso namenjene prevzemanju večjih prometnih tokov kot arterije ali pomembne ceste. OPPN mora tako dostopno cestno ureditev podrediti značaju ceste tipa C. To pomeni umirjen promet, varno vodenje pešcev, omejevanje tranzita in odsotnost tovornega prometa razen dostave.

Pri Regentovi ulici je treba posebno pozornost nameniti dvigu varnosti ranljivejših udeležencev ter vzpostavitvi boljših pogojev za hojo in kolesarjenje. Dolgoročno pa je cilj prometnega načrta zmanjševanje števila avtomobilov na prometnici predvsem na račun spremembe potovalnih navad do šole in vrtca.

OPPN za Regentovo ulico in Pot na Brido predvideva rekonstrukcije cestnih profilov, ureditev priključkov soseske ter izboljšanje površin za pešce.



Slika 2: Urbanistični tipi cest.

2.2 Analiza obstoječe infrastrukture

Cestna infrastruktura

Regentova ulica poteka v naselju in se uporablja kot dostopna pot, obenem pa preko nje poteka povezava z naselji izven občine. Na izteku Regentove ulice sta umeščena šola in vrtec z glavnima dostopoma in parkiriščem. Zaradi tega in zaradi stanovanjskih sosesk, ki se napajajo z Regentove, je cesta prometno precej obremenjena. Cesta ima na izteku pred šolo slabšo preglednost (ovinek in spremenjen naklon). Cesta ima udobno širino vozišča (cca 6 m), površine za pešce pa so skromne (širina pločnika je mestoma le 60 cm). Mestoma so na pločnik umeščeni varnostni količki in prometni znaki, kar dodatno zmanjšuje površino pešca. Kolesarji niso vodeni ločeno. Parkirišča ob križišču Regentove in Srebrničeve so neustrezno umeščena (pravokotno na cesto in preko pločnikov). Prometni načrt predlaga ureditev obstoječe poti za motorni promet skupaj z ureditvijo varnih prehodov za pešce (prioritetno varne poti v šolo). V kolikor ni drugih možnosti tudi z ožanjem vozišča. Predvidena je odstranitev ovir iz pločnikov (prometni znaki, količki ...) ter v kolikor je izvedljivo razširitev pločnikov na minimalno širino 1,5 m. Predlaga se tudi preveritev javne razsvetljave ter ureditev prehodov za pešce.

Pot na Brido poteka izven naselja (glede na tablo naselja Ankarana), vendar je ob njej obstoječa in načrtovana poselitve. Uporablja se kot dostopna pot, obenem pa preko nje poteka povezava z naselji izven občine, kar generira tudi tranzitni promet. Širina ceste znaša približno 5 m, ponekod 4,7 m ter 0,5 m bankine. Cesta ima enostransko muldo in urejeno odvodnjavanje. Prometni načrt predlaga ureditev obstoječe poti za motorni promet, skupaj z ureditvijo bankin. Večjih širitev zaradi možnosti povečevanja hitrosti in tranzitnega prometa ni smiselno izvajati. Prav tako se predlaga, da širina ceste omogoča hitrosti do največ 50 km/h. Prometni načrt predlaga ureditev pešpoti ločeno od vozišča, skozi naselje Dolge Njive, ali ob vozišču z odmikom najmanj 1,5 m. V slednjem primeru je potrebno z ločeno peš potjo skozi naselje povezati vsaj stanovanjske objekte HŠ 8 – 8d. Če to ni mogoče, se ob ožini pri HŠ 4-3 uredi pločnik in izmeničen promet za motorna vozila z dodatno omejitvijo hitrosti. Ob peš povezavah se uredi javna razsvetljava. Prometni načrt posebnih površin za kolesarje ne predvideva.

Dostopnost za pešce

Slika 3 prikazuje dostopnost do središča naselja. Barvni pasovi prikazujejo časovno peš dostopnost, in sicer območja, ki so dosegljiva v približno 5, 10 in 15 minutah. Iz prikaza dostopnosti je razvidno, da je območje OPPN razmeroma dobro peš dostopno iz središča Ankarana. Večina območja leži znotraj območja dostopnosti do 5 minut hoje, kar pomeni, da je predvidena ureditev prostorsko dobro povezana z obstoječim naseljem. Manjši del soseske leži znotraj intervala dostopnosti 5 – 10 minut do središča naselja, vendar še vedno v sprejemljivem dosegu za pešca.



Slika 3: Prikaz peš dostopnosti do središča Ankarana.

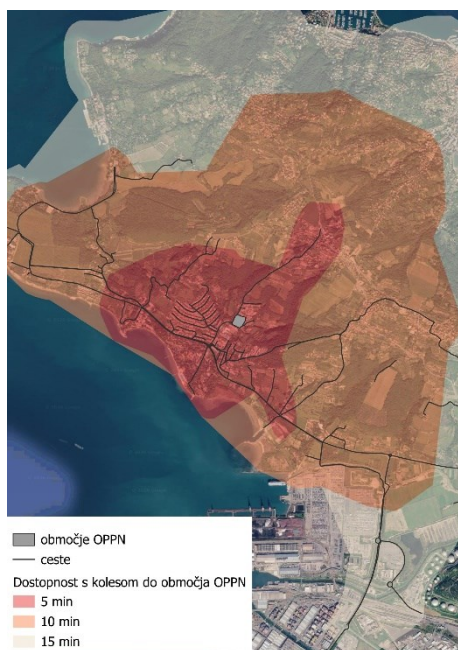
Dostopnost za kolesarje

Na dostopnih poteh trenutno zaradi ozkega profila ni umeščene infrastrukture za kolesa, kar pomeni, da kolesarski promet poteka po vozišču Regentove ulice in Poti na Brido. Slika 4 prikazuje dostopnost s kolesom do območja OPPN.

Iz prikaza je razvidno, da je območje OPPN s kolesom zelo dobro povezano z neposredno okolico Ankarana. V 5 minutah je dostopen predvsem osrednji del Ankarana z bližnjimi stanovanjskimi območji in lokalnimi cestnimi povezavami. V 10 minutah se območje dostopnosti razširi na večji del Ankarana, okoliška pobočja, obalni pas ter širše zaledje naselja.

Najširši, 15-minutni pas dostopnosti, zajame bistveno večje območje, tudi povezave proti jugu in jugovzhodu. Pomembno je, da se v tem času s kolesom lahko doseže tudi območje Kopra oziroma njegova severna urbana in gospodarska območja, kjer so prisotna številna delovna mesta, storitve in druge mestne funkcije.

Karta tako kaže, da ima območje OPPN ugodno lego z vidika kolesarske dostopnosti. Poleg dobre povezanosti z Ankaranom omogoča tudi razmeroma hitro kolesarsko povezavo do Kopra, kar povečuje potencial za vsakodnevno uporabo kolesa pri poteh do 10 km.



Slika 4: Prikaz dostopnosti s kolesom do območja OPPN.

Javni potniški promet v občini Ankaran

Javni potniški promet temelji predvsem na medkrajevni avtobusni povezavi in dodatni sezonski poletni liniji, ki izboljšuje dostopnost znotraj občine ter povezavo z bližnjimi naselji.

Osnovno povezavo predstavlja medkrajevna avtobusna linija Koper–Lazaret, ki Ankaran povezuje s Koprom na eni strani ter z območjem Lazareta ob slovensko-italijanski meji na drugi. Linija omogoča vsakodnevne povezave z večjim urbanim središčem, kjer so delovna mesta, izobraževalne ustanove, zdravstvene in upravne storitve ter druge centralne dejavnosti. Na liniji je zagotovljenih približno 14 voženj na dan, kar prebivalcem omogoča osnovno raven dostopnosti z javnim prevozom.

V poletnem času je javni promet dopolnjen z brezplačnim poletnim avtobusom na relaciji Lazaret–Hrvatini. Ta linija ima pomembno vlogo pri povezovanju posameznih delov občine, turističnih in rekreacijskih območij ter obalnega pasu. Med tednom zagotavlja približno 10 voženj na dan v vsaki smeri, ob koncih tedna pa se pogostost poveča na približno 12 voženj na dan v vsaki smeri. S tem se v času povečane turistične obremenitve izboljšuje

dostopnost brez uporabe osebnega avtomobila. Na robu območja OPPN se nahaja avtobusno postajališče Regentova 6 - 8.



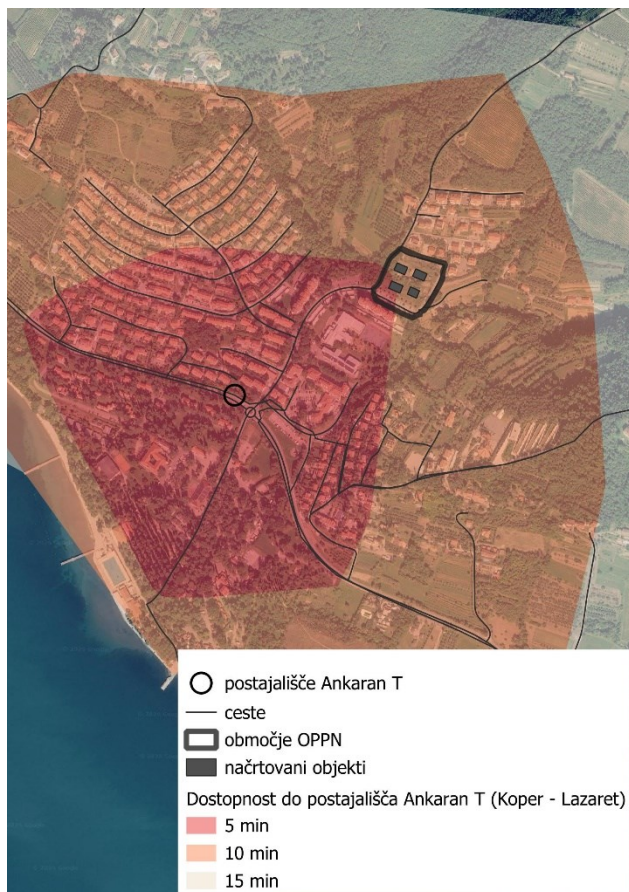
Slika 5: Shematski prikaz postajališč brezplačnega poletnega avtobusa v občini Ankaran.

V poletnem obdobju je Ankaran povezan tudi z JPP po morju. Redna pomorska potniška linija med Piranom in Koprom vozi vsak dan od 6. julija do 27. avgusta 2026, razen ob petkih in sobotah. Ob nedeljah linija vključuje tudi pristanek v Ankaranu. Povezuje obalna mesta Piran, Izolo, Koper in Ankaran ter ponuja udoben in prijeten način potovanja ob slovenski obali. Omenjena linija trenutno še ne predstavlja bistvene dodatne ponudbe na področju javnih prevozov. Vseeno tovrstni način prevoza ponuja potencial za prihodnje izboljšanje ponudbe na področju JPP tudi za lokalno prebivalstvo.

NEDELJA / DOMENICA / SUNDAY				OBVESTILO AVVISO NOTIFICATION
ODHOD / PARTENZA / DEPARTURE / ABFAHRT	IZOLA ISOLA	8.15	12.30	
PRIHOD / ARRIVO / ARRIVAL / ANKUNFT	ANKARAN ANCARANO	8.55	13.10	V primeru vremenskih razmer, ki bi onemogočale varno plovidbo, se prevoz odpove. In caso di condizioni meteorologiche avverse alla navigazione sicura, il trasporto verrà sospeso. In case of weather conditions that don't allow safe navigation, the transport will be suspended.
ODHOD / PARTENZA / DEPARTURE / ABFAHRT	ANKARAN ANCARANO	9.00	13.15	
PRIHOD / ARRIVO / ARRIVAL / ANKUNFT	KOPER CAPODISTRIA	9.15	13.30	
ODHOD / PARTENZA / DEPARTURE / ABFAHRT	KOPER CAPODISTRIA	9.20	13.35	
PRIHOD / ARRIVO / ARRIVAL / ANKUNFT	IZOLA ISOLA	9.50	14.05	
ODHOD / PARTENZA / DEPARTURE / ABFAHRT	IZOLA ISOLA	9.55		
PRIHOD / ARRIVO / ARRIVAL / ANKUNFT	PIRAN PIRANO	10.40		
ODHOD / PARTENZA / DEPARTURE / ABFAHRT	PIRAN PIRANO	11.40		
PRIHOD / ARRIVO / ARRIVAL / ANKUNFT	IZOLA ISOLA	12.25		

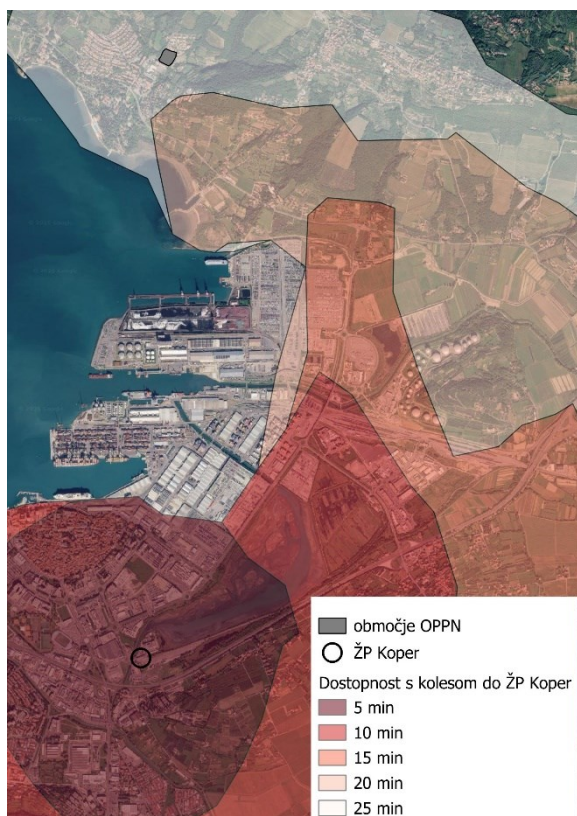
Slika 6: Urnik ladijskih prevozov ob nedeljah

Slika 7 prikazuje peš dostopnost do postajališč medkrajevnega avtobusnega prometa Koper – Lazaret. Območje OPPN gravitira na postajališče Ankaran T. Iz prikaza je razvidno, da je celotno območje v radiju dostopnosti do 10 minut hoje, majhen del pa celo v radiju dostopnosti do 5 min.



Slika 7: Dostopnost do postajališč JPP na medkrajevni avtobusni liniji Koper – Lazaret.

Slika 8 prikazuje dostopnost s kolesom do ŽP Koper. Za območje je železniška postaja pomembna z vidika kombinirane mobilnosti s kolesom in vlakom do zaposlitvenih središč v notranjosti države (npr. Postojna in Ljubljana). Iz prikaza je razvidno, da območje leži v rangi dostopnosti 20 do 25 minut do železniške postaje.



Slika 8: Dostopnost s kolesom do ŽP Koper

Kapacitete obstoječih parkirnih mest v neposredni okolici OPPN

V okolici OPPN je bilo evidentiranih 7 javnih parkirišč. Vsa so na nivoju terena in so z izjemo enega v pretežni meri namenjena stanovalcem obstoječih stanovanjskih stavb. Parkirišča Regentova P1, P2 in P3 so pokrita z nadstrešnicami, imajo kapaciteto 106 PM ter so namenjena izključno stanovalcem. Parkirišče Regentova P4 je urejeno znotraj območja OPPN, brez nadstrešnic, s kapaciteto 56 ter je poleg stanovalcem namenjeno tudi imetnikom abonmajev z naslova uporabnikov osnovne šole. Parkirišče Regentova P5 je urejeno makadamsko parkirišče z ocenjeno kapaciteto 37 PM. Namenjeno je izključno stanovalcem. Parkirišče P6 je pokrito z nadstrešnicami, ima kapaciteto 9 PM ter namenjeno izključno stanovalcem. Območje parkirišča P6 je predmet javnega natečaja in se bo po preureditvi parkiranje opustilo. Parkirišče P7 je šolsko parkirišče in je namenjeno zaposlenim in obiskovalcem šole in vrtca. Ocenjena kapaciteta parkirišča znaša 31 PM. Del parkirišč se bo zaradi bilance površin velikosti šolskega območja in pa zaradi predvidenih gradbenih projektov na območju šole ukinilo.

Prostorska razmestitev obstoječih parkirišč je prikazana na sliki 9. Prav tako je v preglednici navedena kapaciteta in ciljna skupina posameznih parkirišč.



Slika 9: Prostorska razmestitev obstoječih parkirišč

Parkirišče	Kapaciteta	Ciljna skupina	Dodatne opombe
Regentova P1	49	Stanovalci	
Regentova P2	15	Stanovalci	
Regentova P3	42	Stanovalci	
Regentova P4	58	Stanovalci in ostali imetniki abonmajev	
Regentova P5	37	Stanovalci	
Regentova P6	9	Stanovalci	Območje je predmet javnega natečaja in se bo po preureditvi parkiranje opustilo
Regentova P7	31	Zaposleni in obiskovalci šole in vrtca	Del parkirišč se ukinja zaradi bilance površin velikosti šolskega območja in pa zaradi predvidenih gradbenih projektov na območju šole

Preglednica 1: Kapaciteta in ciljna skupina obstoječih parkirišč

2.3 Identifikacija uporabnikov prostora ter njihove potrebe

Bivanjski objekti

Glede na osnutek OPPN Dolge njive je območje primarno namenjeno stanovanjski rabi, zato bodo glavni uporabniki prostora stanovalci nove soseske.

Potrebe stanovalcev so povezane predvsem z varno, udobno in pregledno dostopnostjo do stanovanjskih objektov, urejenim parkiranjem osebnih vozil, možnostjo varnega parkiranja koles ter kakovostnimi peš povezavami znotraj območja in proti središču Ankarana. Ker gre za stanovanjsko sosesko, je pomembno, da prometna ureditev ne temelji zgolj na dostopu z osebnim avtomobilom, temveč omogoča tudi vsakodnevno hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa. Posebej pomembne so potrebe otrok in mladostnikov, ki potrebujejo varne poti do igrišč, šole, vrtca, avtobusnega postajališča in drugih lokalnih ciljev, ter potrebe starejših in oseb z zmanjšano mobilnostjo, za katere so ključni dostopni pločniki, ustrezni nakloni, dobra osvetlitev, preglednost poti, počivališča in površine brez grajenih ovir.

Med uporabniki prostora bodo tudi obiskovalci stanovalcev, dostavne in servisne službe, komunalna vozila, vzdrževalci in intervencijska vozila. Ti uporabniki potrebujejo jasno urejene dostope, ustrezne manipulativne površine, možnost kratkotrajnega ustavljanja oziroma dostave ter neoviran dostop do objektov in infrastrukture. Pri tem morajo biti njihove potrebe usklajene z bivalnim značajem območja, tako da dostava, odvoz odpadkov, servisni dostopi in intervencijske poti ne zmanjšujejo varnosti in kakovosti prostora.

Garažna hiša

V okviru načrtovane stanovanjske soseske je predvidena izgradnja garažne hiše, ki bo predstavljala osrednjo parkirno infrastrukturo območja. Namenjena bo zagotavljanju parkirnih mest za različne skupine uporabnikov.

Primarni uporabniki garažne hiše bodo stanovalci nove stanovanjske soseske, ki bodo parkirna mesta uporabljali za potrebe dolgoročnega parkiranja. Poleg njih bo možna uporaba tudi s strani obiskovalcev soseske ter stanovalcev okoliških večstanovanjskih objektov, predvsem objektov na Regentovi ulici 6–8 ter Cahovi 12–14, kjer so razpoložljive parkirne kapacitete omejene. Zaradi neposredne bližine Osnovne šole Ankaran bo možna uporaba garažne hiše s strani zaposlenih in obiskovalcev šole ter vrtca. Poleg tega bo z namenom razbremenitve obstoječih parkirnih površin v središču Ankarana garažna hiša predstavljala možnost širše javne uporabe.

Možni scenariji uporabe garažne hiše so natančneje predstavljeni v poglavju 4.

2.4 Preveritev obstoječega parkirnega normativa

Parkirni normativ pomembno vpliva na prostorsko zasnovo območja, obseg motornega prometa, rabo javnih površin ter na možnosti spodbujanja hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa. Namen preveritve je ugotoviti, ali predvideno število parkirnih mest ustreza dejanskim potrebam bodočih uporabnikov, hkrati pa ne spodbuja prekomerne odvisnosti od osebnega avtomobila. Rezultati preveritve služi kot podlaga za oblikovanje uravnoteženih parkirnih rešitev, ki bodo zagotavljale funkcionalnost območja in podpirale trajnostni razvoj.

V elaboratu je obravnavana preveritev obstoječega parkirnega normativa za območje OPPN Dolge njive, pri čemer je izhodišče predstavljal normativ, določen v OPN Občine Ankaran, ter rešitve, povzete v osnutku OPPN.

Osnutek OPPN Dolge njive za predvideno stanovanjsko sosesko določa, da se za stanovanjske objekte zagotovi 1 parkirno mesto na stanovanje ter dodatnih 10 % za obiskovalce v primeru stanovanj manjših do 60 m² ter 2 parkirni mesti na stanovanje ter dodatnih parkirnih 10 % za obiskovalce v primeru stanovanj nad 61 m². Parkiranje za stanovalce je predvideno v podzemni garaži ter parkirišču na terenu. Takšna rešitev je z vidika urejanja odprtega prostora ugodna, saj zmanjšuje potrebo po obsežnih površinskih parkiriščih in omogoča več prostora za skupne zelene površine na terenu. Hkrati pa razmeroma visok avtomobilski parkirni normativ ter možnost zagotavljanja dodatnih parkirnih mest zahtevata presojo z vidika trajnostne mobilnosti, saj lahko prevelika ponudba parkiranja spodbuja večjo uporabo osebnega avtomobila. Obstoječi javni potniški promet predstavlja pomembno dopolnitev mobilnostne ponudbe, vendar glede na frekvenco, prostorsko dostopnost in razpršenost dnevnih poti ne more v celoti nadomestiti potrebe po osebnem vozilu.

V kolikor bodo sprejeti dodatni ukrepi in usmeritve na področju trajnostne mobilnosti, ki so opisani v poglavju 3, se lahko parkirni normativ tudi ustrezno zmanjša. Sicer pa velja, da je predviden parkirni normativ ustrezen, saj omogoča parkirno samooskrbo območja in zmanjšuje tveganje prenosa parkirnih obremenitev na javne površine, obstoječ del naselja ter prometnice v okolici.

2.5 Analiza načrtovanih rešitev v OPPN in preveritev ukrepov trajnostne mobilnosti

OPPN poleg pozidave ureja tudi prometno priključevanje, notranje prometne površine, peš in kolesarske povezave, javne površine, parkiranje ter navezave na obstoječe omrežje naselja Ankaran.

OPPN predvideva prometno priključitev območja na obstoječe javno cestno omrežje preko Poti na Brido in Regentove ulice. Na zahodnem robu je predvidena rekonstrukcija lokalne ceste (LC 177031), kjer se vzpostavi dva prometna pasova, hodnik za pešce in zeleni ločilni pas, na severnem delu pa rekonstrukcija javne poti Pot na Brido zaradi zagotavljanja ustreznega prometnega profila. Takšna rešitev izboljšuje prometno varnost in dostopnost območja, vendar hkrati ustvarja pogoje za večjo privlačnost uporabe osebnega avtomobila, če ne bodo izvedeni dodatni ukrepi za trajnostno mobilnost.

Ena izmed pomembnejših kakovosti OPPN je usmeritev v oblikovanje notranjega prostora soseske kot območja, namenjenega predvsem pešcem in kolesarjem. Odlok določa ureditev notranje mreže peš in kolesarskih povezav, kakovostnega skupnega odprtega prostora ter zagotavljanje univerzalne dostopnosti. Posebej je poudarjena povezljivost sosednjih območij, prehodnost prostora in senčenje peš ter kolesarskih površin, kar pomembno prispeva k udobju hoje in kolesarjenja predvsem v poletnem obdobju.

Dodatno OPPN določa, da morajo biti uvozi v območje izvedeni tako, da se niveleta površin za pešce in kolesarje ne prekinja oziroma ne spreminja. Takšna rešitev predstavlja pomemben element načrtovanja varnih in neprekinjenih peš ter kolesarskih povezav.

Na področju mirujočega prometa OPPN predvideva kombinacijo zunanjih parkirnih mest in parkiranja v podzemni garaži. Na terenu je dopustna ureditev do 29 parkirnih mest, preostala parkirna mesta pa se zagotavljajo v podzemnih etažah oziroma garažni stavbi. Takšna rešitev zmanjšuje površinsko zasedbo prostora z avtomobili in omogoča več prostora za zelene površine ter kakovostnejše javne odprte prostore.

Posebno pomembna je določba, da je treba parkirna mesta za kolesa obravnavati prednostno pred parkiranjem avtomobilov ter jih umeščati neposredno ob vhode v objekte. Poleg tega OPPN določa minimalni standard enega parkirnega mesta za kolesa na vsakih 30 m² bivalnih površin. Takšna rešitev presega zgolj formalno zagotavljanje kolesarske infrastrukture in ustvarja pogoje za vsakodnevno uporabo koles kot osnovnega prevoznega sredstva.

OPPN daje velik poudarek kakovosti javnega prostora. Osrednji odprti prostor soseske je zasnovan kot prostor druženja in rekreacije. Minimalni delež zelenih površin znaša 40 %. Zelene površine izboljšujejo mikroklimo in zmanjšujejo učinek mestnega toplotnega otoka.

3 UKREPI IN USMERITVE

3.1 Predlog ukrepov in usmeritev za dopolnitev OPPN ter vpenjanje območja OPPN v naselje

Na podlagi pregleda analize stanja in načrtovanih rešitev v OPPN se kot ključni poudarek nadaljnjega načrtovanja izpostavlja dopolnitev ukrepov in usmeritev na področju trajnostne mobilnosti.

3.1.1 Površine za pešce

Za izboljšanje pogojev za hojo se predlaga ureditev zvezne, varne in udobne mreže pešpoti, ki mora uporabnikom omogočati čim bolj neposredno premikanje po območju. Peš povezave se navezujejo tudi na obstoječe površine za pešce v okolici in s tem zagotavljajo vključevanje območja v širšo mrežo peš povezav.

Ključne peš povezave se opredelijo kot javne oziroma javno dostopne površine, s čimer se zagotavljata njihova trajna prehodnost in možnost uporabe za vse uporabnike območja. Pri njihovem načrtovanju se zagotovi zadostna širina, preglednost in čim manjše število konfliktnih točk z motornim prometom.

Poseben ukrep je ureditev senčenih in ozelenjenih površin za pešce. Ob glavnih peš povezavah naj se zasadi drevesa ali druga vegetacija, ki bo v poletnem času zagotavljala senco in izboljšala mikroklimatske razmere. Kjer zasaditev zaradi prostorskih ali infrastrukturnih omejitev ni mogoča, se lahko predvidijo nadstreški ali drugi elementi senčenja.

Vse pomembnejše pešpoti naj imajo učinkovito razsvetljavo. Posebno pozornost je treba nameniti stopnicam, spremembam naklona in križanjem z vozišči. Razsvetljava naj zagotavlja varnost uporabnikov, hkrati pa naj bo zasnovana tako, da ne povzroča prekomernega svetlobnega onesnaževanja.

Ob glavnih poteh naj se uredijo počivališča s klopmi. Počivališča naj bodo umeščena v senco, opremljena s koši za odpadke in zasnovana tako, da ne zmanjšujejo uporabne širine pešpoti. Smiselna je tudi namestitev pitnika ali druge osnovne urbane opreme na osrednjih skupnih površinah.

3.1.2 Površine za kolesarje

Na območju OPPN se zagotovijo varne in povezane površine za kolesarski promet. Kolesarske povezave se načrtujejo tako, da omogočajo neposreden dostop do stanovanjskih objektov, javnih programov in drugih pomembnih ciljev ter navezavo na obstoječe in načrtovane kolesarske povezave v širšem območju.

Pomemben del spodbujanja uporabe kolesa predstavlja zagotavljanje ustreznih površin za parkiranje koles. Za stanovalce se predvidijo pokrite, varne in lahko dostopne kolesarnice. Njihova umestitev mora omogočati čim bolj neposreden dostop med kolesarnico in stanovanjskimi oziroma drugimi objekti.

Ob vhodih v objekte in ob skupnih oziroma javnih programih se zagotovijo tudi parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje koles. Del parkirnih površin se dimenzionira za uporabo tovornih koles, koles z otroškimi prikolicami in drugih koles večjih dimenzij. Predvidijo se tudi pogoji za varno shranjevanje in polnjenje električnih koles ter druge e-mikromobilnosti.

Površine za kolesarje se ustrezno osvetlijo, na mestih daljšega zadrževanja oziroma parkiranja koles pa se, kjer je to mogoče, zagotovita senčenje in ozelenitev.

3.1.3 Dostopnost

Celotno območje se načrtuje po načelih univerzalne dostopnosti. Peš poti, dostopi do objektov, javne površine, parkirišča in druge prometne ureditve morajo omogočati samostojno in varno uporabo gibalno oviranim osebam, starejšim, otrokom, uporabnikom otroških vozičkov in drugim uporabnikom z zmanjšano mobilnostjo. Posebna pozornost se nameni zveznosti dostopnih poti.

Območje OPPN mora hkrati ohranjati oziroma izboljšati prehodnost v odnosu do okoliškega prostora. Zagotovijo se smiselne peš in kolesarske povezave s sosednjimi območji, da nova ureditev ne predstavlja prostorske ali prometne ovire.

Na osrednji in dobro dostopni lokaciji se predlaga vzpostavitev lokalne mobilnostne točke. Ta lahko vključuje stojala za kolesa, prostor za e-kolesa, paketomat in informacijsko tablo. Mobilnostna točka bi zmanjšala potrebo po posameznih vožnjah z avtomobilom in na enem mestu združila več storitev za stanovalce.

3.1.4 Javni potniški promet

Za izboljšanje dostopnosti območja z javnim potniškim prometom se predvidi vzpostavitev novega postajališča JPP. Njegova lokacija se določi glede na predvidene poti linij javnega potniškega prometa, razporeditev uporabnikov ter možnosti zagotavljanja varnega dostopa.

Do postajališča se zagotovijo neposredne, varne in univerzalno dostopne peš povezave iz območja OPPN ter, kjer je smiselno, iz sosednjih območij. Posebno pozornost je treba nameniti varnemu prečkanju prometnih površin na poteh do postajališča.

Uredi se nova čakalna površina. Čakalna površina naj vključuje nadstrešek, sedeže, ustrezno razsvetljavo in informacije o voznih redih. Za povečanje uporabe javnega prevoza se predlaga tudi redno informiranje stanovalcev o linijah, voznih redih in možnostih prestopanja. Informacije se lahko zagotovijo na mobilnostni točki, oglasnih mestih v objektih ali prek digitalnih komunikacijskih kanalov upravljavca območja.

3.1.5 Mirujoči promet

Mirujoči promet se organizira tako, da parkiranje osebnih vozil ne predstavlja prevladujoče rabe javnega in odprtega prostora. Parkirne zmogljivosti se zato prednostno koncentrirajo v garažni hiši oziroma na drugih za parkiranje jasno opredeljenih površinah. Takšen pristop omogoča racionalnejšo rabo prostora ter sproščanje dela površin na terenu za druge javne rabe.

Pri določitvi potrebnega števila parkirnih mest se poleg predvidenih programov upoštevajo značilnosti lokacije, dostopnost območja z javnim potniškim prometom ter možnosti dostopa peš in s kolesom. Parkirna ponudba se tako obravnava kot del celovitega sistema mobilnosti in ne zgolj kot zagotavljanje največjega možnega števila parkirnih mest.

Znotraj parkirnih površin se zagotovijo ustrezno dimenzionirana in umeščena parkirna mesta za gibalno ovirane osebe ter parkirna mesta za obiskovalce. Predvidijo se tudi kratkotrajna parkirna oziroma ustavitvena mesta za dostavo, servisiranje, selitve in druge občasne potrebe, tako da te dejavnosti ne ovirajo glavnih prometnih in peš povezav.

Parkirne površine se opremijo s polnilno infrastrukturo za električna vozila oziroma se zagotovi ustrezna predpriprava za njeno postopno širitev.

Garažna hiša ima poleg zagotavljanja parkirnih mest za redne uporabnike območja tudi vlogo pri obvladovanju povečanega sezonskega povpraševanja. Del njene zmogljivosti se lahko v poletnem obdobju nameni sezonskemu parkiranju obiskovalcev, s čimer se zmanjšuje pritisk na površinsko in ulično parkiranje v širšem območju.

3.1.6 Umirjanje prometa

Prometne površine na obodu oziroma v neposredni bližini območja OPPN se urejajo po načelih umirjanja motornega prometa. Poseben poudarek se nameni Regentovi ulici, kjer se z ustreznimi prostorskimi in prometnimi ukrepi zmanjšujejo hitrosti motornih vozil in izboljšujejo pogoji za pešce ter kolesarje.

Ukrepi umirjanja prometa naj temeljijo predvsem na prostorskem in oblikovnem značaju ulice. Predvidijo se lahko zožitve vozišča, dvignjene površine, poudarjeni prehodi za pešce, spremembe materialov oziroma tlakov, zasaditve in drugi elementi, ki voznika že z oblikovanjem prostora opozarjajo na prisotnost pešcev in kolesarjev ter spodbujajo vožnjo z nižjo hitrostjo.

Posebno pozornost je treba nameniti območju osnovne šole in potem, po katerih se giblje večje število otrok. Ureditve mora zagotavljati varne in pregledne prehode ter čim manj konfliktnih točk med motornim prometom in ranljivejšimi udeleženci. Z ureditvijo prometnega režima in fizičnimi ukrepi se hkrati omejuje privlačnost Regentove ulice oziroma širšega stanovanjskega območja za tranzitni motorni promet.

3.1.7 Dostavne in intervencijske poti

Ekološki otoki in zbirna mesta za odpadke naj bodo umeščeni ob dostopnih poteh komunalnih vozil, vendar zunaj glavnih peš in kolesarskih povezav. Površine morajo omogočati varen dostop uporabnikov, ne smejo zmanjševati preglednosti in naj bodo ustrezno ozelenjene.

Dostop intervencijskih, komunalnih, dostavnih in servisnih vozil se zagotovi ob sočasnem ohranjanju kakovosti peš, kolesarskih in zelenih površin. Intervencijske poti se zato v največji možni meri vključijo v celovito zasnovo odprtega prostora.

Dostop komunalnih vozil se načrtuje tako, da se zmanjšuje križanje z glavnimi peš in kolesarskimi povezavami oziroma da so morebitne konfliktni točke jasno opredeljene in ustrezno urejene.

Na enak način se določijo lokacije ekoloških otokov in drugih površin, povezanih z ravnanjem z odpadki. Njihova umestitev mora omogočati učinkovit dostop komunalnih vozil, ne da bi pri tem ovirala pešce in kolesarje ali bistveno zmanjšala kakovost javnega prostora.

3.1.8 Upravljanje mobilnosti

Ukrepi upravljanja mobilnosti, informiranje stanovalcev in spremljanje uporabe mobilnostnih ureditev niso neposredno vključeni v OPPN, saj praviloma niso predmet prostorskega akta.

Za izvajanje mobilnostnega načrta se predlaga določitev upravljavca mobilnostnih ukrepov, ki bo skrbel za informiranje stanovalcev, spremljanje uporabe ureditev in usklajevanje morebitnih poznejših izboljšav. Nalogo lahko prevzame upravitelj območja, občina, skupnost etažnih lastnikov ali druga dogovorjena organizacija. Na osrednjih lokacijah naj se namestijo pregledne karte območja in usmerjevalne oznake. Digitalne informacije se lahko vključijo v komunikacijski portal ali aplikacijo upravljavca soseske.

Po vselitvi se predlaga redno spremljanje mobilnostnih navad in uporabe infrastrukture. Na podlagi ugotovitev se lahko pripravi seznam novih ukrepov. Ti lahko vključujejo dodatna stojala za kolesa, spremembo parkirnega režima, dodatno senčenje, izboljšanje razsvetljave, postavitev nove klopi ali spremembo prometne ureditve.

Pomemben izvedbeni ukrep je časovna vezava mobilnostne infrastrukture na gradnjo stanovanjskih objektov. Pešpoti, dostopne povezave, kolesarnice, razsvetljava, zelene površine in osnovna urbana oprema morajo biti dokončani najpozneje ob začetku uporabe objektov. S tem se prepreči, da bi se stanovalci vselili pred vzpostavitvijo pogojev za varno in trajnostno mobilnost.

3.2 Preveritev predloga OPPN ter predlog za dopolnitev z ukrepi in usmeritvami s področja trajnostne mobilnosti

Sklop	Pregled ukrepov trajnostne mobilnosti	Vključenost v OPPN	Predlagana dopolnitev
Površine za pešce	OPPN načrtuje neprekinjeno mrežo peš povezav znotraj območja – povezave do vhodov v objekte, igrišč, zelenih površin, in parkirišč.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa peš povezave kot javne oziroma javno dostopne površine.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN načrtuje senčene oziroma ozelenjene površine za pešce.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa kakovostno osvetlitev površin za pešce.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN načrtuje klopi, počivališča ali druge elemente udobja za pešce.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
Površine za kolesarje	OPPN načrtuje varne kolesarske povezave znotraj območja.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa pokrite, varne in lahko dostopne kolesarnice za stanovalce.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa kratkotrajna parkirna mesta za kolesa pri vseh in skupnih programih.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN omogoča prostor za tovorna kolesa, otroške prikolice, večja kolesa in e-kolesa.	Ni predmet OPPN	*Ni možno dopolniti
	OPPN omogoča polnjenje e-koles in druge e-mikromobilnosti.	Ni predmet OPPN	*Ni možno dopolniti
	OPPN načrtuje senčene oziroma ozelenjene površine za kolesarje.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa kakovostno osvetlitev površin za kolesarje.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno

Dostopnost	OPPN zagotavlja univerzalno dostopnost za gibalno ovirane osebe, starejše, otroke in uporabnike vozičkov.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN omogoča prehodnost območja in povezave s sosednjimi območji.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
Javni potniški promet	OPPN načrtuje vzpostavitev novega postajališča JPP.	Ni potrebe po načrtovanju v OPPN	*Omogočeno v neposredni okolici
	OPPN načrtuje varne in neposredne peš povezave do postajališč JPP.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN načrtuje dostopno, osvetljeno in varno čakalno površino v sklopu postajališča JPP.	Ni potrebe po načrtovanju v OPPN	*Omogočeno v neposredni okolici
Mirujoči promet	OPPN načrtuje parkiranje tako, da ne prevladuje nad javnim in zelenim prostorom soseske.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN prednostno umešča parkiranje v garaže, robna parkirišča ali koncentrirane parkirne površine.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa parkirni normativ glede na značilnosti lokacije, dostopnost JPP ter peš in kolesarsko dostopnost.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa parkirna mesta za gibalno ovirane osebe.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa parkirna mesta za obiskovalce.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa kratkotrajna mesta za dostavo, servis, selitve in druge občasne potrebe.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa polnilno infrastrukturo oziroma predpripravo za električna vozila.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
Umirjanje prometa	OPPN načrtuje obodne prometne površine kot območje umirjenega prometa.	Ni predmet OPPN	*Dostop do območja se ureja z elementi umirjanja prometa
	OPPN določa prostorske in oblikovne ukrepe za omejevanje hitrosti.	Ni predmet OPPN	*Dostop do območja se ureja z elementi umirjanja prometa
	OPPN načrtuje varne prehode, zožitve, dvignjene površine ali druge ukrepe umirjanja prometa zaradi preprečevanja tranzita skozi širše stanovanjsko območje.	Ni predmet OPPN	*Dostop do območja se ureja z elementi umirjanja prometa
Dostavne in intervencijske poti	OPPN zagotavlja intervencijske poti, ki so usklajene s peš, kolesarskimi in zelenimi površinami.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno

	OPPN načrtuje dostop komunalnih vozil brez bistvenih konfliktov z glavnimi peš in kolesarskimi povezavami.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
	OPPN določa lokacije ekoloških otokov tako, da ne ovirajo pešcev, kolesarjev in javnega prostora.	Načrtovano v OPPN	Je že vključeno
Upravljanje mobilnosti	Izvajanje ukrepov upravljanja mobilnosti po vselitvi.	Ni predmet OPPN	*Ni možno dopolniti
	Informiranje stanovalcev o JPP, kolesarskih povezavah, souporabi vozil in drugih možnostih mobilnosti.	Ni predmet OPPN	*Ni možno dopolniti
	Spremljanje uporabe mobilnostnih ureditev, npr. zasedenosti parkirišč, uporabo JPP in zasedenost kolesarnic.	Ni predmet OPPN	*Ni možno dopolniti
	OPPN določa upravljanje garažne hiše	Ni predmet OPPN	*Ni možno dopolniti

Preglednica 2: Preveritev predloga OPPN ter predlog za dopolnitev z ukrepi in usmeritvami s področja trajnostne mobilnosti

4 SCENARIJI

V okviru mobilnostnega načrta so obravnavani tri scenariji ureditve mirujočega prometa na območju OPPN Ankaran – Dolge njive. Scenariji se razlikujejo predvsem glede na kapaciteto predvidene garažne hiše in njeno vlogo v širšem območju. V prvem scenariju garažna hiša zagotavlja parkirne kapacitete izključno za potrebe nove pozidave, v drugem in tretjem pa je predviden presežek parkirnih mest, ki omogoča premeščanje dela obstoječega parkiranja z okoliških površin v garažno hišo.

4.1 Scenarij 1 – brez presežka parkirnih mest v garažni hiši

Scenarij 1 predvideva, da je garažna hiša namenjena izključno zagotavljanju parkirnih mest za stanovalce in druge uporabnike znotraj območja OPPN. Število parkirnih mest se določi glede na potrebe predvidene pozidave, pri čemer v garažni hiši ni predvidenih dodatnih parkirnih kapacitet za zunanje uporabnike.

Takšna ureditev pomeni, da nova garažna hiša ne prevzema funkcije parkiranja za širše območje. Obstoječa parkirna mesta na okoliških površinah, ki jih danes uporabljajo predvsem stanovalci obstoječih stanovanjskih blokov, se zato ohranijo. Z vidika mirujočega prometa območje OPPN ne predstavlja dodatnega generatorja prometa za zunanje uporabnike, temveč zagotavlja parkirne kapacitete za potrebe prometa, povezanega z novo sosesko.

Ne glede na to scenarij predvideva izvedbo spremljajočih ukrepov trajnostne mobilnosti na širšem območju. Na Regentovi ulici se predvidijo ukrepi za umirjanje motornega prometa ter izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje. Pomemben del scenarija je tudi vzpostavitev oziroma izboljšanje javnega potniškega prometa ter zagotovitev varnih in neposrednih peš in kolesarskih povezav med območjem OPPN, obstoječimi stanovanjskimi območji ter središčem Ankarana.

Scenarij tako temelji na načelu, da nova pozidava lastne potrebe po parkiranju rešuje znotraj območja OPPN, ne posega pa bistveno v obstoječo ureditev mirujočega prometa v okolici.

4.2 Scenarij 2 – s presežkom parkirnih mest v garažni hiši, namenjenih stanovalcem okoliških večstanovanjskih objektov ter uporabnikom šole in vrtca

Scenarij 2 predvideva večjo kapaciteto garažne hiše, pri čemer je poleg parkirnih mest za potrebe območja OPPN zagotovljen tudi določen presežek parkirnih mest. Ta so namenjena zunanjim uporabnikom, predvsem stanovalcem okoliških večstanovanjskih objektov ter uporabnikom bližnje šole in vrtca.

Zagotavljanje dodatnih parkirnih kapacitet v garažni hiši omogoča postopno premeščanje dela obstoječega parkiranja s površin na terenu v garažno hišo. S tem se odpira možnost sproščanja javnega prostora, ki je danes namenjen mirujočemu prometu, zlasti vzdolž Regentove ulice in na drugih bližnjih površinah.

Sprostitev parterja omogoča kakovostnejšo preureditev uličnega prostora. Površine, ki so danes namenjene parkiranju, se lahko namenijo pešcem, kolesarjem, zelenim površinam in drugim javnim programom. Regentova ulica tako poleg prometne funkcije pridobi izrazitejšo vlogo javnega prostora in varne povezave med območjem OPPN, obstoječo pozidavo, šolo in vrtcem ter središčem Ankarana.

Tudi v tem scenariju se predvidijo ukrepi za umirjanje motornega prometa, izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje ter vzpostavitev oziroma izboljšanje javnega potniškega prometa. V primerjavi s prvim scenarijem ima garažna hiša širšo prometno in prostorsko funkcijo, saj ne zagotavlja zgolj parkiranja za novo sosesko, temveč omogoča tudi reorganizacijo mirujočega prometa v širšem območju.

Ključna prednost scenarija je zato možnost, da se z združevanjem parkiranja v garažni hiši del obstoječih površin na terenu nameni drugim oblikam mobilnosti in kakovostnejši ureditvi javnega prostora. Na ta način lahko garažna hiša predstavlja enega od vzvodov za postopno zmanjševanje prostorske obremenitve z mirujočim prometom ter za celovitejšo preobrazbo Regentove ulice in njenega neposrednega zaledja.

4.3 Scenarij 3 – s presežkom parkirnih mest v garažni hiši, namenjenih širši javni rabi

Scenarij 3 podobno kot scenarij 2 predvideva večjo kapaciteto garažne hiše, pri čemer je poleg parkirnih mest za potrebe območja OPPN zagotovljen tudi določen presežek parkirnih mest. Scenarij 3 predvideva vzpostavitev garažne hiše namenjene **javni rabi in reorganizaciji mirujočega prometa na širšem območju Ankarana**. Poleg zagotavljanja parkirnih mest za potrebe območja OPPN Dolge njive garažna hiša prevzame tudi funkcijo zbirnega parkirnega objekta za obstoječe uporabnike naselja, predvsem stanovalce okoliških območij, obiskovalce središča Ankarana ter uporabnike javnih dejavnosti, kot so šola, vrtec in drugi javni programi.

Vzpostavitev javne garažne hiše omogoča postopno premeščanje obstoječih parkirnih površin s terena v centraliziran objekt. Poleg razbremenitve površin v neposredni bližini območja OPPN se tako odpira možnost zmanjšanja parkirnih obremenitev tudi v **središču naselja**, kjer danes mirujoči promet pomembno vpliva na kakovost javnega prostora in pogoje za pešačenje ter kolesarjenje.

Sprostitev obstoječih parkirnih površin omogoča celovitejšo prenovo javnega prostora v širšem območju Ankarana. Regentova ulica lahko v tem scenariju pridobi pomembnejšo vlogo kot povezovalna mestna ulica med območjem OPPN, šolo, vrtcem, središčem naselja in drugimi ključnimi točkami.

Hkrati javna funkcija garažne hiše pomeni tudi **spremenjeno prometno obremenitev Regentove ulice**, saj objekt predstavlja nov generator prometa z uporabniki iz širšega območja. Povečan promet, predvsem v konicah prihodov in odhodov, zahteva ustrezno prometno ureditev dostopov, preveritev zmogljivosti križišč ter uvedbo ukrepov za zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu. Posebna pozornost je potrebna pri umirjanju motornega prometa, urejanju prehodov za pešce, zagotavljanju varnih kolesarskih povezav ter preprečevanju, da bi povečana dostopnost garažne hiše povzročila poslabšanje bivalnih pogojev ob Regentovi ulici.

V tem scenariju garažna hiša presega funkcijo klasičnega parkirnega objekta in postane eden ključnih elementov prometne reorganizacije Ankarana. Njena največja prednost je možnost celovitejšega zmanjšanja površinskega parkiranja ter sprostitev javnega prostora v širšem območju naselja. Slabost oziroma izziv scenarija pa je večja koncentracija prometnih tokov na eni lokaciji, zaradi česar je nujno sočasno načrtovanje ukrepov trajnostne

mobilnosti, predvsem izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni potniški promet ter nadzor nad vplivi dodatnega motornega prometa.

4.4 Primerjava scenarijev

Primerjava scenarijev je povzeta v spodnji preglednici.

Kriterij vrednotenja	Scenarij 1 – brez presežka parkirnih mest v garažni hiši	Scenarij 2 – s presežkom parkirnih mest v garažni hiši, namenjenih stanovalcem okoliških večstanovanjskih objektov ter uporabnikom šole in vrtca	Scenarij 3 – s presežkom parkirnih mest v garažni hiši, namenjenih širši javni rabi
Osnovni namen garažne hiše	Zagotavljanje parkirnih mest predvsem za potrebe novega območja OPPN Dolge njive	Zagotavljanje parkirnih mest za območje OPPN ter dodatnih kapacitet za okoliške večstanovanjske objekte, šolo in vrtec	Vzpostavitev javnega parkirnega objekta, namenjenega uporabnikom širšega območja Ankarana, vključno s središčem naselja
Obseg parkirne kapacitete	Najmanjša kapaciteta, prilagojena potrebam nove pozidave	Večja kapaciteta z določenim presežkom parkirnih mest	Večja kapaciteta z določenim presežkom parkirnih mest
Ciljna skupina uporabnikov	Stanovalci in obiskovalci območja OPPN	Stanovalci območja OPPN, bližnjih večstanovanjskih objektov, uporabniki šole in vrtca	Stanovalci širšega območja, obiskovalci središča naselja, uporabniki javnih dejavnosti
Vpliv na obstoječe parkiranje na terenu	Omejen predvsem na novo območje OPPN	Omogoča postopno zmanjšanje parkiranja na bližnjih javnih površinah	Omogoča premeščanje parkiranja tudi iz širšega območja naselja in središča Ankarana
Vpliv na Regentovo ulico	Majhen dodatni prometni vpliv	Zmeren vpliv zaradi večjega števila uporabnikov, predvsem iz neposrednega zaledja	Največji vpliv zaradi koncentracije uporabnikov iz širšega območja in povečanja prometnih tokov
Možnost preureditve javnega prostora	Omejena predvsem na območje OPPN	Omogoča sprostitev površin ob Regentovi ulici in v neposrednem okolju	Največji potencial za sprostitev javnih površin v širšem območju Ankarana, vključno s središčem naselja
Potreba po ukrepih umirjanja prometa	Obseg ukrepov je manjši in vezan predvsem na novo ureditev	Potrebni so ukrepi za varne povezave in ureditev Regentove ulice	Potrebni so celoviti ukrepi zaradi povečanih prometnih tokov in dostopov do garažne hiše

Glavni izziv	Omejen vpliv na izboljšanje širšega prostora	Zagotoviti, da dodatna parkirna ponudba ne spodbuja dodatne uporabe avtomobila	Zagotoviti ustrezno prometno ureditev Regentove ulice in preprečiti povečanje negativnih vplivov motornega prometa
---------------------	--	--	--

Preglednica 3: Primerjava scenarijev

5 SPREMLJANJE STANJA IN KAZALNIKI

Za preverjanje učinkovitosti predlaganih ukrepov trajnostne mobilnosti se predvidi spremljanje stanja po začetku uporabe območja OPPN. Namen spremljanja je ugotoviti dejanske potovalne navade stanovalcev, obremenitve prometnega omrežja ter morebitne potrebe po prilagoditvah prometnih ureditev. Spremljanje kazalnikov se lahko predvidi v sklopu Celostne prometne strategije občine Ankaran.

Kot osnovni kazalnik se spremljajo deleži potovanj po prevoznih načinih (t.i. modal split), torej delež poti, opravljenih z osebnim avtomobilom, peš, s kolesom, javnim potniškim prometom in drugimi oblikami mobilnosti. Podatek se lahko pridobi z anketiranjem stanovalcev po vselitvi oziroma v rednih časovnih intervalih. Kazalnik omogoča oceno, v kolikšni meri prebivalci uporabljajo trajnostne oblike mobilnosti in ali so predvideni ukrepi ustrezno umeščeni in uporabljeni.

Drugi kazalnik je štetje prometa na robu območja OPPN. Štetje se izvaja na glavnih dostopnih točkah območja in vključuje spremljanje števila motornih vozil, kolesarjev in pešcev. S tem se preverja dejanska prometna obremenitev območja, razmerje med posameznimi oblikami mobilnosti ter vpliv nove soseske na okoliško prometno omrežje.

Spremljanje stanja naj se izvede po vzpostavitvi območja in vselitvi stanovalcev, nato pa po potrebi periodično. Na podlagi rezultatov se lahko predlagajo dodatni ukrepi.

6 SKLEP

Mobilnostni načrt za OPPN Dolge njive predstavlja strokovno podlago za celovito obravnavo prometne dostopnosti načrtovane stanovanjske soseske in njene neposredne okolice. Analiza je pokazala, da ima območje zaradi bližine središča Ankarana velik potencial za razvoj trajnostnih oblik mobilnosti. Ključni cilj nadaljnjega načrtovanja je zato zagotoviti varno, kakovostno in enakovredno dostopnost za vse oblike mobilnosti ter zmanjševati odvisnost od osebnega avtomobila.

Pomemben del mobilnostnega načrta predstavlja ureditev mirujočega prometa. Parkirne površine je treba obravnavati usklajeno s kakovostjo javnega prostora, potrebami obstoječih stanovalcev, uporabnikov javnih programov ter sezonskimi obremenitvami. Predlog OPPN že vključuje več pomembnih elementov trajnostne mobilnosti znotraj območja urejanja, med drugim zvezne peš in kolesarske, univerzalno dostopnost, kakovostne skupne odprte površine ter koncentriranje večjega dela parkiranja v garažni hiši. Mobilnostni načrt te rešitve dopolnjuje z dodatnimi usmeritvami za ureditev kakovostnih dostopnih poti, ukrepi za umirjanje prometa ter vzpostavitev JPP.

V sklopu mobilnostnega načrta so obravnavani tri scenariji upravljanja garažne hiše. Obravnavani scenariji predstavljajo različne možnosti funkcije garažne hiše v okviru prometne in prostorske ureditve območja. Scenarij 1 zagotavlja predvsem potrebe novega območja OPPN, scenarij 2 omogoča širšo reorganizacijo mirujočega prometa in sprostitev javnih površin v neposrednem zaledju, scenarij 3 pa predstavlja javno garažno hišo za širše območje Ankarana z največjim potencialom za preobrazbo prostora, vendar tudi z večjimi prometnimi vplivi na Regentovo ulico. Izbira scenarija je zato odvisna od želenega ravnotežja med parkirnimi kapacitetami, kakovostjo javnega prostora in vplivi na prometni sistem.

Po vselitvi stanovalcev je smiselno spremljati dejanske potovalne navade in prometne obremenitve ter na tej podlagi po potrebi prilagajati posamezne ukrepe. Osnovna kazalnika spremljanja sta delež potovanj po posameznih prevoznih načinih in prometne obremenitve na dostopnih točkah območja. Z izvedbo predlaganih

ukrepov se lahko območje OPPN Dolge njive razvije v dobro dostopno in prometno varno stanovanjsko sosesko, v kateri so motorni promet in parkiranje ustrezno obvladovani, prednost pa imajo kakovost javnega prostora, hoja, kolesarjenje in javni potniški promet.