

javni, projektni, enostopenjski natečaj

POTNIŠKI CENTER CELJE

junij 2025

VRSTA	Javni, projektni, enostopenjski natečaj za izbiro strokovno najprimernejše rešitve
NASLOV	Potniški center Celje
NAROČNIK, RAZPISOVALEC	Mestna občina Celje Katja Martinčič, Roman Kramer, Monika Tominšek v sodelovanju z Zbornico za arhitekturo in prostor (ZAPS), Vegova 8, Ljubljana
ČLANI DELOVNE SKUPINE	Roman Kramer, MOC Suzana Habjanič Gorše, DRSI Matjaž Krajnc, SŽ Infrastruktura Mihael Fabijan, SŽ Infrastruktura Mateja Matajič, SŽ / NOMAGO Marjan Beltram, NOMAGO Peter Jevšinek, NOMAGO Katja Martinčič, MOC Aleksandra Rezar, MOC
ČLANI DELOVNE SKUPINE	Marko Peterlin, strokovnjak za trajnostno mobilnost, Inštitut za politike prostora Nejc Geržinič, strokovnjak za potovalne navade in javni promet, raziskovalec na TU Delft Peter Berglez, strokovnjak za promet, Standard d.o.o.
IZDELOVALEC NATEČAJNE NALOGE	OBRAT d.o.o., Janežičeva cesta 3, 1000 Ljubljana Blaž Babnik Romaniuk, mag.inž.arh., Jurij Nemec, univ. dipl. inž. arh., Mojca Rudman, mag.inž.arh., Urška Cvikl, mag.inž.arh., Klara Suša Vačovnik, mag.inž.arh. Anamarija Strehar, abs. arh., izris obstoječega stanja
ODGOVORNA OSEBA IZDELOVALCA	Blaž Babnik Romaniuk, mag.inž.arh., ZAPS A-1591
DATUM	junij 2025

javni, projektni, enostopenjski natečaj

POTNIŠKI CENTER CELJE



junij 2025

Kazalo

0 UVOD	7		
0.1 Uvodni nagovor	9		
0.2 Namen in cilj investicije	10		
0.3 Cilj in predmet natečaja	11		
0.4 Bistvena vprašanja	12		
1 LOKACIJA	17		
1.1 Natečajno območje	18		
1.2 Zgodovinski razvoj	20		
1.3 Prikaz stanja prostora	24		
1.3.1 Širše območje	24		
1.3.2 Ožje območje	30		
1.3.3 Gospodarska javna infrastruktura	36		
1.4 Izvlečki prostorskih aktov	40		
1.4.1 Povzetek	41		
1.4.2 Natečajno podobmočje P1	41		
2 NALOGA	47		
2.1 Opis naloge	48		
2.1.1 Izhodišča	49		
2.1.2 Uporabniška izkušnja	50		
2.1.3 Spreminjajoče okoliščine	53		
2.1.4 Ključni vidik uporabniške izkušnje	54		
2.1.5 Smeri poti uporabnikov	55		
2.1.6 Razvoj trajnostnega turizma	57		
2.1.7 Faznost	57		
2.1.8 Vključevanje javnosti	58		
2.1.9 Komunikacija	59		
2.1.10 Predhodni dokumenti	59		
2.2 Usmeritve za zasnovo	60		
2.2.1 Predvideni posegi	60		
2.2.2 Avtobusna postaja	65		
2.2.3 Ostali podporni programi	68		
2.2.4 Garažna hiša	68		
2.2.5 Prilagodljivost zasnove	69		
2.2.6 Oblikovanje objekta	69		
2.2.7 Ostale prometne površine	70		
2.2.8 Površine za pešce	70		
2.2.9 Trajnostna mobilnost	72		
2.2.10 Zaklonišče	73		
2.2.11 Obstoječe stavbe in objekti	74		
2.2.12 Šubičev paviljon	75		
2.2.13 Spodnja postaja žičnice	77		
2.2.14 Zelene površine	78		
2.2.15 Univerzalni dostop	79		
2.2.16 Orientacija	80		
2.2.17 Varnost	80		
2.2.18 Trajnostnost	81		
2.2.19 Obstoječi okoliški projekti	82		
2.2.20 Ostali pravilniki, predpisi in smernice	83		
2.3 Tabela površin	85		
2.4 Projektni in tehnični pogoji	87		
2.4.1 Tehnični pogoji	87		
2.4.2 Projektni pogoji in smernice	88		
2.4.3 Opis tehnične opremljenosti	100		
2.5 Ocena investicije	103		
3 PRILOGE IN PODLOGE	104		

0

UVOD

Potniški center Celje je za Mestno občino Celje eden osrednjih razvojnih projektov in pomemben korak k trajnostni ureditvi prometa v Celju. Osrednji regijski mobilnostni center bo na območju obstoječe železniške postaje združil različne oblike mobilnosti v trajnostno prometno vozlišče z regionalnim železniškim in avtobusnim ter lokalnim potniškim prometom, parkirnimi mesti za prebivalce starega mestnega jedra in vsemi oblikami mikromobilnosti, od taksijev do koles in prostora za souporabo osebnih vozil.

Po sedanji ureditvi avtobusna in železniška postaja delujeta na dveh ločenih lokacijah, kar otežuje prehajanje potnikov med eno in drugo ter podaljšuje čas potovanja. Združitev različnih oblik mobilnosti prinaša številne prednosti – tako za domačine, dnevne migrante kot turiste in obiskovalce. Potniški center prinaša nove možnosti za uresničevanje načel trajnostne mobilnosti in posledično dvig kakovosti bivanja v Celju.

S tem pomembnim projektom sledimo državnim in mednarodnim zavezam na področju trajnostne mobilnosti in pomembno prispevamo k trajnostnemu razvoju mobilnosti v celotni regiji. Hkrati vzpostavljamo nov javni prostor in prepoznavno točko, ki bo nadgradila urbano jedro Celja ter pozitivno vplivala na podobo mestnega središča. Lažja dostopnost in udobno prehajanje med oblikami prevoza bosta pozitivno vplivali na turistični obisk in občanom bistveno olajšali dostopnost do storitev v mestu. Vse to bo prispevalo k še večji živahnosti Celja.

Vsem, ki boste snovali rešitve za bodoči Potniški center Celje, želim uspešno delo in se veselim natečajnih predlogov.

- Matija Kovač, župan



0.2 Namen in cilj investicije

Celje tvori skupaj z Laškim, Šentjurjem, Velenjem in Žalcem savinjsko-šaleško širše mestno območje. *Resolucija o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (ReSPR50)* opredeljuje Celje kot zaposlitveno, storitveno, oskrbno in kulturno središče v Savinjski razvojni regiji, ki v ospredje postavlja človeka kot potnika, občana in obiskovalca, obenem pa odgovarja na izzive prihodnosti iz vidika klimatskih sprememb in trajnostnega razvoja prostora. Celje ima tudi pomembno lego na regionalnem vozlišču stika železniške povezave in avtocestnega omrežja ter na trasi tretje razvojne osi v izgradnji, kar bo prometno vlogo Celja le še povečalo. *Resolucija SPR50* opredeljuje Celje kot eno izmed središč druge ravni, ki zagotavljajo zmogljivost za razvoj intermodalnih prometnih vozlišč ter mestnega in primestnega javnega potniškega prometa, s čimer pomembno prispevajo k oskrbi prebivalcev v gravitacijskih zaledjih.

Mestna občina Celje poudarja pomembnost svoje strateške prometne vloge v regiji in širše tudi v strateškem delu OPN, ki je v fazi sprejemanja. Izboljšanje dostopnosti z javnim potniškim prometom in drugimi oblikami trajnostne mobilnosti navaja kot enega izmed ciljev prostorskega razvoja, s čimer se zavezuje k izboljšanju prometne infrastrukture, kar bo vplivalo na občinski, regijski in nacionalni razvoj.

Gradnja novega potniškega centra prinaša poleg izpolnjevanja državnih in mednarodnih zavez prednosti tako za uporabnike – potnike, kot tudi kakovostnejši javni prevoz, boljšo regijsko povezljivost in gospodarski razvoj samega mesta. Najpomembnejša je integriranost avtobusne in železniške postaje, ki je ključnega pomena za učinkovito prehajanje potnikov med različnimi vrstami prevoza ter dostopnost trajnostnih oblik prevoza (kolo, vlak ...) in s tem boljšo dosegljivost do osnovnih družbenih storitev, delovnih mest in izobrazbenih možnosti.

ReSPR50, 2. vizija prostorskega razvoja: (5) Središča bo povezoval udoben, učinkovit in cenovno dostopen javni potniški promet. Zasnovan bo na železniškem omrežju, ki ga bo dopolnjeval sistem avtobusnega prevoza, z mikromobilnostjo bo povezan v celovito, integrirano in večmodalno omrežje. Središča in okolico bodo dodatno povezovala kakovostne daljinske kolesarske poti. Negativni učinki infrastrukturnih omrežij bodo kar najmanjši.

0.3

Cilj in predmet natečaja

Cilj natečaja je izbor najbolj celovite urbanistične, prometne, arhitekturne in krajinsko arhitekturne rešitve vzpostavitve Potniškega centra Celje kot regijskega intermodalnega vozlišča. Z natečajem bo naročnik poleg izbora pripravljavca dokumentacije za gradnjo objekta avtobusne postaje z garažno hišo in pripadajočih zunanjih površin pridobil tudi rešitve umeščanja spodnje postaje žičnice in stičnega objekta med različnimi načini prevoza, s čimer bo lahko pristopil k spremembam prostorskega akta.

Predmet natečaja je celovita rešitev zgradb, javnega odprtega prostora ter infrastrukturnih ureditev na območju novega Potniškega centra Celje. Potniški center Celje bo postal ključno vozlišče za zagotavljanje učinkovitosti javnega potniškega prometa v širši regiji, s poudarkom na trajnostni mobilnosti. Omogočal bo hitro in pregledno prestopanje med različnimi načini prevoza za vse udeležence - prehod z vlaka na mestni avtobus Celebus ali na medkrajevni avtobus, prehod med linijami vlakov in stik z mehko mobilnostjo (npr. KolesCE). Avtobusna postaja se bo preselila iz obstoječe lokacije na Aškerčevi ulici 20 in v povezavi z obstoječimi površinami železniške postaje Celje oblikovala nov Potniški center Celje.

Na lokaciji obstoječega parkirišča pod železniško postajo je predvideno umeščanje objekta, ki bo združeval program avtobusne postaje v pritličju, in površine za parkiranje v nadzemnih etažah, ki bodo namenjene uporabnikom javnega potniškega prometa in razbremenitvi parkirnih površin v starem mestnem jedru. Kletna etaža bo prav tako namenjena parkiranju, delno pa izgradnji zaklonišča. Predmet natečaja je tudi t.i. stični objekt med programi avtobusne postaje in železniške postaje, ki bo služil vsem podpor- nim storitvam za potnike in za delovanje intermodalnega centra.

Projekt se bo izvajal v dveh fazah, v tretji fazi pa je na območje predvideno umeščanje spodnje postaje žičnice, ki bo povezovala Potniški center in turistično atrakcijo Celjski grad in s tem nudila alternativno možnost dostopa na grad. Zunanjo ureditev bo programsko dopolnjeval tudi rekonstruiran Šubičev paviljon, ki je bil včasih prepoznaven simbol Celja.

Program avtobusne postaje in garaže bosta umeščena v skupni glavni objekt, ki bo po pretežnem namenu klasificiran kot CC-SI 12420 *Garažne stavbe*. Objekt bo etažnosti P+2, kjer bo pritličje namenjeno peronom / površinam za javni potniški promet in v celoti odprto. Ocenjena bruto tlorisna površina nadzemnih etaž, vključno s pritličjem, znaša 11.130 m², ocenjena BTP podzemne etaže pa 3.660 m², od tega bo okvirno 1.100 m² namenjenih zaklonišču. Okvirna površina ureditve zunanjega prostora, ki vključuje tudi prometne površine avtobusnega postajališča, je 19.978 m². Rekonstrukcija objekta železniške postaje ni predmet natečaja, predvideno je le umeščanje programa v pritličje v navezavi s Potniškim centrom Celje.

0.4 Bistvena vprašanja

Natečajna naloga natečajnikom postavlja več vprašanj, na katere morajo odgovoriti s celovito urbanistično, arhitekturno, krajinsko-arhitekturno in prometno-tehnično rešitvijo. Zasledovanje celovitosti je ključno tako zaradi tehnične kompleksnosti naloge kot tudi zaradi vpliva rešitve na raznolike uporabnike, varnost in morfološki ter logistični razvoj mesta. Celovitosti navkljub so nekateri deli naloge izpostavljeni kot pomembnejši.

1 Kako doseči koherentno rešitev v odnosu do različnih, nepovezanih in normativno omejujočih okoliščinah?

Obstoječa prometna infrastruktura različnih modalitet, raščena (in zaščitena) morfologija okolice in dolgotrajno, pobudniško razvijanje prostorskega akta ter spreminjajoča se poplavna ogroženost ustvarjajo zahtevne okoliščine za zasnovo, ki mora ob funkcionalni ustreznosti koherentno odgovoriti na vse omejitve. Potrebno je poskrbeti, da reševanje enega od izzivov ne pomeni bistveno podrejanje drugih vidikov naloge.

2 Kako zagotoviti odlično uporabniško izkušnjo?

V predhodnem odstavku omenjene omejitve bodo predstavljale okvir, znotraj katerega je potrebno zagotoviti odlično uporabniško izkušnjo za raznolike uporabnike. Čeprav je pomemben del naloge inženirsko tehničen, osredotočen na standardizirane in predpisane pogoje za umeščanje in delovanje prometne infrastrukture, so prav uporabniki tisti, ki morajo biti v središču pozornosti načrtovanja in oblikovanja potniškega centra. Poleg primarne cilje skupine, ki jo predstavljajo potniki, je potrebno nameniti enakovredno pozornost tudi obiskovalcem postaje, voznikom, sprevodnikom in ostalim zaposlenim v centru; ti so različnih starosti, vedenja, sposobnosti in omejitev, različno pozorni in seznanjeni s prostorom ter delovanjem intermodalnih postaj. Upoštevati je potrebno tudi, da na uporabnike vplivajo različni ritmi delovanja postaje – deli dneva, zasedenost, (ne)skladnost voznih redov, sezonske prezasedenosti.

3 Kako vzpostaviti novo vstopno točko mesta?


Postaje javnega prometa, posebno intermodalni centri, niso le infrastrukturno vozlišče za učinkovito uporabo javnih prevoznih sredstev, temveč so na eni strani vhod v mesto ter na drugi strani vstop v širši mednarodni prostor. Z umestitvijo v središčne dele mesta pogosto delujejo kot pomembnejša identitetna, programska in družbena stičišča. Z izgradnjo potniškega centra Celje se bo korenito nadgradilo območje obstoječe železniške postaje in na novo vzpostavilo odnos med zgodovinskim jedrom in intermodalno postajo, ki bo s prihodnostjo krepila svojo vlogo splošne mobilnosti prebivalstva. Natečajne rešitve morajo uspešno povezati tako funkcije, ki so v službi potnika, kot tudi tiste, ki izhajajo iz lokacije.

4 Kako zagotoviti postopni razvoj Potniškega centra Celje, ki bo odporen na izzive prihodnosti?

Natečajna naloga z dvema fazama oziroma natečajnima območjema že nakazuje na postopni, fazni razvoj intermodalnega centra. S tem se bo postopoma razvijala tudi uporabniška izkušnja in delovanje potniškega centra. Vsako fazo razvoja je potrebno tako zaradi udobnosti in varnosti uporabe tudi zaradi združevanja novih posegov v obstoječe mestno tkivo razumeti kot zaključeno celoto. Hiter razvoj trajnostne mobilnosti (elektrifikacija, souporaba vozil, *mobility-as-a-service*, avtonomna vozila, mikromobilnost...) predstavlja izziv z oziroma na razpoložljiv prostor, amortizacijo investicij in trajnostnost spreminjanja grajenega okolja. Z enako skrbjo je potrebno pričakovati spremenjene pogoje uporabe potniškega centra zaradi podnebnih sprememb – nevarnost poplav, vpliv vročinskega otoka, rastni pogoji za drevesa, obratovanje objektov so le nekatere od spremembe, na katere se bo potrebno odzvati, zato morajo biti rešitve odporne na izzive prihodnosti (t.i. *future-proof*).



Slika 1
Ortofoto širšega območja

 Obravnavano območje

1

LOKACIJA

1.1 Natečajno območje

→Podloga
C_2 Tabela površin, list
Seznam parcel

Natečajno območje se nahaja ob skrajnem jugovzhodnem robu ožjega mestnega središča Celja, v pasu med mestno vpadnico Ulico XIV. divizije in železniškimi tiri. Večji del območja trenutno obsega površine za mirujoč promet in površine javnega potniškega prometa. Glavna stavba železniške postaje je umeščena v osi starega mestnega jedra in se preko vpadnice povezuje s Krekovim trgom in središčem mesta.

Območje obsega celotno površino oz. kare obstoječe Železniške postaje Celje. Proti severu območje omejuje Teharska cesta, proti zahodu Cesta XIV. divizije, proti jugu krožišče ob Savinjskem nabrežju, proti vzhodu pa železniški tiri. Natečajno območje obsega skupno površino 48.467,8 m². Za celoten seznam parcel natečajnega območja glej podlogo C_2 Tabela površin.

Projektno natečajno območje je razdeljeno v dve podobmočji P1 in P2 glede na posege, ki se lahko na območjih izvajajo. Dopustni posegi so podrobneje opredeljeni v poglavju 2.1.7 Faznost in 2.2.1 Predvideni posegi.

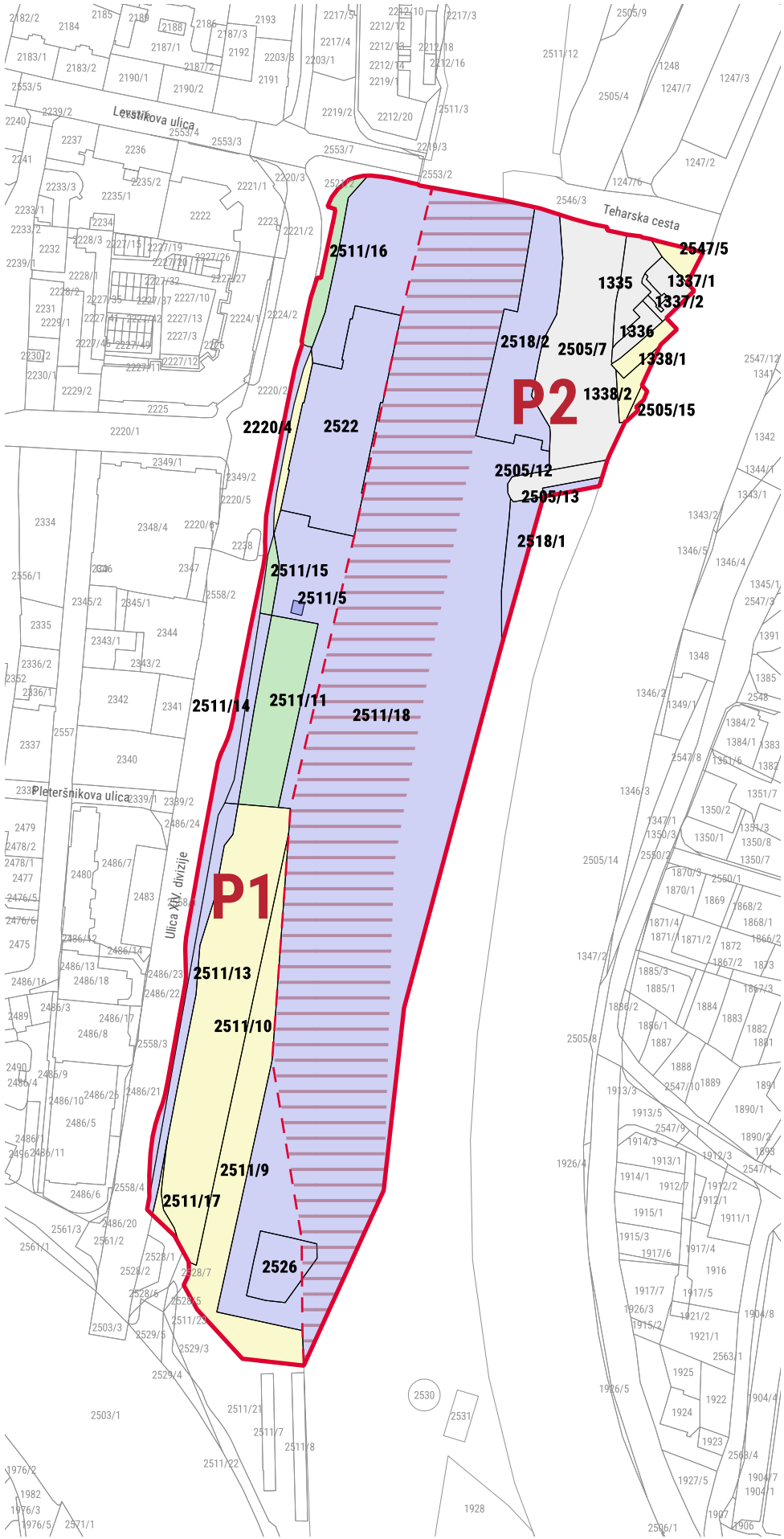
Parcele natečajnega območja so v lasti Mestne občine Celje, Republike Slovenije in Slovenskih železnic, nekatere od teh v upravljanju Ministrstva za infrastrukturo, Ministrstva za naravne vire in prostor ter podjetja SŽ-Infrastruktura d.o.o.

Obstoječi objekti na lokaciji so v večini namenjeni dejavnostim železniškega prometa, kar se v okviru naloge ne spreminja.

→Podloga
C_1 Geodetski načrt

- Natečajno območje z delitvijo na podobmočja
- Območje tirov, kjer poseganje ni dovoljeno
- Republika Slovenija
- Mestna občina Celje
- Slovenske železnice d.o.o.
- Družbena lastnina
- Parcelne meje

Slika 2
Prikaz natečajnega območja z lastništvom



1.2 Zgodovinski razvoj

Viri za besedilo:

- Tekstualni del Zazidalnega načrta Starega mestnega jedra Celje, št. projekta 9/83, Razvojni center Celje, TOZD planiranje, november 1986

- Jevšenak, T. 2019. Tendence: celjska arhitektura in urbanizem 1955-1985. Ljubljana, Muzej za arhitekturo in oblikovanje

- Kregar, M. 2013. Historično-geografska analiza območij poplavne ogroženosti v občini Celje skozi čas. Magistrsko delo. Celje

Razvoj Celja je vezan na tri pomembna zgodovina obdobja, ko je naselbina doživela močan gospodarski in kulturni vzpon – obdobje rimskega imperija, obdobje srednjega veka z vladavino celjskih grofov ter obdobje industrializacije z izgradnjo Južne železnice leta 1845. Celje leži na območju keltske naselbine Keleie. Rimska naselbina Celeia je stala na območje današnjega mestnega središča in je od 1. do 3. stoletja doživela gospodarski in kulturni razcvet. Mestno obzidje so najverjetneje postavili v 2. stoletju. V Celeio so vodile štiri glavne vpadnice. Orientacija glavnih celjskih ulic, ki so bile tlakovane, je JV-SZ, prečnih ulic pa JZ-SV. Ker se je Celeia razvila iz Keltske naselbine, oppidum, njena zasnova ni geometrično pravilna.

V starem veku v 3. stoletju je obseg mesta močno skrčila poplava, do obsega srednjeveškega mesta. Južni del mesta je bil zaradi nove struge Savinje opuščen. Iz tega obdobja ni veliko podatkov, nekaj podatkov nudita starokrščanska bazilika in škofijski sedež, dokumentiran v 6. stoletju. Mesto naj bi bilo leta 475 usodno razdejano – kar nekaj časa naj bi bilo opustošeno in nenaseljeno, zato se je v zgodnjem srednjem veku razvijalo počasneje kot ostala mesta. V 13. stoletju je že imelo značaj meščanske naselbine, v naslednjih dveh stoletjih pa je odigralo eno najpomembnejših vlog v Srednji Evropi. Zasluga ponovnega uspeha mesta gre Žovneškim gospodom iz Savinjske doline, ki so po pridobitvi grofovskega stana v kratki dobi vladavine izjemno povečali bogastvo ter pustili pečat na razvoju mesta. Celjski grof Friderik II. je leta 1451 Celje povzdignil v mesto in mu podelil mestne pravice. Zgrajeno je bilo mestno obzidje z obrambnimi stolpi in mestnimi vrati. S tem je bila določena tlorisna mreža srednjeveškega mesta, ki se je v bistvenih potezah ohranila še do danes. Jedro je obsegalo območje današnjega Slomškovega in Glavnega trga.

Po uboju Ulrika Celjskega se je brez naslednikov končal vzpon Celjskih grofov. Mesto je gospodarsko stagniralo in se zapiralo vase. Odmaknjeno je bilo od večjih evropskih gospodarskih in kulturnih tokov in je še celotno prvo polovico 19. stoletja delovalo kot malo mesto z izrazito agrarnim in drobno-obrtnim značajem.

Mesto je bilo leta 1798 v požaru skoraj popolnoma uničeno. Hiše, ki so bile pred požarom večinoma pritlične, so se ponovno zgradile zidane in nadstropne, odstranjeno je bilo mestno obzidje. Mesto se še vso prvo polovico 19. stoletja ni širilo preko meja srednjeveškega tlorisa.

Hiter gospodarski razvoj in potreba po povezovanju pristanišča v Trstu s središčem tedanje Avstrije sta povzročila odprtje Južne železnice leta 1845 na trasi Gradec-Celje, čemur je sledil postopen industrijski razvoj. Poleg tega je na velik del sprememb v Celju vplivala tudi dograditev lokalne železnice do Velenja leta 1891, kar je občutno povečalo promet na postaji. Kasneje so progo podaljšali še do Dravograda in leta 1903 dogradili progo Grobelno-Rogatec. Tako je s postaje, ki je bila na začetku bolj prehodna, Celje postalo pomembno prometno križišče.



Slika 3
Franciscejski kataster,
vir: VAČ, Arhiv RS

Celje je zaradi močne industrializacije po vojni in razvoja terciarnih dejavnosti dobilo bolj izrazit urbani značaj, saj je Mestna občina Celje med leti 1948 in 2002 doživela 73% rast prebivalstva.

Mesto je dobilo obliko in današnje razsežnosti med letoma 1955 in 1985 s sprejetjem urbanističnega načrta mesta. Ta je predvideval velikopotezne in ambiciozne cilje za razvoj mesta. Avtorja načrta Jelka in Franc Vehovar sta predlagala krakasto zasnovo mesta. Mesto je bilo razdeljeno v 4 krake, v katerih je bila vsa potreba infrastruktura, med kraki pa so potekali zeleni klini. Mesto se je širilo ob vpadnicah proti severu in zahodu. Urbanistična zasnova je predvidevala tudi predstavitev Savinjske železnice, nova lokacija mestnega središča in izgradnja cestnega obroča, vendar te ideje niso bile nikoli uresničene. Konceptualne zasnove zelenih klinov in prometnih povezav so v kasnejših dokumentih izzvenele, kljub temu da je zadnji z odlomkom sprejeti Urbanistični načrt mesta Celje tisti iz leta 1968.

Večji del 20. stoletja je bila v Celju najpomembnejša gospodarska panoga metalurgija, mesto pa je bilo znano tudi po tekstilni industriji. Cinkarna Celje, ki je bila ustanovljena že leta 1873, je kasneje postala najpomembnejše predelovalno podjetje v Sloveniji. Po vojni je bilo za potrebe gradnje v bližnji okolici ustanovljenih več gradbenih podjetij, ki so se kasneje združila v

podjetje Ingrad, kjer so po uvedbi montažnega sistema Jugomont razvijali lastne pristope za hitro in učinkovito gradnjo, kot je lastni odprt skeletni sistem in sistem Outindor.

Po osamosvojitvi države se je Celje postopno preoblikovalo iz industrijskega mesta v smer storitvenih dejavnosti, z dopolnjevanjem turističnih in logističnih storitev. Večja proizvodna podjetja so propadla, zmanjšal se je pomen predvsem kovinske, elektro in tekstilne industrije. Nosilec gospodarskega razvoja so tako postale terciarne in kvartarne dejavnosti, hkrati pa je prišlo do prestrukturiranja v ostalem proizvodnem sektorju v sodobno in okolju bolj prijazno tehnologijo.

Ena izmed pomembnejših dejavnosti mesta danes je tudi sejemska dejavnost, ki se v Celju odvija že od leta 1967.

RAZVOJ OŽJE LOKACIJE

Arheološke raziskave, ki so potekale ob rekonstrukciji Ulice XIV. divizije (takratna Mariborska ulica) so v bližini območja pokazale obstoj arheoloških ostalin vse od zgodnjega rimskega obdobja do srednjega veka. Pri raziskavah je bilo odkrito tudi manjše grobišče.

Neposredna bližina rek Voglajne in Savinje ter debeli recentni nanosi nakazujejo na to, da je bil teren na tem območju v preteklosti nižji. Zaradi izgradnje železnice je bil teren kasneje močno preoblikovan, dokumentirani pa so bili tudi bombni kraterji.

Večje spremembe prostora na območju so se zgodile v 19. in 20. stoletju. Pred izgradnjo Južne železnice (1845-1846) so med obrambnim jarkom srednjeveškega mestnega obzidja in Voglajno, ki še ni bila regulirana, ležale njivske površine. Progo so postavili na visok nasip, teren med progo in mestom pa je bil nasut in izravnán do enotne kote le pred železniško postajo (južni del današnjega Krekovega trga). Ostalo območje do levega brega Savinje je bilo nasipavano kasneje in po delih, sprva verjetno le do palače Prve hrvatske štedionice (Ulica XIV. divizije 2), pozneje do odcepa Vrvarske ulice (današnje Pleteršnikove ulice), naprej pa šele po izgradnji mostu in ureditvi Ulice XIV. divizije leta 1956. Debelina nasutij je bila odvisna od prvotnega terena in je ponekod presegala tudi 3 m.



Slika 4
Železniška postaja na razglednici, odposlani leta 1905, Verlag Fritz Rasch, vir: Museums of the world



Slika 5
Kataster 1913, vir: EZKN, Geodetska uprava RS



Slika 6 (levo)
Avtobusno postajališče na Ulici XIV. divizije leta 1960, vir: javna domena, PICRYL

Slika 7 (desno)
Vlak bratstva in enotnosti v Celju leta 1962, vir: javna domena, PICRYL



Slika 8
Panorama Celja leta 1960, vir: javna domena, PICRYL

1.3 Prikaz stanja prostora

1.3.1 Širše območje

REGIONALNI KONTEKST

Celje je sedež Mestne občine Celje in se razteza na 94,9 km² površine. S 37.727 (podatki za mesto, *SURS, 2024*) prebivalci je četrto največje mesto v Sloveniji in leži v Spodnji Savinjski dolini oziroma Celjski kotlini, na nadmorski višini 241 m. Mesto ima pomembno geografsko in zgodovinsko vlogo v slovenskem prostoru, saj leži na križišču X. in V. prometnega koridorja. Le pol ure je oddaljeno od večjih mest Ljubljane in Maribora, eno uro pa od večjih evropskih prestolnic kot so Gradec, Trst in Zagreb.

Je največje mesto v Savinjski regiji in s tem gravitacijsko središče celjske regije. Predstavlja pomembno gospodarsko, upravno, izobraževalno, kulturno, zdravstveno, turistično, športno in prometno središče.

V Mestni občini Celje so locirana različna sodišča regijskega in državnega pomena (okrajno, okrožno, delovno, višje in upravno), regionalna gospodarska zbornica, muzeji, gledališča in več javnih ustanov, pomembnih za ta del Slovenije. Med njimi so sedež Upravne enote Celje, območna Geodetska uprava, DARS - Družba za avtoceste v RS, Direkcija Republike Slovenije za vode, več inšpekcijskih služb itd. Pomembno ustanovo predstavlja tudi regijska Splošna bolnišnica Celje z gravitacijskih območjem med 180 in 280 tisoč prebivalci, za katere skrbi 2.110 zaposlenih (podatki *SURS, 2021*).

GRAJENE ZNAČILNOSTI

Današnja podoba starega mestnega jedra Celja je rezultat stoletnega razvoja in se je postopno nadgrajevala čez vse zgodovinske dobe. Prepoznavna mestna silhueta je ohranjena predvsem iz južne strani. Staro mestno jedro ima značilni mestni tloris historičnih evropskih mest z mrežo ulic in trgov, ohranjena je historična parcelacija z ozkimi in dolgimi parcelami. Prepoznavni so kvalitetni ulični in trši prostori, ki imajo znotraj starega obzidja izrazite srednjeveške oblike, na obrobju pa jim je dala značaj načrtna

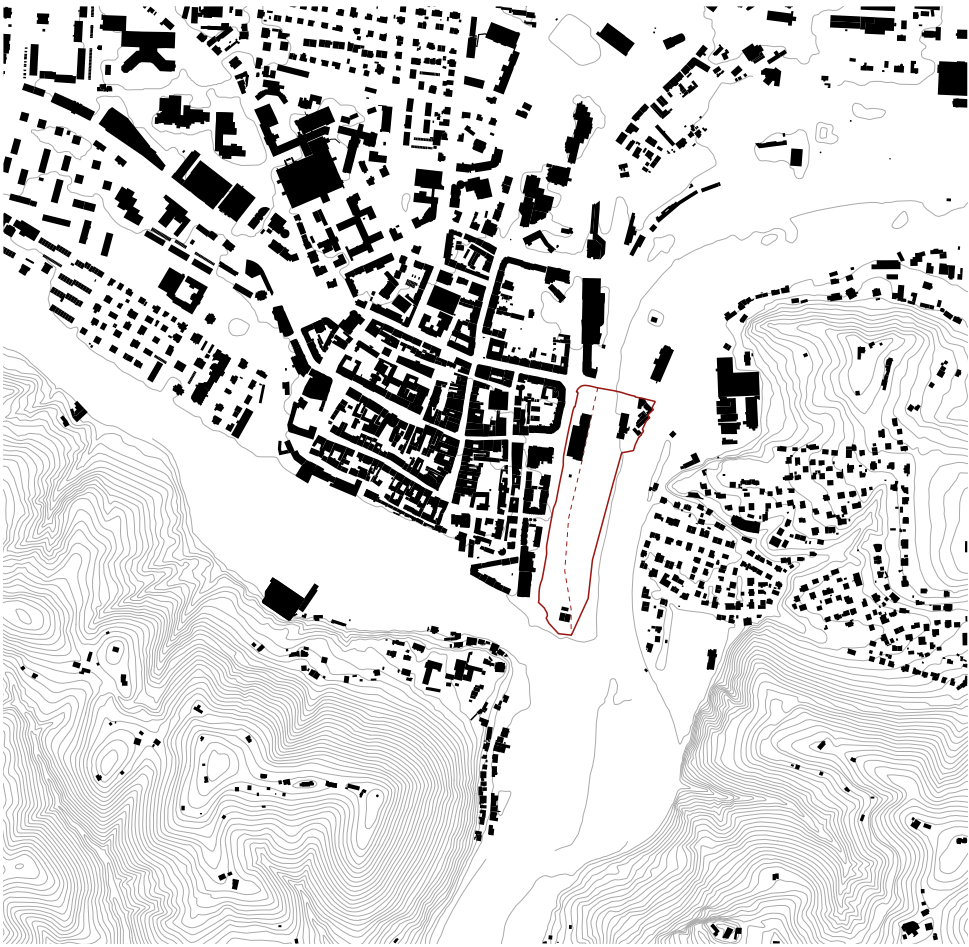
Slika 9
Celjski grad, foto: Amadeja Smrekar



Slika 10 (levo)
Mariborska cesta, foto: Amadeja Smrekar



Slika 11 (desno)
Celjski dom, foto: Amadeja Smrekar



Slika 12
Morfologija in teren

urbanizacija konca 19. stoletja (široke pravokotno sekajoče ulice, poudarjena na križišča, velike stavbne gmote itd.).

Natečajno območje se nahaja na robu starega mestnega jedra. Objekti v neposredni okolici zaključujejo ožje območje starega mestnega jedra s prepoznavno morfološko strukturo pozidave. Objekti tik ob Ulici XIV. Divizije se naslanjajo na vzhodni rob starega mestnega obzidja in se z vzdolžno usmerjenostjo navezujejo na cesto in železniško progo. Po namembnosti so stanovanjske, poslovne in mešane rabe.

CESTNI PROMET

Celje leži tik ob avtocesti A1 Šentilj-Koper, s tremi avtocestnimi priključki. Na slovenski ravni predstavlja Celje stik primarne in terciarne razvojne osi. Glavna nosilka cestnega prometa v smeri JZ-SV je avtocesta A1 Šentilj – Koper. Ostale pomembne povezave pa so:

- v smeri proti zahodu: regionalna cesta R2-447 (Medlog–Žalec–Šempeter–Ločica–Trojane–Želodnik–Trzin),
- v smeri proti vzhodu: glavna cesta G2-107 (Celje–Šentjur pri Celju–Šmarje pri Jelšah–Dobovec),
- v smeri proti severu: regionalna cesta R2-430 (Pesnica–Maribor (Tezno)–Maribor (Tržaška cesta)–Slovenska Bistrica–Slovenske Konjice–Celje),
- v smeri proti jugu: glavna cesta G1-5 (Celje zahod–Celje–Zidani Most–Krško–Drnovo).

Najbolj obremenjen je priključek Celje-Center, zaradi poteka glavnih mestnih prometnih cest v smeri sever-jug (Mariborska cesta). Transitni promet poteka preko AC priključka Celje-zahod, tovorni promet, namenjen industrijski coni Celje – vzhod pa uporablja priključek Celje – Vzhod (Ljubečna). Večina tovarnega prometa, namenjenega proti jugu, pot nadaljuje po Mariborski cesti in Aškerčevi ulici, nato mimo starega mestnega jedra po Ulici XIV. divizije, do Ceste v Laško in dalje.

Prometna mreža v občini je sicer dobro razvita in zagotavlja pretočnost lokalnega prometa, pogoji za ostale trajnostne oblike mobilnosti pa so slabše, zlasti povezanost središča in zalednih predelov, od središča do večjih stanovanjskih sosesk, med samimi soseskami itd.

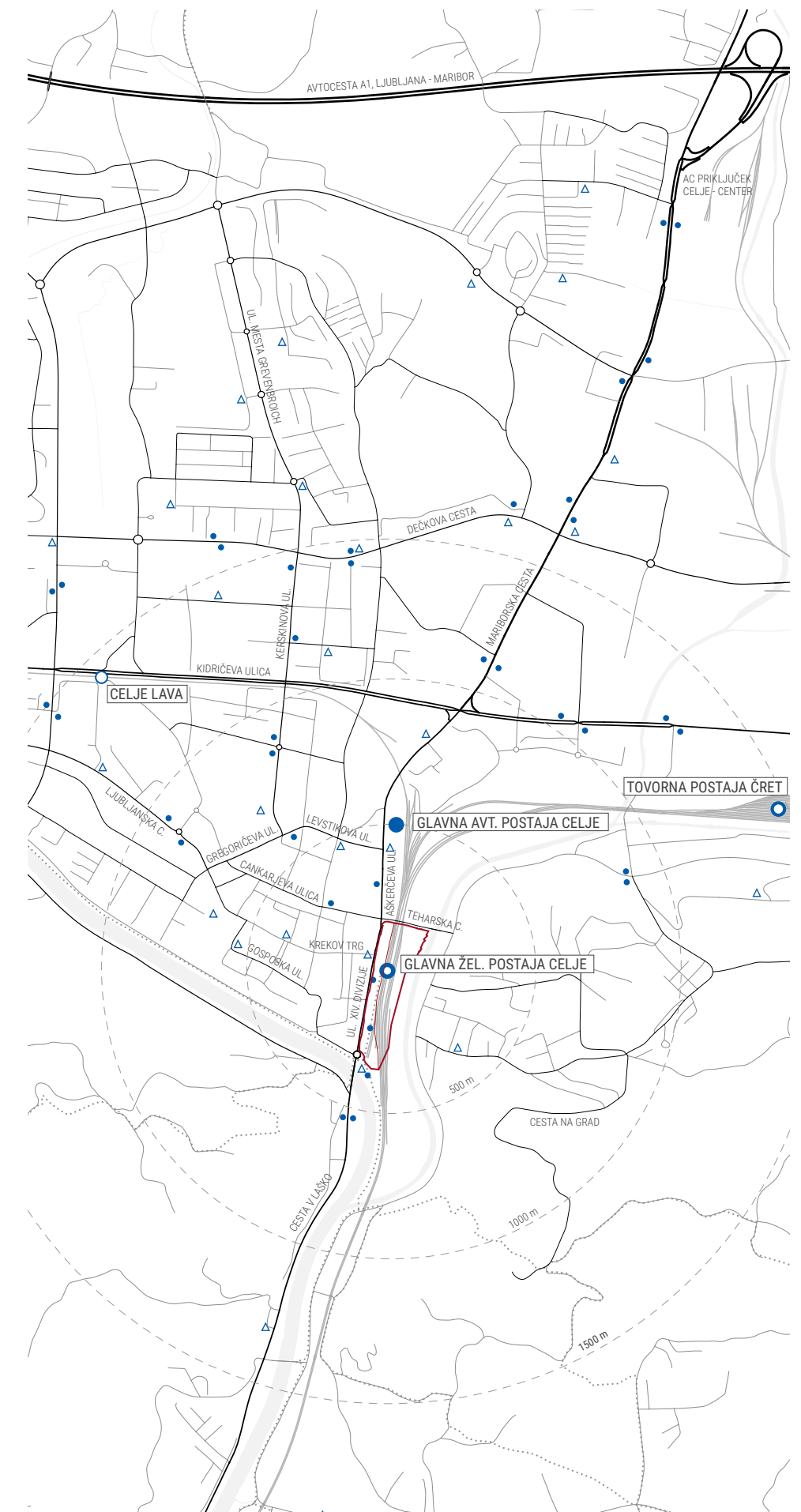
AVTOBUSNI PROMET

Medkrajevne linije in krajše primestne linije, ki prečkajo Celje, pokrivajo večji del Savinjske doline, v manjši meri območja v zgornji Savinjski dolini.

Mestna občina Celje je v začetku leta 2019 vzpostavila sistem javnega mestnega avtobusa Celebus. Občani lahko z enodnevno vozovnico v višini 1€ potujejo za neomejeno število voženj v enem dnevu. Že od vzpostavitve

- natečajno območje
- == avtocesta
- regionalna cesta II. reda
- glavna cesta I. reda
- glavna mestna cesta, zbirna mestna ali krajevna cesta
- javna pot
- železnica
- ... pešpoti
- glavna avtobusna postaja
- avtobusna postajališča
- glavna železniška postaja
- železniško postajališče
- △ postaja KolesCE

Slika 13
Prometna analiza širšega območja



so med najbolj obiskanimi linijami linija 1 (Celje ŽP –Ostrožno – Lokrovec – Nova vas – Celje ŽP) in linija 3 (Celje ŽP – Hudinja – Škofja vas – Celje ŽP). Mestni avtobus trenutno obratuje na 10 rednih in 2 občasnih linijah ter ustavlja na skupno 49 postajališčih na območju Mestne občine Celje.

Mestni prevoz trenutno večinsko izvaja 10 avtobusov na stisnjen zemeljski plin CNG – gre za avtobuse srednje velikosti, dolžine 8,5 m, kapacitete 20 sedišč in 20 stojišč. Načrtovano je, da se bo v prihodnjih letih celotna flota avtobusov na CNG postopno nadomestila z električnimi vozili in razširila z nakupom dodatnih vozil.

ŽELEZNIŠKI PROMET

Celje predstavlja tudi eno izmed ključnih železniških vozlišč, saj leži na trasi glavne železniške proge (in jedrnega omrežja) Zidani Most – Šentilj – d.m. in na trasah regionalnih prog Celje – Velenje, Grobelno – Rogatec – d.m. ter Stranje – Imeno – d.m., s čimer preusmerja železniški promet tudi proti zahodnemu in skrajno vzhodnemu delu Savinjske regije. V Zidanem Mostu se proga priključi na železniško traso Ljubljana – Dobova – d.m. Po številu vstopov in izstopov je Železniška postaja Celje druga v Sloveniji, kar priča o izredno širokem gravitacijskem območju predvsem dnevnih migracij.

Število potnikov na postajališčih (2023)

- Železniška postaja Celje: 584.545 potnikov

- Železniška postaja Celje Lava: 40.497 potnikov

Število prodanih vozovnic neposredno na lokaciji Železniške postaje Celje (2023)

- Število prodanih vozovnic (notranji promet): 111.099 vozovnic

- Število prodanih vozovnic (mednarodni promet): 6.297 vozovnic

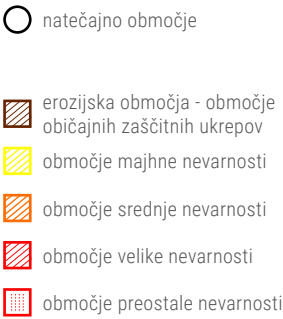
- Skupno število prodanih vozovnic: 117.396 vozovnic

vir: podatki pridobljeni v okviru OCPS, v izdelavi, LUZ d.o.o.

Poleg potniške postaje je del ožjega železniškega omrežja tudi tovarna postaja Čret, ki je eden izmed kontejnerskih terminalov SŽ-Tovornega prometa v Sloveniji.

KOLESARSKI PROMET

KolesCE je sistem izposoje navadnih in električnih koles, ki ni vzpostavljen le v Celju, ampak povezuje 10 občin Savinjske regije. V Mestni občini Celje je urejenih 39 postaj za izposajo, med najbolj frekventnimi so Na zelenici - TUŠ, Splošna bolnišnica Celje, Krekov trg in City Center. Sistem je med prebivalci Celja dobro sprejet, kar nakazuje rast izposoje in prevoženih



Slika 14
Poplavna in erozijska
ogroženost



Slika 15
Narava

Poleg skupnega sistema izposoje koles bližnje občine sodelujejo tudi pri izvajanju širjenja kolesarske infrastrukture. Ena izmed zadnjih investicij je izvedba kolesarske poti Celje – Štore – Šentjur, ki ima v Celju končno/začetno točko na Teharski cesti ob Zgodovinskem arhivu in se skozi podvoz priključni na mestno kolesarsko mrežo.

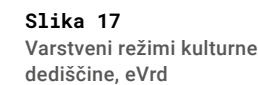
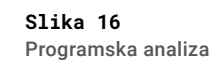
V Celju je eno največjih sovodenj v Sloveniji, saj se z leve strani Savinji pridružita Ložnica s pritoki Pirešica, Sušnica in Koprivnica ter Voglajna s Hudinjo. Savinja, ki izvira v Kamniško-Savinjskih Alpah in prečka celotno Savinjsko dolino. Savinja v Celju zapusti Spodnjo Savinjsko dolino in se v ostrem kolenu usmeri proti jugu ter teče prečno na tektonske strukture Posavskega hribovja. Sotočje Savinje in Voglajne se nahaja v neposredni bližini natečajnega območja.

1.3.2 Ožje območje

Vzdolž zahodne strani Ulice XIV. divizije se niza več pomembnih objektov, ki so večinoma namenjeni poslovnim dejavnostim - od državnih institucij, kot je sedež regijskega DARS ter prostori Slovenskih železnic, do različnih zasebnih gospodarskih subjektov. Na južnem vogalu Krekovega trga stoji eden izmed pomembnejših objektov na ožjem območju, Celjski dom, kjer se nahajajo prostori Zavoda za kulturo in turizem Celeia Celje ter dvorane za izvajanje raznolikih kulturnih programov ter seminarskih dejavnosti. Na jugu niz stavb ob ulici zaključuje stavba *Razvojni center*, kjer ima prostore več poslovnih subjektov, društev ipd.

KULTURNA DEDIŠČINA

Natečajna naloga: Potniški center Celje



1

natečajnem območju se nahajata dve zaščiteno stavbi - stavba Železniške postaje je registrirana kot nepremična dediščina Celje – Železniška postaja (EID 1-23785) ter Celje – Vodna postaja (EID 1-29996).

Del natečajne naloge bo tudi umestitev rekonstruiranega Šubičevega paviljona, ki je razglašen kot kulturni spomenik lokalnega pomena (EID 1-10612) v *Odloku o razglasitvi kulturnih spomenikov lokalnega pomena na območju Mestne občine Celje (Ur.l. RS, št. 54-2664/02, Ur.l. RS št. 15-522/16)*

PROMET

Dostop za motoriziran promet do natečajnega podobmočja P1 je možen iz dveh točk na skrajnih delih območja. Na južni strani je dostop urejen preko izvoza iz krožišča ob Savinji, na skrajnem severnem delu pa je dostop do parkirišča za zaposlene in servisni dostop do tirov urejen iz Ulice XIV. divizije iz smeri proti Aškerčevi ulici. Dostop do podobmočja P2 je urejen preko podvoza s Teharske ceste. Povezave preko tirov do podobmočja P1 za motoriziran promet ni.

Urejen pločnik za pešce je urejen vzdolž zahodne strani podobmočja P1. Nadzemnih povezav preko tirov ni, pešci lahko tire prečkajo preko podhoda pod potniškimi peroni ob železniški postaji ali preko podvoza na Teharski cesti.

Prav tako je vzdolž podobmočja P1 ob Ulici XIV. divizije urejen ločen pas za kolesarje, ki se priključuje na kolesarske poti v smeri proti jugu in severu. V podvozu na Teharski cesti je kolesarski promet urejen kot mešana površina za kolesarje in pešce v obe smeri.

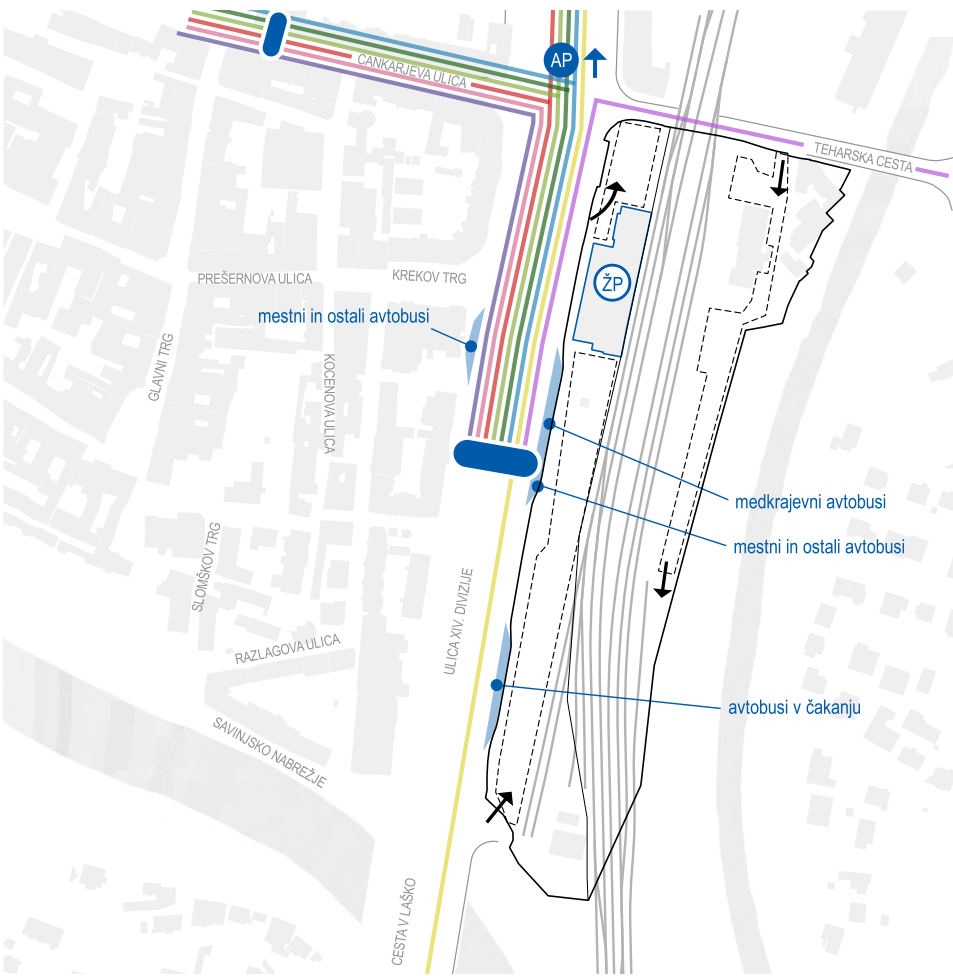
Večji del natečajnega območja je trenutno namenjen površinam za mirujoči promet.

Parkirišče na južnem delu podobmočja P1 je razdeljeno v tri samostojna parkirišča – javno parkirišče v lasti Mestne občine Celje, parkirišče z zakupljenimi parkirnimi mesti v lasti Mestne občine Celje in parkirišče v lasti SŽ d.o.o. Skupno razpoložljivo število parkirnih mest znaša 223.

Parkirišče na severnem delu podobmočja P1 je namenjeno parkiranju zaposlenih na Slovenskih železnica, predvsem tistim, z delovnimi mesti na železniški postaji.

Parkirišče na podobmočju P2 je prav tako namenjeno zaposlenim na Slovenskih železnica ter ostalim zaposlenim v neposredni bližini.

Izven natečajnega območja na južni strani se nahaja parkirišče P+R ulica XIV. divizije, ki je bilo urejeno leta 2020. Parkirišče zagotavlja 35 parkirnih mest za celodnevno parkiranje motornih vozil, do tega so 4 parkirna mesta namenjena polnjenju električnih vozil. Dodatno je postavljenih še 8 parkirnih mest za avtodome z oskrbovalnim otokom za izpust odpadne vode in fekalij. Neposredno ob parkirišču je postavljenih 36 stojal za kolesa v sistemu javne izposoje mestnih koles KolesCE. Postavljeno je tudi servisno stojalo za popravilo koles, in varovana pokrita kolesarnica za 5 koles.



- natečajno območje
- postajališča za avtobuse
- površine za mirujoč promet
- ➔ dostopi za motorni promet
- linije mestnega avtobusa

Slika 18
Prometna situacija ožjega območja



Slika 21
Pogled proti jugu na podmočju P2

Slika 19
Pogled proti jugu proti transformatorski postaji



Slika 20
Pogled proti jugu iz parkirišča na natečajnem območju



OBSTOJEČE STAVBE IN OBJEKTI

A - ŽELEZNIŠKA POSTAJA CELJE (parc. št. 2522, št. stavbe 2926, k.o. Celje)

Železniška postaja Celje je bila zgrajen leta 1846. Poslopje je dvonadstrožno z dvema pritličnima kriloma na vsaki strani in devetosno glavno fasado. Leta 1905 je bil objekt preoblikovan v secesijskem stilu.

Zaradi bombnih napadov med II. svetovno vojno je bila postaja obsežneje poškodovana, nato pa so jo leta 1946 v okviru praznovanja 150-letnice odprtja južne železnice prenovili. Nedavna prenova v okviru širše nadgradnje železniškega odseka Zidani Most-Celje je bila zaključena leta 2021, ko so prenovili postajo, uredili dostope za gibalno ovirane osebe, obnovili perone in nov podvoz na Teharski cesti.

Objekt železniške postaje je trenutno namenjen delovanju različnih programov. Pritličje je v večjem delu namenjeno izvajanju javnega potniškega prometa (blagajnam za prodajo kart, čakalnici, javnim sanitarijam itd.) in poslovnim prostorom različnih družb v okviru Slovenskih železnic (pisarnam za vodenje prometa in potniški promet, skupnim prostorom ter skladiščem, prostorom za SŽ ŽIP d.o.o, prostorom za SŽ – VIT d.o.o. – tehnično vagonjska dejavnost, sekciji za SVTK Celje), poleg tega pa je del pritličja namenjen javnim programom (npr. avtošola, prostori za društva ipd.).

V preteklosti je bil večji del pritličja namenjen izvajanju gostinske dejavnosti (restavracija in bife), vendar prostori trenutno niso v uporabi. Ponudba hrane in pijače za potnike in ostale uporabnike železniške postaje je tako trenutno v stavbi omejena le na avtomate za prigrizke in tople napitke.

V višjih etažah stavbe se nahajajo pisarne za Slovenske železnice – Infrastruktura, PE tovorni promet. V kletni etaži se nahaja strojnica in ostali tehnični prostori ter zaklonišče, ki ni vzdrževano.

B - VODNA POSTAJA (parc. št. 2526, št. stavbe 2774, k.o. Celje)

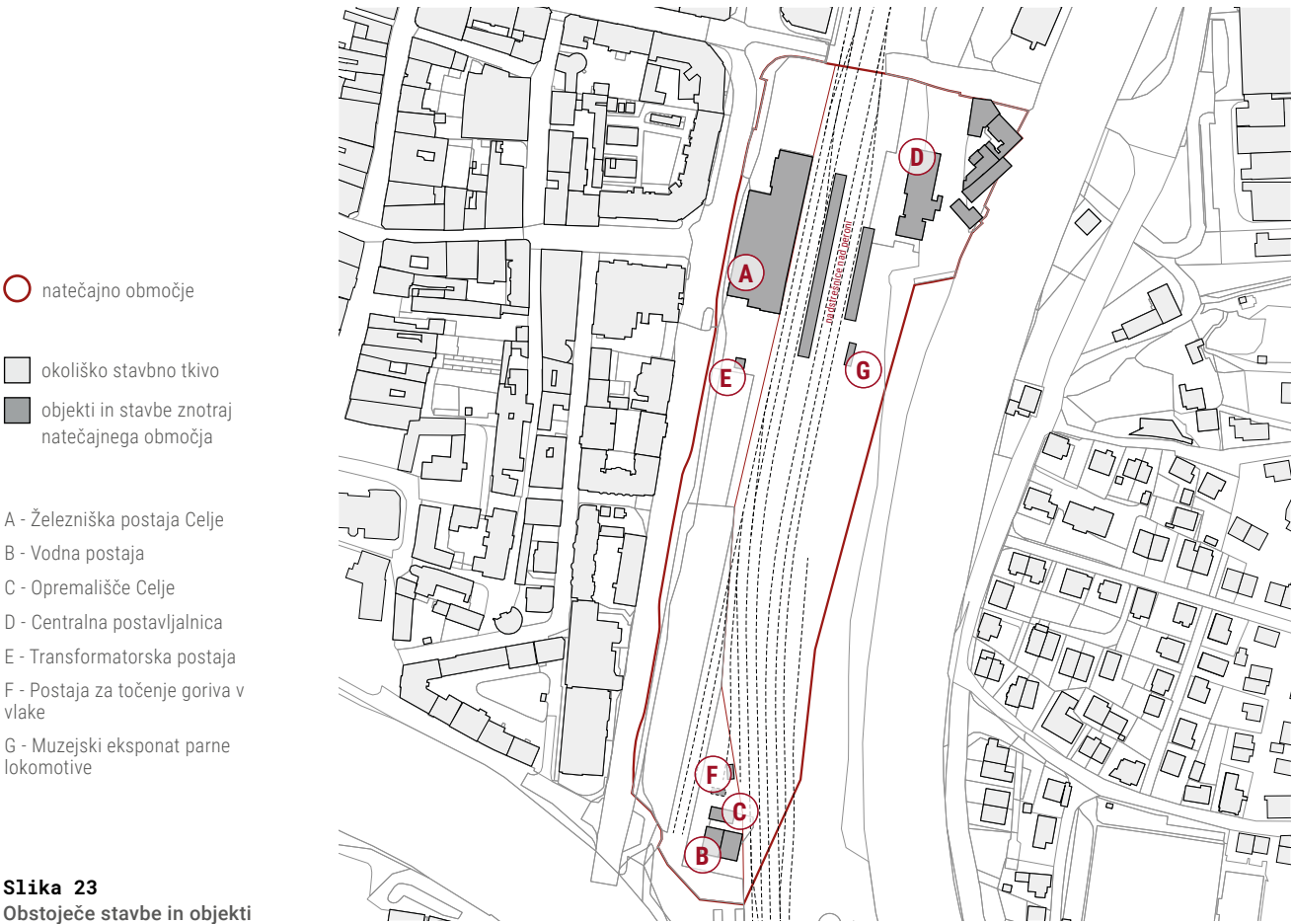
Nadstropna, opečnata stavba pravokotnega tlorisa, ki je bila zgrajena leta 1848 kot vodna postaja za oskrbo parnih lokomotiv. Iz podzemnega vodnjaka globine 8 metrov so vodo prečrpavali v zbiralnike kapacitete 2 x 35.000 m³. Na severni strani objekta je bila manjša okretnica, na vzhodni strani pa delavnica za popravilo lokomotiv. Originalna oprema v notranjosti je ohranjena in obnovljena (črpalke, betonski zbiralniki, cevi, merilniki). Stavba je bila valorizirana in leta 2014 vpisana v Register nepremične dediščine Slovenije pod evidenčno številko EŠD 29996. Vodni postaji je bila proti vzhodu kasneje prizidana pritlična stavba št. 2775, k.o. Celje, ki je v uporabi kot skladišče SŽ-I.

C – OPREMALIŠČE CELJE (parc. št. 2526, št. stavbe 2776, k.o. Celje)

Opremališče SŽ in objekt za shranjevanje opreme za vzdrževanje in čiščenje vlakov.



Slika 22
Višine stavb ob Ulici XIV. divizije in znotraj natečajnega območja



Slika 23
Obstoječe stavbe in objekti

D – CENTRALNA POSTAVLJALNICA (parc. št. 2505/7, št. stavbe 2212, k.o. Celje)

V stavbi se nahajajo prostori prometnega urada SŽ Infrastruktura d.o.o. - služba za vodenje prometa, služba EE in SVTK. Del prostorov je namenjen tudi drugim poslovnim dejavnostim.

E – TRANSFORMATORSKA POSTAJA (parc. št. 2511/5, št. stavbe 2924, k.o. Celje)

F – POSTAJA ZA TOČENJE GORIVA (parc. št. 2511/18, k.o. Celje)

Na območju se nahajata postaja za točenje goriva v železniške vagone in dvoplaščni vkopan 60 m³ rezervoar za skladiščenje dizelskega goriva. Rezervoar. Polnjenje se izvaja na utrjeni betonski površini, dimenzij 8,1 x 4 m. Cevovod dolžine 20 m poteka podzemno na razdalji od jaška nad rezervoarjem do točilnega avtomata.

G - MUZEJSKI EKSPONAT PARNE LOKOMOTIVE (parc. št. 2511/18, k.o. Celje)

Na podobmočju P2 se na zelenici ob parkirnih mestih nahaja muzejski eksponat parne lokomotive JŽ 25-002.

1.3.3 Gospodarska javna infrastruktura

ENERGETIKA

Obravnavano območje sodi v območje energetske oskrbe z zemeljskim plinom iz distribucijskega sistema Celje. Ob Ulici XIV. divizije poteka obstoječ distribucijski sistem zemeljskega plina, na natečajnem območju pa je zgrajeno nizekotlačno distribucijsko omrežje zemeljskega plina in plinski priključki.

ELEKTRIKA

Natečajno območje posega v varovalne pasove elektroenergetskega omrežja, ki poteka vzdolž Ulice XIV. divizije in v varovalni pas transformatorske postaje, ki se nahaja znotraj natečajnega območja. Parcela, na kateri se nahaja TP je v lasti RS in v upravljanju Slovenskih železnic - Infrastruktura d.o.o.

VODOVOD

Natečajno območje se nahaja na območju vodovodnega sistema Celja. Priključka na javni vodovod se nahajata na severnem delu natečajnega območja, ob stavbi Železniške postaje.

KANALIZACIJA

Natečajno območje se nahaja na območju aglomeracije št. 20543, kjer se komunalne odpadne vode odvaja v javno kanalizacijo. Javna kanalizacija na obravnavanem območju je del kanalizacijskega sistema ČN Celje 10194.

TELEKOMUNIKACIJSKI SISTEMI SLOVENSКИH ŽELEZNIC

Vzdolž zahodne strani tirov, ob natečajnem območju in delno s poseganjem v natečajno območje, poteka sistem GSM-R, ki je digitalni radijski komunikacijski sistem za železniške in zagotavlja tehnično in tehnološko interoperabilnost evropskih omrežij. Proga Zidani Most – Pragersko je opremljena tudi z evropskim varnostnim sistemom za nadzor vlakov ETCS Nivo 1.



Slika 25
Pogled iz P+R parkirišča proti vodni postaji

Slika 24
Pogled proti jugu vzdolž Ulice XIV. divizije



Slika 26
Pogled proti jugu iz parkirišča na natečajnem območje



Slika 27
Pogled iz Razvojnega centra na južni del natečajnega območja



Slika 31
Pogled proti severu iz obstoječega slepega priključka na križišču s Pleteršnikovo



Slika 28 (levo)
D - centralna postavljalnica

Slika 29 (desno)
B - vodna postaja in parkirišče pred objektom



Slika 30
A - južna fasada objekta Železniške postaje Celje



1.4 Izvlečki prostorskih aktov

→Priloga

D_2 Zazidalni načrt Staro mestno jedrostarega mestnega jedra

Mestna občina Celje trenutno še nima sprejetega veljavnega Občinskega prostorskega načrta. Dopolnjen osnutek OPN je v usklajevanju z NUP.

- **P1:** Natečajno podobmočje P1 predstavlja del ureditvenega območja, kjer je prostorsko urejanje opredeljeno z določbami *Odloka o zazidalnem načrtu starega mestnega jedra Celje (Uradni list SRS, št. 42/86 in Uradni list RS, št. 76/94, 46/96, 64/96, 96/99, 38/01, 43/01–odl. US, 108/01, 30/04, 57/06, 100/06, 43/08, 31/10, 75/12-OPPN kare 12, 15/16, 27/17, 12/20, 23/21-OPPN kare 9 in 23/21-OPPN kare 5 - v nadaljevanju Odlok o ZN)*. Sestavni del *Odloka o ZN* je projekt *Zazidalni načrt starega mestnega jedra*, ki ga je leta 1986 izdelal Razvojni center Celje, TOZD Planiranje. *Odlok o ZN* bo ostal veljaven tudi po sprejetju novega OPN, zato so za natečajnike relevantna določila, ki so izpostavljena v nadaljevanju z utemeljitvami, pripravljenimi s strani Oddelka za okolje in prostor ter komunalo Mestne občine Celje
- **P2:** Na natečajnem podobmočju P2 - na vzhodni strani tirov ob Voglajni - trenutno ni opredeljenega veljavnega načina urejanja prostora, zato se pri zasnovi upoštevajo le splošna določila gradbene in druge prostorske zakonodaje. Po osnutku OPN je podobmočje P2 del enote urejanja prostora SO-1, z namensko rabo zemljišč PŽ (površine železnic) in CD (območja centralnih dejavnosti) ter se ureja s prostorskimi izvedbenimi pogoji.

→Podloga

C_1 Geodetski načrt

1.4.1 Povzetek

Nacionalna in nekatere ključne evropske politike, podpirajo in spodbujajo razvoj trajnostne mobilnosti in univerzalne dostopnosti za vse uporabnike, predvsem z uporabo različnih oblik javnega prevoza, zato Mestna občina Celje stremi k vzpostavitvi novega intermodalnega vozlišča, ki bi omogočalo uporabo čim širšega nabora javnih prevozov na enem mestu (vlak, medkrajevni avtobus, mestni avtobus) in učinkovite povezave s kolesarskim prometom, sistemi souporabe (kolo, e-kolo, e-skiro, car sharing) in taksiji, za prestop na daljinske linije je smiselna tudi povezava s P+R.

Zaželeno je, da se natečajniki držijo določil veljavnega prostorskega akta, vendar pa neupoštevanje ni izločitveni kriterij pri ocenjevanju.

V primeru, da natečajnik predlaga rešitev, ki odstopa od veljavnega Zazidalnega načrta, mora to strokovno in tehnično natančno utemeljiti, pri takšnem predlogu pa naj upošteva ekonomiko gradnje, obstoječa dejstva v prostoru in varstvene režime, ki vplivajo na umeščanje podzemnih etaž, uvozov (glej povzetek projektnih pogojev DRSV v poglavju 2.4.2 Projektni pogoji in smernice) in nadzemnih etaž (glej povzetek projektnih pogojev ZVKD v poglavju 2.4.2 Projektni pogoji in smernice).

1.4.2 Natečajno podobmočje P1

IZHODIŠČA

Predmetna zemljišča so po osnovni namenski rabi stavbna zemljišča, po podrobnejši namenski rabi pa zemljišča za javne službe (šolstvo, zdravstvo, uprave, javne službe).

Ureditvena enota, kjer se načrtuje poseg, je **Kare 16**, kjer je po ZN predvidena izgradnja garažno-parkirnega objekta z možnostjo umestitve 655 oziroma 665 parkirnih mest.

Objekt lahko obsega pritličje in dve etaži ter eno kletno etažo (K + P + 1(2)), kot izhaja iz grafičnega dela ZN. Predvideno je umeščanje peronov za avtobusni promet v pritličje in površin za parkiranje v dve nadzemni etaži ter kletno etažo.

Zazidalni načrt v grafičnem delu določa tudi **ulično gradbeno linijo** predvidene garažno-parkirnega objekta, ki je za natečajnike obvezujoča, z določenimi tolerancami. Gradbena linija je bila ob pripravi zazidalnega načrta vrisana z namenom, da zagotovi ustrezne odmike in kvaliteten ulični profil na Ulici XIV. divizije. Ker pozicije gradbene linije zaradi starih načrtov ni mogoče natančno določiti, prav tako so bili po sprejetju ZN izvedeni posegi, ki posegajo v območje gradbene linije, so določene **tolerance in odstopanja**, ki jih lahko natečajniki upoštevajo pri zasnovi:

- Upošteva se ulična gradbena linija proti zahodu, dovoljuje se toleranca v zamiku vzhodno-zahodno do 1,8m (vrisan zamik v gradbeni liniji) ter manjše odstopanj v usmeritvi gradbene linije do 5 stopinj.
- Gradbene linije severno in južno se ne upošteva.
- Proti vzhodu je območje gradnje omejeno do progovnega pasu 6 m od skrajnega tira, proti severu do parcelne meje oziroma smiselne navezave na križišče ter gabarite karejev na nasprotni strani Ulice XIV. divizije.
- Proti zahodu je kletna etaža omejena do spodnje linije obstoječe brežine.

Upošteva se definicija gradbene linije, kot jo določa priročnik *Regulacijski elementi, Državnega prostorskega reda*.

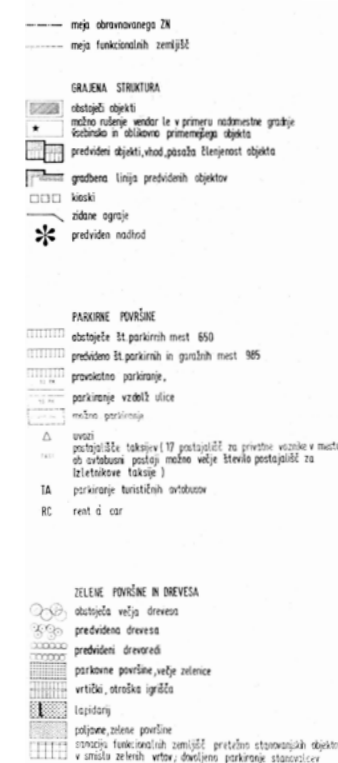
- Gradbena linija (GL) (zazidalna linija) je črta, ki označuje tlorsno projekcijo navpične ravnine, na katero mora biti postavljena fasadna ravnina stavbe. Določamo jo z namenom ustvarjanja jasnega uličnega roba oziroma grajene linije vzdolž ulice.
- Čez gradbeno linijo v javni prostor lahko segajo elementi, kot so napušči, venci in deli stavbnega pohištva, ki ne segajo več kot 1 m izven fasadne ravnine, balkoni, lože, pomoli, nadstreški, zunanja stopnišča, podesti ipd., ki ne segajo več kot 2 m izven fasadne ravnine in niso daljši od 5 m ter skupaj od tretjine dolžine fasade.
- Zgoraj navedeni elementi, kot tudi enostavni objekti, lahko segajo čez gradbeno linijo v javni prostor.
- Deli fasade objektov so lahko delno odmaknjeni od gradbene linije v notranjost parcele, vendar ne v več kot 25 % celotne dolžine fasade, odmik pa ne sme biti večji od polovice najvišje višine z ulice vidnega dela stavbe v poteku, kjer se ta odmika od gradbene linije. Večja odmaknjenost od gradbene linije v notranjost parcele je dovoljena pri pomembnejših stavbah v javni rabi (opomba: predmetna stavba je v javni rabi), kjer se z večjo odmaknjenostjo fasade od gradbene linije omogoča boljša funkcionalnost javnega prostora pred stavbo, vendar v največ 50 % celotne dolžine fasade, pri čemer je lahko odmik enak največji višini z ulice vidnega dela stavbe v poteku, kjer se ta odmika od gradbene linije.

RAZLAGA IN UTEMELJITEV DOLOČIL ODLOKA O ZN

- 1 Zaradi obstoječega krožišča na Ulici XIV. divizije, se predvideni objekt ob gradbeni liniji iz ZN podaljša proti severu, saj v nasprotnem primeru realizacija garažno parkirnega objekta v gabaritih, predvidenih v prostorskem aktu, ni mogoča. Bodoči objekt mora biti umeščen med obstoječe krožišče in cestni priključek nasproti Pleteršnikove ulice.

→Priloga

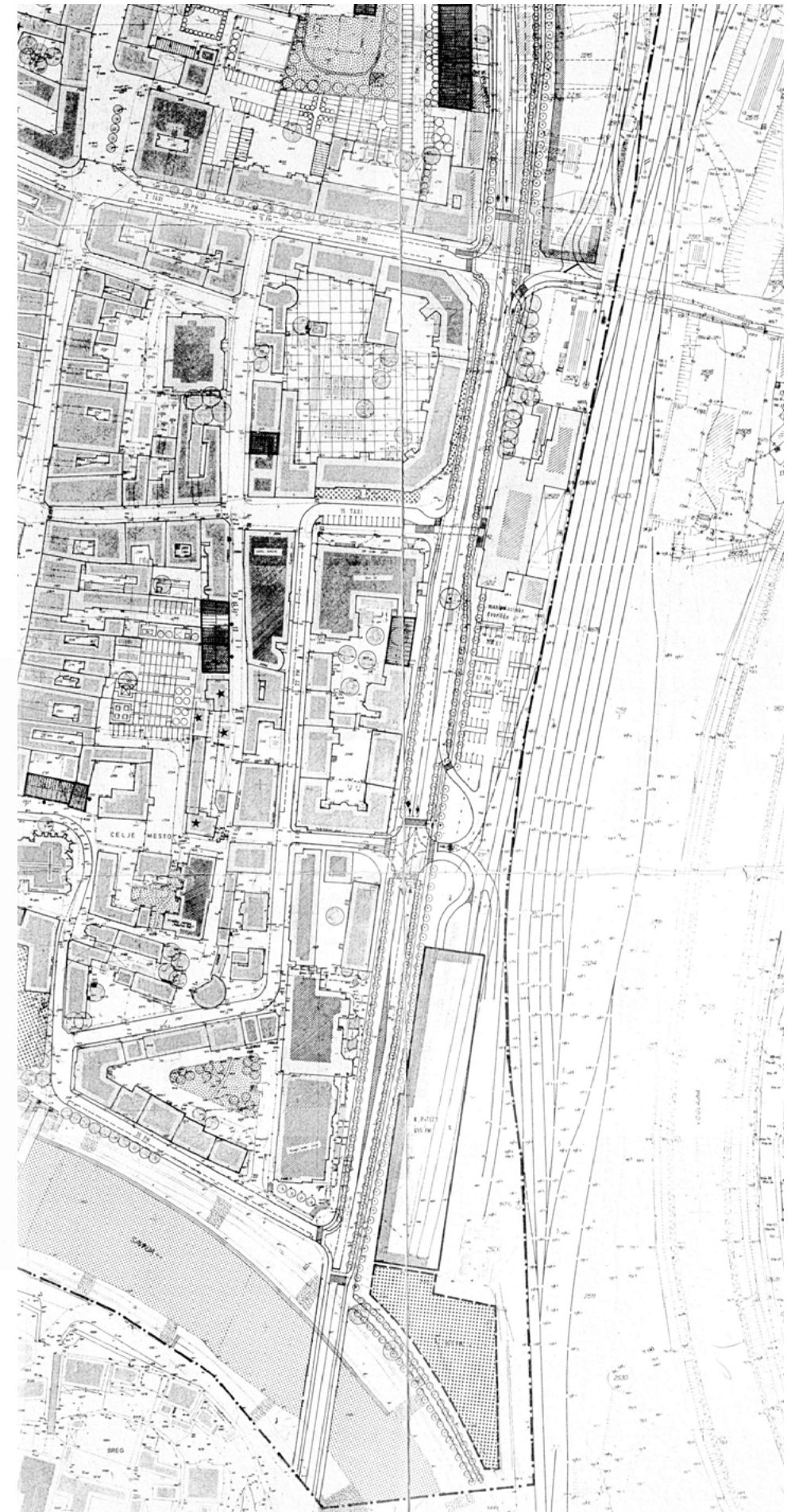
D_2 Zazidalni načrt Staro mestno jedro



Slika 32

Arhitektonska, zazidalna situacija, prometna ureditev, ozelenitev

Grafična priloga Zazidalnega načrta Starega mestnega jedra Celje, št. projekta 9/83, Razvojni center Celje, TOZD planiranje, november 1986



- 2 Objekt garažne hiše s peroni za avtobusni promet v pritličju mora biti umeščen med obstoječe krožišče pri mostu čez Savinjo in cestni priključek nasproti Pleteršnikove ulice.
- 3 Odlok o ZN v 3. členu določa, da bo v Kareju 16 potrebno osnovno skrb nameniti rešitvi železniške postaje in rekonstruirani magistralni cesti, tako v smislu dopolnjevanja programa kot tudi protihrupnih ukrepov. Na južnem delu je dovoljena dopolnilna gradnja garaž za stanovalce starega mestnega jedra, ki v svojih karejih takšne možnosti nimajo.
- 4 V okviru garažno parkirnega objekta se omogoča pogostejša uporaba storitev JPP ter zmanjšuje število parkirnih mest v starem mestnem jedru (v nadaljevanju SMJ). Železniška postaja se programsko obogati z avtobusno postajo.
- 5 V 4. členu so podani *Pogoji za urbanistično oblikovanje območja in arhitektonsko oblikovanje objektov*. Prednost mestnega središča je v koncentraciji, raznolikosti in pestrosti različnih dejavnosti od stanovanjskega do oskrbnega in kulturnega programa, v simbolno reprezentančnem smislu in v prometnem vozlišču. Pri načrtovanju se upošteva tudi dejstvo, da se mesto neprenehoma dograjuje in prenavlja in se s tem prilagaja rasti in prestrukturiranju obstoječih dejavnosti, ki se sedaj nahajajo v njem.
- 6 Oblikovanje območja tako urbanistično zasnovano kot arhitektonsko, mora izhajati iz ustreznega prilagajanja obstoječi gradbeni strukturi in iz interesa stanovalcev starega mestnega jedra. Nove in tehnološko zahtevnejše centralne in ostale dejavnosti so zato locirane izven starega mestnega jedra na njegovem obrobju.
- 7 Lokacija potniškega centra predstavlja skrajni vzhodni rob starega mestnega jedra. Izvedba potniškega centra pozitivno prispeva k koncentraciji, raznolikosti in pestrosti različnih dejavnosti ter k prometnemu prestrukturiranju mesta.
- 8 Za stavbo v starem mestnem jedru Celja, ki je varovana kot kulturni spomenik ali kot kulturna dediščina v skladu s predpisi o varovanju kulturne dediščine (obstoječa stavba železniške postaje), mora pristojni organ za varstvo kulturne dediščine podati kulturno varstvene pogoje, ki skladno z valorizacijo objekta, varstvenim režimom in varstvenim statusom, določajo možnosti za rekonstrukcijo takšne stavbe.
- 9 Pri rekonstrukciji stavbe, ki je varovana kot kulturni spomenik ali kulturna dediščina, je treba v celoti ohraniti primarno maso in zunanjo arhitekturno podobo stavbe, kar pomeni tudi volumen in obliko strehe ter primarno vrsto kritine. Na takšni stavbi praviloma ni dovoljeno spremeniti izgleda strehe in izrabe podstrešja ter izvesti novih strešnih odprtín.
- 10 V 5. členu *Odlok o ZN* določa pogoje glede komunalne, energetske in prometne opremljenosti. Ohraniti in izboljšati se mora javni avtobusni promet. Pospeševati se mora peš promet.

- 11 Poglavje VI. *Tolerance pri projektiranju in izvajanju zunanje ureditve, prometnega ter komunalnega in energetskega omrežja*, za zagotovitev optimalnih rešitev, dopušča utemeljene tolerance v poteku tras in v soglasju z upravljavci posameznih vodov.
- 12 Skladno z 8. členom *Odloka o ZN* so dopustne tolerance pri gabaritih in namembnosti objektov. V okviru gradbenih linij in višin, podanih v uvodu, je dopustna 10 % povečava bruto tlorisne površine osnovnega objekta ter rekonstrukcija in vzdrževanje objektov. Sprememba etažnosti objekta ni dopustna. Sprememba namembnosti objektov je dopustna v okviru mestotvorne dejavnosti. Kot toleranca po tem odloku se smatra tudi začasen objekt, za potrebe osnovne preskrbe prebivalstva, za turistične – rekreacijske namene in informatiko (npr. Šubičev paviljon).
- 13 Tekstualni del ZN, ki podaja nekatere razlage k *Odloku*, navaja, da je Kare 16 namenjen za izgradnjo garažno parkirnega objekta z možnostjo 665 parkirnih mest. Za oblikovanje fasade proti magistrali mora arhitekt upoštevati dejstvo bližine SMJ in fasado ustrezno vkomponirati v prostor.
- 14 V poglavju *Ureditev odprtega prostora* navaja, da je potrebno »korigirati« vzhodni rob mestnega jedra z zasaditvijo ob magistrali z dvojnimi drevoredom.
- 15 V poglavju *Prometna ureditev* je zapisano, da pod prometno organiziranostjo razumemo tako organizacijske, prometno tehnične, gradbeno tehnične in prometno regulativne, kakor tudi vzgojno politične ukrepe, vsi skupaj pa morajo služiti cilju znižati število voženj, stopnjo onesnaženosti prahu in hrupa na minimum, obenem pa povišati stopnjo varnosti.
- 16 Kot edina možnost za izboljšanje prometne situacije v SMJ je predlagana ukinitvev parkiranja obiskovalcev v mestnem jedru z zagotavljanjem parkirnih površin ob vstopih v jedro, ukinitvev tranzita V-Z in S-J skozi mesto, ter uvajanje enosmernih ulic z bočnim parkiranjem.
- 17 **Z izvedbo PCC se zasleduje cilj ustavljanja prometa na robu mestnega jedra in zmanjšanja števila voženj z osebnimi avtomobili skozi mesto oziroma odmik od uporabe osebnih avtomobilov, ki v SMJ predstavljajo največjo obremenitev. Linije avtobusnega prometa potekajo po obodnih cestah SMJ, kar se z gradnjo PCC ne spreminja.** Tekstualni del je predlagal umestitev avtobusne ob Levstikovo ulico in taksi postajališč na Titov trg (današnji Krekov trg), kar se kasneje v izvedbi ni upoštevalo.

2

NALOGA

2.1 Opis naloge



Strategija za trajnostno in pametno mobilnost - usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost, COM (2020) 789 final



Bela knjiga, Načrt za enotni evropski prometni prostor - na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, Bruselj, COM(2011) 144 konč.

Evropski zeleni dogovor poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, da bi Evropska unija lahko postala podnebno nevtravno gospodarstvo do leta 2050, medtem ko bi si prizadevala tudi za cilj ničelnega onesnaževanja. Za doseganje teh obsežnih sistemskih sprememb so bili na evropskem nivoju postavljeni trije stebri prihodnjih ukrepov: zagotavljanje večje trajnostnosti vseh načinov prevoza, omogočanja splošne razpoložljivosti trajnostnih alternativ v intermodalnem prometnem sistemu in vzpostavljanje prave spodbude za prehod.

Splošna dostopnost trajnostnih prometnih alternativ se lahko izboljša z zagotavljanjem popolnoma integriranega in nemotenega sistema intermodalne mobilnosti. Intermodalnost izkorišča prednosti različnih načinov prevoza (priročnost, hitrost, cena, zanesljivost), ki v kombinaciji ponujajo učinkovitejše rešitve prevoza za potnike. Pandemija COVID-19 in posledične spremembe v vzorcih mobilnosti in vedenju potrošnikov so pokazale, da je večja intermodalnost ključna za odpornost prometnih sistemov in da so ljudje pripravljeni sprejeti trajnostne alternative, ki so varne, konkurenčne in cenovno dostopne.

Kot je določeno v načrtu za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030, bosta povečanje modalnih deležev kolektivnega prevoza, hoje in kolesarjenja ter avtomatizirana, povezana in intermodalna mobilnost občutno zmanjšala onesnaževanje in zastoje zaradi prometa, zlasti v mestih, ter izboljšala zdravje in dobro počutje ljudi.

V zadnji *Beli knjigi prometa (2011)* je Evropska komisija sprejela načrt, na podlagi katerega bi lahko vzpostavili konkurenčni transportni sistem, ki bi povečal mobilnost in odpravil pomembne ovire. Ključna vizija je povečanje mobilnosti, med številnimi pomembnimi ukrepi pa se predvideva naslednje:

Mestni promet bo temeljil na javnem potniškem prometu s povečanjem pogostosti storitev ter pešačenjem in kolesarjenjem. V mestih se bodo uporabljala manjša in lažja specializirana vozila za potnike na alternativni pogon in gorivo ter z upoštevanjem nove tehnologije. Medkrajevna potovanja se bodo opravljala z večjo uporabo avtobusov in železniškega prometa ob oblikovanih multimodalnih platformah za potnike.



Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030, Ministrstvo za infrastrukturo. Dostopno na: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do leta-2030.pdf>



Vizija 2050+, Razvoj slovenskega železniškega omrežja, Direkcija republika Slovenije za infrastrukturo, oktober 2021, različica 5.0, dostopno na: <https://www.gov.si/assets/organi-v-sestavi/DRSI/Dokumenti-DRSI/Zeleznice/Vizija-2050+-oktober-2021.pdf>

Povečanje intermodalnosti je izpostavljeno tudi kot eden izmed ukrepov (U.16) v *Strategiji razvoja prometa v RS*.

Več pozornosti je treba posvetiti zgraditvi intermodalnih potniških centrov, ki potnikom omogočajo učinkovito in varno prestopanje med različnimi prevoznimi načini.

Eden ključnih vidikov pri vzpostavljanju dobrega sistema javnega potniškega prometa je uspešnost povezanosti transportnih sistemov, ki spodbujajo prehod z zasebnega na javni prevoz in med različnimi oblikami javnega prevoza (npr. med prometnimi sredstvi: avtomobil, kolo, vlak, avtobus, kombinirano vozilo, taksi, žičnica, plovila). Tako bo skupaj z razvojem ustreznih intermodalnih terminalov razvoj infrastrukture, kot so P + R (parkiraj in se pelji), kiss & ride (kombinacija dostave potnikov z osebnimi vozili in javnega prevoza), bike & ride (kolesari in se pelji) itd., vozačem zagotovil dodatno možnost dostopa do mesta, ki se bo izogibala zastojem na osrednjih mestnih območjih in spodbujala uporabo javnega prevoza.

Omrežje javnega potniškega prometa je v Sloveniji kljub vsemu še vedno slabše razvito in med seboj slabo povezano, zato na regionalni ravni še ne omogoča hitrega, udobnega in zanesljivega načina transporta. Strategija razvoja prometa kot rešitev za izboljšanje prometne učinkovitosti navaja sistem integriranega javnega prometa, pri katerem je železnica hrbtenica, avtobusi in druga prometna sredstva pa so napajalne promete.

Z nadgradnjami in vlaganji v železniško infrastrukturo bo Celje zaradi svoje strateške pozicije lahko postalo eno izmed ključnih vozlišč v širši regiji. *Vizija 2050+ Razvoj slovenskega železniškega omrežja* opredeljuje, da bo moral železniški promet postati konkurenčen osebnemu prometu in zagotavljati ustrezno frekvenco. Med središči nacionalnega pomena, kamor je vključeno tudi Celje, je cilj, da se predvsem v konicah zagotovi odhode vlakov na največ 30 min, med bližnjimi središči regionalnega in medobčinskega pomena pa se zagotovi odhode v konicah na 15 min, tako za železniški kot tudi avtobusni promet.

Pomemben vidik te vizije in načrtovanja infrastrukture javnega potniškega prometa je tudi učinkovitost t.i. zadnjega kilometra, kar pomeni pot od postaje javnega prometa do cilja potovanja. Za potnika to pomeni celostno načrtovanje mreže in učinkovitosti mestnega potniškega prometa, oblikovanja parkirne politike, kolesarske in peš infrastrukture, mreže za souporabo vozil ipd.

2.1.1 Izhodišča

Z izvedbo projekta Potniški center Celje bo mesto pridobilo novo prometno vozlišče za udobno in hitro prehajanje med različnimi vrstami prevoznih sredstev, s poudarkom na trajnostni mobilnosti in s krajšimi potmi med načini prevoza, olajšanim rokovanjem s prtljago, omogočenim jasnim

predajanjem informacij potnikom, predvsem pa bo izpostavilo Celje kot center regijske mobilnosti.

Osnovni zazidalni načrt za območje Starega mestnega jedra je že predvideval izgradnjo avtobusne postaje v neposredni bližini železniške postaje, vendar v kareju severno od obravnavane lokacije, kjer danes stoji Celeiapark. Načrt ni bil nikoli uresničen, povezava med obema načinoma transporta pa je trenutno neučinkovita – delno zaradi fizične razdalje, predvsem pa zaradi prekinjenih javnih površin med programoma.

V okviru natečajnega podobmočja P1 obsega naloga umestitev peronov za prihode/odhode avtobusov, garažne hiše, umestitev skupnih podpornih programov za železniški in avtobusni promet, programsko nadgradnjo obstoječe železniške postaje, ureditev javnih površin z umestitvijo Šubičevega paviljona, ureditev površin za mehke oblike trajnostne mobilnosti in umestitev spodnje postaje žičnice, ki bo novo živahno točko mesta povezovala s Celjskim gradom. Natečajno podobmočje P2 je namenjeno ureditvi parkirnih in javnih površin.

2.1.2 Uporabniška izkušnja

Potniški center Celje bo kot intermodalno središče in javni prostor uporabljala splošna javnost, zaradi česar ni mogoče govoriti o enem tipičnem uporabniku, temveč o več različnih skupinah, ki so delno povezane in notranje raznolike. V grobem lahko uporabnike razdelimo na sledeče skupine, ki so spodaj opisane zgolj z vidika lastnosti uporabnikov, ki jih združujejo v skupino.

POTNIKI

Temelj uporabniške izkušnje za potnika je načelo hitrega prestopa med različnimi prometnimi sredstvi. Intermodalne točke praviloma omogočajo prestopanje iz vlaka ali medkrajevnega avtobusa na mestni avtobus, kolo ali sisteme souporabe v manj kot minuti.

→ VSAKODNEVNI UPORABNIKI POSTAJE

Redne uporabnike postaje združuje okolščina, da postajo kot potniki uporabljajo vsaj mesečno (*D_4 Poročilo o terenski in spletni anketi*) in tako poznajo točke nakupa karte, povezave med različnimi prevoznimi sredstvi, lokacijo sanitarij ter prijetne točke čakanja. Orientacija in uporaba postaje je zaradi seznanjenosti enostavna in je za uporabnike kljub slabši zasnovi (manj pregledno, več nevarnih točk) ustrezna. Ti uporabniki lahko učinkovito uporabljajo postajo in spregledajo pomanjkljivosti zasnove, vendar so zaradi navajenosti bolj dovzetni za spreminjajoče pogoje - nepričakovano zasedenost, spreminjanje lokacij posameznih linij, vremenske nevšečnosti, kar je z ozirom na pričakovani ustaljen potek (časovni in prostorski) uporabe

postaje posebno moteče. Zasnova mora zato tudi za izkušene uporabnike ponujati robustno prostorsko zasnovo s kratkimi in jasnimi povezavami med prevoznimi sredstvi in predvidljivo odzivanje na spreminjajoče se pogoje uporabe.

→ OBČASNI UPORABNIKI

Občasni uporabniki, ki kot potniki obiščejo postajo vsaj sezonsko (*D_4 Poročilo o terenski in spletni anketi*), postajo poznajo in obvladajo osnovno orientacijo po postaji, vendar je ne uporabljajo samodejno v primerjavi z rednimi uporabniki. Informacijski sistem vodenja in prostorska zasnova postaje je za te uporabnike enakovrednega pomena. Občasni uporabniki ne bodo samoumevno uporabljali postaje, zato bodo spremembe manj vplivale na uporabniško izkušnjo.

Pri teh uporabnikih je možno upoštevati, da bodo na postajo prišli tudi pripravljeni na prehod med prevoznimi sredstvi oziroma bodo seznanjeni s potjo do ali iz mesta. Del uporabniške izkušnje postaje je zato neločljivo povezan tudi z digitalno uporabniško izkušnjo postaje (koliko informacij lahko uporabniki pridobijo že pred prihodom na postajo).

→ ENKRATNI UPORABNIKI

Enkratni uporabniki obiščejo postajo kot potniki iz turističnih ali podobnih razlogov in se bodo s postajo prvič srečali. Za takšne uporabnike je berljiva prostorska zasnova in jasen informacijski sistem ključnega pomena. Zaradi osredotočenosti na iskanje poti in novosti okolice postane varnost postaje dodatnega pomena. Nejasna in nepregledna prečkanja poti različnih uporabnikov, posebno z motoriziranimi vozili, lahko vplivajo na varnost teh potnikov. Neustrezno izkušnjo lahko predstavljajo tudi razkorak med informacijskim sistemom in hierarhijo grajenega okolja – koherentnost v berljivosti prostora in informacijske opreme je zahtevana.

Med enkratnimi uporabniki bodo tudi organizirane skupine, ki bodo vodene, kar olajša uporabo postaje, vendar hkrati zahteva dovolj prostora za čakanje, združevanje in prehajanje potnikov v večjih skupinah (na primer do 40 - 50 oseb, kolikor jih sprejme povprečni medkrajevni avtobus).

OBISKOVALCI

Uporabnikov v skupini obiskovalcev je skupno le to, da postaje ne uporabljajo zaradi mobilnosti. Med uporabnike lahko štejemo kupce storitev dodatnih programov na postaji (kavarna, trgovina) in osebe, ki pripeljejo ali pobirajo potnike (uprabniki *drop-off* dela postaje).

Za prve navedene uporabnike je ključna preglednost in dostopnost storitev, ki krepijo vlogo postaje kot javnega prostora in presegajo vlogo postaje le

kot infrastrukturnega vozlišča. S tem postaja postaja bolj obljudena in tako varnejša za vse uporabnike, posebno v delu dneva, ko je manj povezav.

Obiskovalci, ki pripeljejo potnike ali pa so jih prišli iskat, so lahko peš ali z avtomobilom. Med tem, ko je za prve pomembna orientacija po postaji in prijetnost čakalnic, da lahko na pravem mestu počakajo prihajajoče, je za druge pregledna in jasna možnost čakanja v vozilu ključna. Zaradi izogibanja oviranja ostalega prometa na in ob postaji, morajo biti drop-off območja tako za voznike kot za potnike pregledno umeščena in z nedvoumnimi navodili za njihovo uporabo. Upoštevati je potrebno, da tako potniki kot vozniki izstopajo iz vozil zaradi poslavljanja in predaje prtljage, kar zahteva prostor in varnost pri uporabi.

VOZNIKI

Zasnove intermodalnih središč izhaja iz potnika kot ključnega uporabnika zaradi prehajanja kot osnovnega dejanja intermodalnosti (prehajanje med prevoznimi modusi). Pri tem je z enako skrbjo potrebno upoštevati tudi voznike (predvsem avtobusov, vendar tudi taksistov, uporabnikov drop-off con, uporabnikov souporabnostnih sistemov, uporabnikov garažne hiše, kolesarjev...), ki bodo lahko postajo redno ali občasno uporabljali. Varnost potnikov je poleg materialnih pogojev uporabe odvisna tudi od vedenja tako potnikov sami kot tudi voznikov. Visoko varnost potnikov je mogoče zagotoviti le, če bodo ogrožajoči uporabniki (vozniki) imeli pogoje, da skrbijo za varnost vseh uporabnikov, kar pomeni preglednost v vseh pogojih, učinkovitost (izogibanje hitenju), udobnost in jasnost uporabe.

UPRAVLJAVCI

Posebna skupina uporabnikov so upravljavci postaje in ponudniki storitev na postaji. Njihove zahteve in pričakovanja so drugačna od potnikov in obiskovalcev. Zadovoljevanje njihovih potreb ne sme škoditi uporabniški izkušnji potnikov. Prostorski pogoji mora prispevati, da lahko upravljavci in ponudnik dodatnih storitev prispevajo k boljši uporabniški izkušnji potnikov. Med drugim to pomeni enostavno upravljanje s storitvami (varnosti, prostori za dostavo, shranjevanje...), predvidljiv stik med uporabniki in ponudniki ter prijetnost uporabe dodatnih storitev (arhitekturno in krajinska ureditev, ki v prostoru hitrih poti in obremenjenosti s hrupom vzpostavi prijetno okolje za zadrževanje).

UPORABNIKI Z OMEJITVAMI

Uporabniki, zgoraj predstavljeni v skupinah, ki jih združuje enake uporabniške zahteve, so si z drugih vidikov lahko povsem različni. Med temi razlikami so pomembno posebno tiste, zaradi katerih uporabniki ne morejo uporabljati prostora in povezanega informacijskega sistema kot večinski uporabniki. Cilj prostorske zasnove je ustvariti enakovredne pogoje za vse uporabnike, četudi tega ni možno uresničiti v celoti in je potrebno vključiti različne tehnološke rešitve ali spremstvo.

Pri snovanju Potniškega centra Celje je potrebno upoštevati, kako ustvariti pogoje uporabe, ki bodo gibalno in drugače oviranim osebam, otrokom in starejšim, staršem z dojenčki in malčki, osebam z večjo količino prtljage, osebam z nepoznavanjem jezika in sporočilnega koda omogočali vsaj primerljivo uporabniško izkušnjo večinskim uporabnikom.

2.1.3 Spreminjajoče okoliščine

Poleg zahtev in pričakovanj, ki jih imajo vsake skupine, je potrebno upoštevati še spreminjajoče se pogoje in ritme, ki lahko bistveno vplivajo na uporabniško izkušnjo. Intenzivnost in pogoji uporabe potniškega centra se spreminja glede na dan v tednu - frekventnost povezav, obljudenost, razpoložljivost storitev – so različni med delovnikom ali ob koncu tedna. Raven in čas zasedenosti prevoznih sredstev ter s tem postaje je odvisna od osnovno in srednje šolskih urnikov. Osnovno in srednje šolci so najpogostejši uporabniki javni prevoznih sredstev, zato njihova prisotnost bistveno vpliva na način delovanja postaje. Na obljudenost in razpoložljivost storitev lahko vplivajo tudi državni prazniki, ko se lahko pričakuje nizko prisotnost potnikov ali pa zaradi prireditev kratkotrajno visoko zasedenost.

- Uporabniška izkušnja ne sme biti temeljno odvisna od letnega časa, na kar lahko v veliki meri vpliva primerna prostorska zasnova in tehnične rešitve. Pri zasnovi je potrebno upoštevati udobje uporabnikov tekom poletja in zime, v dežju, snegu, megli in vetru. S podnebni spremembami se glede na podatke ARSO stopnjuje število toplih dni in povprečna temperatura zraka. Z ozirom na veliko tlakovano površino in odsotnost bližnjih zelenih površin je pri zasnovi potrebno predvideti načine izogibanja vzpostavljanja toplotnega otoka in možnost senčenja poti ter predvsem površin za zadrževanje potnikov.
- Na uporabniško izkušnjo vpliva tudi uporaba postaje v določenih delih dneva, kar se odraža v različni obljudenosti, razpoložljivosti podpornega osebja in svetlobnega udobja (naravna in umetna osvetlitev) ter s tem občutek varnosti in zaščite za uporabnike. Zasnova mora predvidevati dva skrajna pogoja uporabe – uporaba tekom dneva, ko je postaja obljudena in so vse storitve (in osebje) na voljo, in tekom večera/noči, ko je zagotavljanje preglednosti, varnosti (občutka varnosti) ter zagotavljanje varnosti zahtevnejše.

2.1.4 Ključni vidik uporabniške izkušnje

Vidiki uporabniške izkušnje, ki jih je potrebno upoštevati pri snovanju inter-modalnega centra ne glede na uporabniško skupino ali spreminjajoče se okoliščine, so mnogoteri, a v grobem so združeni v nekaj sklopov.

- Varnost in zaščita uporabnikov (pretežno pešcev) - uporaba prostora in storitev mora biti varna in hkrati vzbujati občutek varnost. Posebna pozornost mora biti namenjena prometni varnosti in izpostavljenosti pešcev ter vzpostavitev prostorskih pogojev, ki zmanjšujejo kriminaliteto in vandalizem (dobra preglednost, osvetlitev, neformalni/družbeni nadzor, izogibanje slepim potem, jasna uporaba prostora, tehnični nadzor...).
- Berljivost prostora in razpoložljivost informacij – uporabnik mora povezave in prehajanje med različnimi točkami (vstopne/izstopne točke, storitve...) enostavno razumeti, prebrati in izvesti. Krajše, neposredne poti, manj sprememb poti za 90° - 180°, primerne širine poti, vertikalna preglednost, vidnost označevalnega sistema, združevanje vertikalnih komunikacij (dvigala, stopnišča), hierarhija poti (posebno na točkah križanja) pripomorejo k boljši uporabniški izkušnji.
- Priročnost - vstopne/izstopne točke prometnih sredstev in povezane storitve (kavarna, čakalnice...) naj bodo organizirane tako, da so poti med njimi vidne in kratke.
- Dostopnost – vse storitve in prevozna sredstva (z določenimi zadržki) morajo biti na enak način na voljo vsem uporabnikom, ne glede na njihove omejitve. Fizične in orientacijske ovire ne pomenijo nezmožnost uporabe za te uporabnike, temveč tudi slabšo uporabniško izkušnjo za večinske uporabnike.
- Udobje – zasnova postaje tako z vidika umeščanja objektov do izbire opreme mora zagotavljati udobje, kar vključuje med drugim toplotno (glede na letni čas), fizično (sedenje, hoja, prisotnost zelenih površin), zvočno (preprečevanje prekomernega hrupa) in vizualno (koherentno oblikovanje, ki omogoča lahko prepoznavanje načina uporabe prostorov in površin).
- Zanimivost – zasnova prostora Potniškega centra Celje mora odražati svojo vlogo za uporabnike in mesto kot celoto. Infrastrukturno integracijo postaje v mesto mora podpirati tudi arhitekturno-oblikovalska integracija v obstoječo morfologijo mesta, kar ne pomeni le prilagajanje danim okoliščinam, temveč tudi izpostavljenost ter zmožnost vzpostavljanja kraja, vrednega obiska in zadrževanja (t.i. *place-making*).

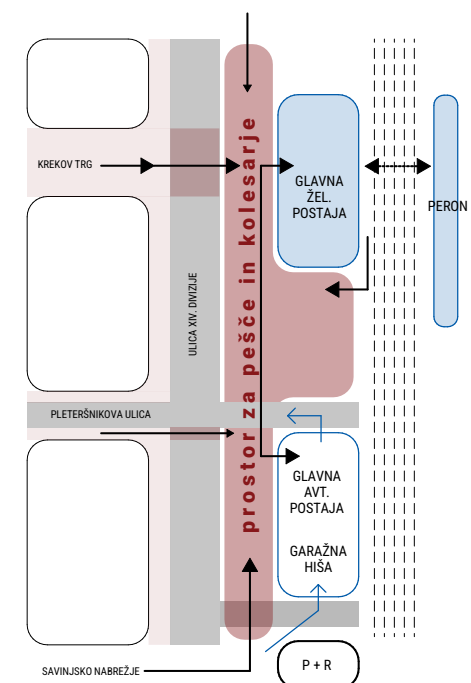
Posebno pozornost v snovanju postaje je potrebno nameniti dejavnostim, okoliščinam in prostorskim elementom, ki lahko ob napačni zasnovi za uporabnike predstavljajo oviro pri uporabi potniškega centra, oziroma so vir slabih izkušenj pri uporabi ter s tem izogibanje uporabi postaje. To so:

- prehajanje med posameznimi načini prevoza, to vključuje tako prostorsko kot informacijsko vodenje potnikov,
- prečkanje poti različnih prevoznih sredstev (pešec, kolo, avtomobil, avtobus, vlak),
- čakanje med prestopi na različna prevozna sredstva, ki mora hkrati omogočati različne aktivnosti (sedenje, branje, prehranjevanje...) ob ohranjanju pogleda na naslednjo vstopno točko oziroma vozni red (zamude, prihod vlaka, avtobusa, prevoza na drop-off...),
- skupne površine za več uporabnikov, kjer se mora vzpostaviti nehierarhična uporaba prostora s samoregulativnim vedenjem,
- shramba, prenašanje in nalaganje prtljage med prevoznimi sredstvi.

2.1.5 Smeri poti uporabnikov

Pričakovane poti potnikov so odvisne od prometnega sredstva, s katerim bodo prispeli do postaje. Velika večina prihodov in odhodov bo vzdolž Ulice XIV. divizije, saj je le-ta glavna povezava za mestni avtobus, avtomobilski in kolesarski promet. Točne točke vstopa na območje bo odvisno od zasnove natečajne rešitve.

Pešci, ki bodo prihajali iz mestnega središča, bodo pretežno prihajali po Prešernovi ulici, preko Krekovega trga neposredno v osi glavne železniške postaje. Prihajajoči po Cankarjevi ali Pleteršnikovi ulici ter Savinjskem nabrežju bodo lahko na območje postaje vstopili na dveh skrajnih točkah oziroma na (morebitnem) novem izvozu z območja. Vse stične točke za pešce so že danes opremljene s prehodi za pešce in delno semaforizirane.



Slika 33
Shema poti uporabnikov

Natečajne rešitve morajo vključiti rešitev poteka pešcev do storitev postaje z vseh navedenih točk.

Delež potnikov, ki bi na intermodalni center prihajali preko podhoda pod železniško postajo z vzhodne strani železniških prog, je predvidoma zanamarljivo, saj parkirišča na omenjeni strani ne bodo namenjena javnosti. Če bo na vzhodno stran umeščena spodnja postaja žičnice, se lahko ta delež, posebno ob prireditvah, bistveno spremeni.

V okviru priprave natečajne naloge je bila jeseni 2024 izvedena terenska in spletna raziskava *Trenutna in potencialna uporaba javnega prevoza do/iz Celja*, izvajalca Valicon d.o.o. Ključni cilj ankete je bila prepoznava trenutnih uporabnikov avtobusnega/železniškega prometa v Celju, njihovih potovalnih navad in izkušenj ter določitev potenciala uporabe Potniškega centra Celje. Pri oblikovanju vsebine natečajne naloge so bili upoštevati tisti zaključki, ki so za natečaj pomembni in imajo medsebojen vpliv. Pomembno je poudariti, da je poleg trenutnih uporabnikov, ki bodo tudi v prihodnje uporabljali postajo, cilj vzpostavitve Potniškega centra Celje pridobitev novih potnikov in hkrati oblikovanje novih potovalnih navad.

Anketa je med prilogami natečajnega gradiva, zato je na tem mestu le kratek povzetek ključnih ugotovitev.

Večina trenutnih potnikov, ki potujejo skozi Celje vsak dan, so dijaki, ki prihajajo iz okolice Celja. Okoli 6% vprašanih vsaj enkrat mesečno uporablja javni prevoz, za prihod ali odhod iz Celja. Na letni ravni pa dobra četrtina splošne populacija uporablja javni prevoz do ali iz Celja, med katerimi prednjačijo mlajši (15-25 let) in upokoјenci (ena četrtina).

Med uporabniki javnega prometa dve tretjini izbere vlak, slaba polovica pa medkrajevni avtobus za poti v in iz Celja. Uporaba avtomobila za opravljanje pot po Celju je pogosta, saj 62% oseb uporablja avto, Celebus pa okoli 35%. Potniki se z vlakom ali medkrajevnim avtobusom peljejo na ogled tekem, obisk sorodnikov ali predstav ter na delovno mesto. Zaradi daljše vožnje ti potnik uporabljajo več storitev, ki jih ponuja železniška oz. avtobusna postaja.

Anketiranci svoje izkušnje z uporabo javnega prometa ocenjuje kot dobre ali zelo dobre (skupaj preko 80%). Slabše pa ocenjujejo vožni red in čakanje med prestopanjem.

Ocena frekventnosti uporabe vlaka ali medkrajevnega avtobusa na podlagi ankete bo v prihodnosti okoli 15% splošne populacije. Med izraženimi željami je, da bi medkrajevni javni promet pokrival aktivnosti v popoldanskem in večernem času (zaradi dogodkov) in za potovanja na počitnice ter izlete.

Skoraj vsi anketiranci podpirajo idejo vzpostavitve intermodalnega potniškega centra, ki bi omogočal združevanja raznoterih storitev na enem mestu.

2.1.6 Razvoj trajnostnega turizma

Predvideno je umeščanje žičnice, ki bo povezovala Potniški center Celje in Celjski grad, in bo predstavljala smiselno povezovanje prometnega vozlišča, javnega prevoza in zelo obiskane turistične atrakcije. Poleg turističnega vidika bo žičnica postala alternativna možnost dostopa v primeru prireditev na grad z večjim številom oblikovalcev, kar bi razbremenilo cestno povezavo in zmanjšalo število parkirnih površin ob povečanem obisku.

2.1.7 Faznost

Faznost projekta je opredeljena glede na trenutno znane okoliščine in predvidene kapacitete. Podrobne usmeritve za zasnovo in predvideni posegi po posameznih fazah so predstavljeni v nadaljevanju. Če bodo natečajniki predlagali rešitev, ki že v 1. fazi odstopa od veljavnega Zazidalnega načrta (glej tudi dodatna pojasnila glede skladnosti s prostorskim aktom v poglavju 1.4 *Izvlački prostorskih aktov, 1.4.1 Povzetek*), naj v elaboratu ustrezno prikažejo tudi prilagoditve faznosti.

→ 1. FAZA

Predmet prve faze projekta je izgradnja objekta Potniškega centra v okviru gabarita veljavne gradbene linije z dopustimi tolerancami in obsega umeščanje peronov za avtobusni promet v pritličje, umeščanje površin za parkiranje v dve nadzemni etaži, ter umeščanje površin za parkiranje in zaklonišča v eno kletno etažo.

Izvedba objektov za podporne programe (blagajna, čakalnica ...) javnega potniškega prometa in poslovnih prostorov za delovanje AP izven gabarita stavbe garaže/avtobusne postaje bo predvidoma možna po spremembi veljavnega prostorskega akta (sprememba OPN po sprejetju OPN, ki je trenutno v postopku sprejemanja), kar se načrtuje sočasno z začetkom gradnje garaže/avtobusne postaje.

Predmet prve faze projekta je tudi programska nadgradnja pritličnih prostorov v stavbi železniške postaje, ki bo še okrepila celostni razvoj Potniškega centra Celje.

Ureditve javnih površin na celotnem podobmočju P1 kot tudi postavitve nadstrešnic in drugi posegi, ki se lahko izvajajo brez gradbenega dovoljenja, bodo lahko izvedeni že pred spremembami prostorskega akta. V okviru 1. faze se urejajo tudi zunanje površine za mirujoči promet na severni strani stavbe železniške postaje.

Vsi posegi, ki bodo presegali posege in omejitve 1. faze, se bodo lahko izvajali po spremembah/dopolnitvah občinskega prostorskega načrta v nadaljnjih fazah. Na mestih, kjer se v 2. fazi predvideva gradnja objektov, se v 1. fazi realizira začasna raba.

→ Priloga

D_4 Poročilo o terenski in spletni anketi

→ 2. FAZA

Predmet druge faze projekta je umeščanje t.i. stičnega objekta - novega objekta, ki bo namenjen podpornim programom za IJPP in poslovnim prostorom za AP. Objekt bo obstoječo železniško postajo in že vzpostavljene programe Potniškega centra iz 1. faze povezal v celovit sistem.

Kot nadgradnja in programska obogatitev celotnega območja se predvideva umeščanje rekonstruiranega Šubičevega paviljona na območje med železniško postajo in garažo/avtobusno postajo.

Poleg tega se v 2. fazi s spremembo prostorskega akta predvideva nadzidava objekta potniškega centra oziroma izraba strešne etaže. Predvidena raba ni določena in je predmet natečajne rešitve.

Predmet druge faze projekta je tudi urejanje zunanjih površin v podobmočju P2, kar obsega predvsem prometno-tehnično ureditev površin za mirujoč promet in drugih zunanjih javnih površin.

→ 3. FAZA

Predmet zadnje faze je umeščanje spodnje postaje žičnice, ki bo povezovala območje Potniškega centra Celje s Celjskim gradom.

2.1.8 Vključevanje javnosti

V skladu z *Aarhuško konvencijo* je potrebno v postopke razvoja prostora vključevati javnost. Ključno je transparentno in zgodnje vključevanje javnosti v postopke, ko je še možno sprejemati predloge in odločitve javnosti.

Vključevanje javnosti je bilo na osnovnem nivoju opravljeno z izvedbo ankete (glej prilogo *D_4 Poročilo o terenski in spletni anketi*), v kateri se je spraševalo tudi o željah uporabnikov današnje železniške postaje in javnega prometa. Vključevanje javnosti pri predmetnem projektu je lahko zgolj omejeno, saj je projekt tehnično močno določen, programsko pa opredeljen z nadrejenimi strateškimi akti. Odločitve, ki bi jih lahko sprejeli v postopku vključevanja javnosti, so omejena na oblikovanje določenih posegov in delno programiranje območja, pretežno odprtih površin.

Večjo priložnost za vključevanje javnosti ponuja ponovna postavitve Šubičevega paviljona, za katerega še ni določen program. Program paviljona in neposredna okolica v navezavi na paviljon je mogoče s primernim postopkom participacije prepustiti v odločanje javnosti.

Od natečajnih rešitev se pričakuje predlog, katere dele Potniškega centra Celje in na kakšen način, bi bilo mogoče vključiti javnost in katere odločitve bi lahko oblikovali s postopki participacije.

2.1.9 Komunikacija

Potniški center Celje bo predstavljal enega izmed večjih projektov Mestne občine Celje in širše regije. Postaje javnega potniškega prometa so ena izmed najbolj javnih in dostopnih površin v mestih, zato je pričakovati visoko zanimanje javnosti. Želja naročnika je, da je javnost primerno seznanjena s projektom v vseh fazah projekta, s čimer se zmanjšuje možnost slabega odziva in nasprotovanja, zato bo velik del projekta predstavljala tudi komunikacijska strategija v času priprave in izvedbe projekta. Neločljiv del komunikacijske strategije bo tudi vključevanje javnosti v delih projekta, kjer je sprejemanje odločitev z javno udeležbo še mogoče.

2.1.10 Predhodni dokumenti

- Celostna prometna strategija Mestne občine Celje, 2017, Savaprojekt d. d. Krško
- Izdelava prometne študije in prometnega modela celjske regije ter prometnoekonomsko vrednotenje načrtovanih ukrepov na mestnem območju Celja, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., 19-871, 2021
- Študija mirujočega prometa v Celju, Faza 1, 2, 3, PROVIA d.o.o., LOCUS d.o.o., IGEA d.o.o., julij 2023
- Osnutek dokumenta Ocena potrebnega števila parkirnih mest na parkirišču ob ulici XIV. Divizije v Celju (območje ŽP Celje), Prometni institut Ljubljana d.o.o., 23-PRPI-14, 2024
- Operativni načrt ureditve parkirišč na železniškem območju, 1. faza, osnutek 2024
- V pripravi - Celostna prometna strategija (CPS)

2.2 Usmeritve za zasnovo

Vsebina natečajne naloge v predhodnih poglavjih opisuje vlogo, pomen in delovanje intermodalnega centra ter obstoječe materialno in pravno stanje lokacije zaradi razumevanja posebnih okoliščin predmetnega projekta in hkrati zaradi poudarjanja nekaterih ključnih vidikov snovanja novega intermodalnega središča. Poglavje *Usmeritve za zasnovo* so konkretnjša navodila ali predlogi, ki služijo izdelavi z omejitvami in pričakovanji skladne natečajne rešitve. Pred nekaterimi podpoglavji so izpostavljene teme, do katerih se morajo natečajniki opredeliti pri snovanju rešitev.

2.2.1 Predvideni posegi

Izgradnja garažne hiše, avtobusne postaje pod njo in v 2. fazi stičnega objekta za različne storitve na intermodalnem središču bo predstavljala enega izmed največjih posegov v urbano tkivo znotraj starega mestnega jedra Celje v zadnjih desetletjih. Poleg upoštevanja omejitev prostorskega akta in nosilcev urejanja prostora, je ključno vprašanje integriranje nove intermodalne postaje v historično tkivo mesta. Oblikovanje gabarita, silhete, pogledov z različnih vstopnih točk v mesto (z vlakom, avtom, avtobusom in peš) in pogledov ob intermodalnem središču proti Celjskemu gradu so ene od ključnih nalog. Del intermodalnega centra je na stiku starega mestnega jedra s Krekovim trgom in Celjskimi domom, ki je eden od identitetnih sidrišč mesta, zato je kljub tehnološko normiranemu programu potrebno z oblikovanjem gabaritov, ovoja in odprtega prostora vzpostaviti smiselni odnos med obstoječimi in novimi vidiki prostora – grajeno, tokovi, identitete...

Posegi so opredeljeni glede na predvidene faze razvoja projekta. Preseganje opredeljenih omejitev v 1. fazi ni zaželeno, vendar pa neupoštevanje določil ni izločitveni kriterij za elaborat (glej tudi poglavje 1.4 *Izvillečki prostorskih aktov*, 1.4.1 *Povzetek*). Ne glede na faznost gradnje je potrebno vsakokratno stanje izgrajenega območja razumeti kot zaključeno celoto, zaradi česar je potrebno premisliti tudi stanje območja med prehodom med posameznimi razvojnimi fazami. V 3. fazi, ki je časovno bolj nedefinirana, se predvideva umeščanje spodnje postaje žičnice.

V nadaljevanju je predstavljen povzetek omejitev in predvidenih posegov s sklici na naslednja poglavja, kjer so predstavljene podrobnejše utemeljitve.

TLORISNI GABARIT

→ 1. FAZA

Podobmočje P1: Novogradnja oz. program garažne hiše in peronov avtobusne postaje se umeščata znotraj opredeljene gradbene linije in območja za gradnjo, z upoštevanjem dopustnih toleranc, ki so podrobneje opisane v poglavju 1.4 *Izvillečki prostorskih aktov*.

→ 2. FAZA

Podobmočje P1: Podporni programi (oz. t.i. stični objekt) se lahko zasnujejo kot en ali več samostojnih objektov ali kot gabaritna dopolnitev objekta avtobusne postaje.

→ 3. FAZA

Podobmočje P1 ali P2: Okviren gabarit spodnje postaje žičnice obsega 13,5 x 15,5 m. Za več usmeritev glej poglavje 2.2.13 *Spodnja postaja žičnice*.

VIŠINSKI GABARIT

→ 1. FAZA

Podobmočje P1: Maksimalna višina novogradnje (v okviru opredeljene gradbene linije) je pogojena z maksimalno etažnostjo po ZN SMJ in pogoji ZVKDS glede višinske omejitve.

- Etažnost garažne hiše z avtobusno postajo: K+P+2
- Višinska omejitev: Objekt ne sme presegati višinske kote kapi nasproti stoječega objekta na naslovu Ulica XIV. divizije 8 - 253,1 m.n.v.

→ 2. FAZA

Podobmočje P1: Želja naročnika je, da se s sprejetjem sprememb ZN SMJ omogoči tudi izraba strešne etaže (povečanje etažnosti) in s tem boljša izkoriščenost območja. Raba ni določena in je predmet natečajne rešitve ter interpretacije natečajnikov. Streha bo dobro vidna z okoliških hribov in gradu, zato je oblikovanje 5. fasade enakovredno oblikovanju drugih fasad. Rešitve morajo biti ustrezne z vidika vseh veljavnih varstvenih režimov. Natečajniki naj upoštevajo tudi zahteve o obveznosti postavitve fotonapetostnih naprav, ki so opisane v poglavju 2.4.3 *Opis tehnične opremljenosti*.

Upoštevati je potrebno, da možnost nadzidave objekta oz. izraba strešne etaže ni bila usklajena s pristojnim Zavodom za varstvo kulturne dediščine in bo predmet usklajevanj v nadaljnjih fazah projekta.

Za umeščanje ostalih objektov (stični objekt in drugo) se upošteva določbe višinske omejitve iz 1. faze.

IZKORIŠČENOST OBMOČJA

Izkoriščenost območja v 1. fazi je definirana z gradbeno linijo in maksimalno etažnostjo.

Ker ostali urbanistični faktorji v veljavnem prostorskem aktu niso določeni, naj se natečajniki približujejo vrednostim faktorjev, ki so določene v *Uredbi o podrobnejših pravilih urejanja prostora za umeščanje fotonapetostnih naprav in sprejemnikov sončne energije*. Zaželeno je, da se predvidi maksimalna možna površina raščenege terena.

- FRP* = min. 30% (ocenjuje se, da bo realna vrednost raščenege terena dosegala do 15% in bo predmet sprememb prostorskega akta)
- FPP = min. 70%

UREJANJE JAVNIH ODPRTIH GRAJENIH IN ZELENIH POVRŠIN

Urejanje odprtih grajenih in zelenih površin je ena od ključnih nalog pri snovanju natečajnih rešitev. Javne odprte grajene površine bodo predstavljale povezovalno prvino celotne rešitve in s kakovostno zasnovo zagotavljale povezanost z obstoječim mestnim tkivom. Mnogoplastna vloga odprtih javnih površin mora biti celostno upoštevana, saj vpliva tudi na preglednost in udobje pri uporabi, na mikroklimatske pogoje, na zmanjševanja vpliva podnebnih sprememb, na sprejemljivosti z infrastrukturo obremenjenega okolja, na uspešnost poslovanja povezanih storitvenih dejavnosti, na prilagojenost okolja za različne uporabnike s programsko in oblikovno pestrostjo, na so-oblikovanje identitete območja, na vzpostavljanje novih odnosov v obstoječem grajenem in zelenem tkivu.

Skrb za snovanje odprtih javnih površin mora biti enakovredna skrbi za pravilno umeščanje prometnih površin. Upoštevati je potrebno tudi ekonomsko upravičenost vzdrževanja visoke kakovosti oprti površin in privlačnost ne glede na letni čas.

Natečajniki naj pri zasnovi upoštevajo trajnostna načela in vidike načrtovanja (glej poglavje 2.2.18 *Trajnostnost*).

→ 1. FAZA:

Podobmočje P1: Urejanje javnih zunanjih površin (tlakovane in raščene površine) na celotnem območju, ki bodo osmišljale novo vozlišče Potniškega centra Celje. Ohraniti je potrebno zahodni servisni dostop do tirov ob severni fasadi železniške postaje in dostop do objekta vzdrževalcev Sekcije za elektroenergetiko, ki se nahaja na zemljišču s parc.št. 2526, k.o. Celje. Dovozna pot mora ostati neprekinjeno prevozna.

→ **Podloga**
C_1 Geodetski načrt

- natečajno območje
- objekti znotraj nat. območja
- objekti izven nat. območja
- dopustno poseganje v objekte
- urejanje javnih odprtih grajenih, prometnih in zelenih površin
- območje umeščanja objekta garažne hiše/avtobusne postaje (nadzemno, podzemno)
- gradbena linija
- dopustno poseganje v tire
- ▶ dostop do tirov

Slika 34
Prikaz dopustnih posegov v 1. fazi

- natečajno območje
- objekti znotraj nat. območja
- objekti izven nat. območja
- dopustno poseganje v objekte
- urejanje javnih odprtih grajenih, prometnih in zelenih površin
- območje umeščanja stičnega objekta za podporne programe IJPP in poslovne programe ter Šubičevega paviljona
- ⊕ nadzidava/izkoriščenje strešne etaže
- gradbena linija
- dopustno poseganje v tire
- ▶ dostop do tirov

Slika 35
Prikaz dopustnih posegov v 2. fazi

→ 2. FAZA

Podobmočje P1: Umeščanje rekonstruiranega Šubičevega paviljona.

Podobmočje P2: Urejanje površin za mirujoč promet in ostalih javnih odprtih grajenih površin. Potrebno je ohraniti vzhodni servisni dostop do tirov.

Zaželeno je, da se na obeh delih podobmočij ohrani obstoječe število parkirnih mest, vendar se ocenjuje, da se bo z razvojem javnega potniškega prometa in ostalih oblik trajnostne mobilnosti zmanjšala tudi potreba po zagotavljanju števila parkirnih mest za zaposlene.

PROMETNA UREDITEV

Natečajne rešitve naj dajo prednost učinkoviti, pretočni in pregledni prometni zasnovi priključevanja avtobusne postaje in parkirne hiše pred zagotavljanjem natančnega števila parkirnih mest (glej poglavje 2.2.4 Garažna hiša).

Ne glede na upoštevanje/odstopanje od določil veljavnega prostorskega akta, morajo biti v vsakem primeru izvozi/uvozi iz krožišča na južnem delu natečajnega območja oz. uvozi v AP in garažno hišo zasnovati kompaktno in na način, da je možno priključevanje tudi v primeru, da se krožišče rekonstruira (npr. v semaforizirano križišče) zaradi širših prometnih vplivov.

POSEGANJE V OBSTOJEČE GRAJENO TKIVO

Podrobnejši opisi glede poseganja v obstoječe stavbe in infrastrukturo so opisani v poglavju 2.2.11 *Obstoječe stavbe in objekti*.

Dovoljeni so posegi v del obstoječe železniške infrastrukture, ki je prikazan na Sliki 34 in 35: dopustna je odstranitev dveh servisnih tirov, tir 101 in tir 8.

Posegi (dozidava, nadzidava ipd.) v stavbo železniške postaje niso dovoljeni. Predvidena je le programska nadgradnja obstoječih površin v pritličju, kar je opisano v nadaljevanju. Ključno je, da programska nadgradnja vključi stavbo železniške postaje v novo vozlišče Potniškega centra Celje.

Posegi (rušitev, dozidava, nadzidava ipd.) v ostale obstoječe stavbe na natečajnem območju niso dovoljeni.

Predvidena je prestavitev razdelilne transformatorske postaje na parc. št. 2511/5. Podrobnejši pogoji so opisani v poglavju 2.4.2 *Projektni pogoji in smernice*.

2.2.2 Avtobusna postaja

Bistvena lastnost intermodalnega centra je bližina (prostorska in časovna) različnih prevoznih sredstev. Slednji imajo različno pomembno vlogo pri zagotavljanju mobilnosti, a kljub temu je uspešnost intermodalnosti v raznolikosti ponudbe in učinkovitosti prehajanja med posameznimi mobilnostnimi načini. V intermodalnem sistemu Potniškega centra Celje imata osrednjo vlogo železniška in avtobusna postaja. Prva se z natečajem bistveno ne spreminja, avtobusna postaja pa se razvija povsem na novo, zaradi česar je prav zasnova avtobusne postaje tisti del naloge, ki bo zakoreninil delovanje potniškega centra.

Z anketo (glej prilogo *D_4 Poročilo o terenski in spletni anketi*) je bilo ugotovljeno, da je polovica vseh poti z javnimi prevoznimi sredstvi za prihod ali odhod iz Celja opravljenih z avtobusnim prometom, kar izkazuje pomembo vlogo in visoko frekventnost avtobusne postaje.

Zasnova avtobusne postaje mora zagotoviti sodobno avtobusno postajo, ki je pregledna in enostavna za uporabo tako potnikov kot voznikov ter ponuja visoko raven varnosti. Posebnosti uporabnikov intermodalnega centra je opisana v poglavju (glej poglavje 2.1.2 *Uporabniška izkušnja*), ki so izrazito pomembne pri zasnovi avtobusne postaje. Poleg tega je zaželeno, da se avtobusno postajo razume kot javni prostor, v katerem se je prijetno zadrževati kljub neločljivi (trenutni) povezanosti prostora s hrupom, izpušnimi plini in hitenjem. Učinkovitost delovanja postaje in s tem sistema javnega prometa bo odvisna tudi od kakovosti zasnove in oblikovanja prostora, saj potniki ne bodo čakali na drugih delih intermodalnega centra.

Umeščanje površin/objekta avtobusne postaje je predvideno na južnem delu območja v okviru veljavne gradbene linije, ki je definirana v zazidalnem načrtu (glej poglavje 1.4 *Izvillečki prostorskih aktov*). Avtobusna postaja bo namenjena izvajanju in postankom javnega potniškega prometa na medkrajevnih linijah, linijah mestnega avtobusa Celebus, postankom na mednarodnih linijah ter postankom turističnih avtobusov. Uvoz na in izvoz s postaje je mogoče urediti na točki krožišča (križišče Ulica XIV. divizije in Savinjskega nabrežja) ali na izteku Pleteršnikove ceste.

Zaradi prostorskih omejitev avtobusi na linijah medkrajevnega in mestnega prometa na novi avtobusni postaji ne bodo izvajali daljših postankov, vendar bo čas odlaganja potnikov in zamenjave šoferjev predvidoma omejen na 15 minut. Čiščenje vozil, točenje goriva, daljši počitki šoferjev in potencialno polnjenje električnih avtobusov se bo odvijalo na drugi lokaciji v neposredni bližini – zaenkrat se predvideva, da se bodo v ta namen uporabljale površine obstoječe avtobusne postaje, vendar to ni predmet natečaja in bo usklajeno v nadaljnjih fazah projekta. Predvideva se 30% povečanje števila prihodov/odhodov avtobusov na linijah medkrajevnega in mestnega prometa glede na obstoječe število, kar je upoštevano pri preračunu števila peronov in dodatnih mest za avtobuse.

Turistični avtobusi bodo na območju postajališča potnike zgolj odlagali/pobirali, daljše zadrževanje za namen čakanja potnikov in počitek voznikov je predvideno na drugi lokaciji.

Skupno se predvideva okvirno **720 prihodov/odhodov avtobusov dnevno**.

Pri umeščanju vseh površin naj bodo poleg funkcionalnosti upoštevani tudi vidiki:

- univerzalne dostopnosti, ki ne vključuje le gibalno oviranih, temveč starejše, mladostnike, starše z vozički,
- varnosti, predvsem v času manj frekventnega obratovanja in ponoči,
- zaščite pred krajo in vandalizmom.

PERONI IN POVRŠINE ZA AVTOBUSE

Natečajniki naj umestijo vsaj **20 peronov za prihode/odhode avtobusov**, za avtobuse dolžine 13,5 metrov (POPC 2014 SL), nekaj postajališč naj bo ustreznih za 15,0 metrske avtobuse (do 3 postajališča). Peroni naj bodo umeščeni na koto pritličja in so neposredno navezani na površine za potnike.

Svetla višina peronov do konstrukcije naj bo **6,0 m**, usmerjevalne table in napisi lahko posegajo nižje.

Spodbuja se, da natečajniki preverijo možnost izvedbe prehodnih (t.i. *drive-through*) peronov, vendar ne na račun zmanjšanja števila peronov, varnosti uporabnikov in kakovostnih površin za pešce in kolesarje.

Na treh peronih/površinah za avtobuse se zagotovi tudi prostor za umestitev tehnične opreme za polnjenje avtobusov (glej poglavje 2.4.3 *Opis tehnične opremljenosti*)

Peroni naj bodo nadkriti. Šteje se, da je peron pokrit, kadar je vsaj pri enih vratih avtobusa zagotovljen potnikom vstop in izstop tako, da so zaščiteni pred padavinami.

Za mestni avtobus naj se predvidi še vsaj 4 perone, za katere je bolj zaželeno, da so umeščeni neposredno ob vozišče. Natečajniki lahko predlagajo tudi drugačno rešitev, ki naj bo prometno-tehnično utemeljena.

Vse povozne površine naj se dimenzionira na 10 t osnega pritiska.

POVRŠINE IN PODPORNI PROGRAM ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET

Cilj umeščanja AP v bližino železniške postaje je povezovanje obeh sistemov javnega potniškega prometa v celostno povezano vozlišče. Predvideno je, da bodo podporne programe javnega potniškega prometa uporabljali tako potniki avtobusa kot tudi železnic. Podporni programi bodo tako postali stična točka med vsemi načini prevoza in zagotavljali kakovostno

uporabniško izkušnjo intermodalnosti. Natečajniki naj površine in elemente JPP umeščajo na način, da bodo umeščeni centralno in enakovredno dostopni za potnike vseh načinov prevoza. Natečajniki naj pri zasnovi smiselno upoštevajo že obstoječe programe in površine v železniški postaji.

■ Čakalnica

Glede na način umeščanja lahko natečajniki predvidijo tudi več ločenih čakalnic. Čakalnice morajo biti opremljene vsaj z informacijami o voznem redu, informacijo o času, sedeži ali klopni ter izložbo z informacijskim materialom. Eden izmed ključnih vidikov pri umeščanju in oblikovanju čakalnice je varnost potnikov. Vsaj ena stena čakalnice naj bo steklena, da zagotavlja boljšo preglednost nad notranjim prostorom.

■ Prostor za prodajo vstopnic

Prodaja vstopnic se izvaja na posebej določenih in opremljenih prodajnih mestih in s pomočjo kartomatov, ki so potnikom na voljo 24/7. Prostor za prodajo kart združuje prodajna mesta za prodajo vstopnic za avtobus in vlak. Obstoječe prodajno mesto na Železniški postaji Celje se ne ukinja, zato naj natečajniki to upoštevajo pri umeščanju novega prostora za prodajo.

■ Informacijska točka, ki je lahko združena s prostorom za prodajo vstopnic

■ Javne sanitarije

■ Prostor za shranjevanje prtljage (locker omarice)

■ Prostor za izgubljeno prtljago in nespremljano prtljago

PROSTORI ZA ZAPOSLENE

Poleg prostorov za potnike je potrebno umestiti tudi površine, ki so potrebne za obratovanje avtobusne postaje. Prostori za zaposlene na avtobusni postaji ne bodo nadomeščeni v celotnem obsegu na območju Potniškega centra Celje, ključno je zagotavljanje prostorov za prometno službo, ki zagotavljajo nemoteno delovanje avtobusnega prometa, ostale površine regijskega centra Nomago pa bodo optimizirane in premeščene na drugo lokacijo.

Na natečajnem območju je potrebno zagotoviti vsaj:

- prostor za prometni urad,
- WC za zaposlene,
- sobo za vozno osebje,
- prostor za prometno režijo na avtobusni postaji (vodja postaje, strokovni sodelavec za promet in operativno).

V 1. fazi je potrebno te programe umestiti ali znotraj zazidljivega dela ali pa kot začasno umestitev na preostalem območju oziroma začasno v prostore obstoječe železniške postaje. V 2. fazi se ta program lahko umešča v novi

objekt med avtobusno postajo in železniško postajo. Predvidoma bo 2. faza izvedljiva pred začetkom obratovanja 1. faze, tako da naj natečajne rešitve v prvi vrsti zasnujejo Potniški center kot celoto s premislekom, kako umestiti program prometne službe, če se bo faznost zamaknila.

PRAVILNIKI IN PREDPISI

Pravilnik o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj, Uradni list RS, št. 72/09, 72/10 in 30/18 – ZVZelP-1

Pravilnik o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/11, 36/18 in 132/22 – ZCes-2), neveljaven predpis, ki se še uporablja

Pravilnik o opremljenosti železniških postaj in postajališč (Uradni list RS, št. 72/09, 72/10 in 30/18 – ZVZelP-1), neveljaven predpis, ki se še uporablja

2.2.3 Ostali podporni programi

Predvideva se umeščanje manjših površin za izvajanje trgovske ali gostinske dejavnosti, ki dopolnjujejo programe javnega potniškega prometa in oživljajo celotno območje. Umeščanje večjih površin bi lahko povzročilo dodatne prometne obremenitve, kar ni zaželeno. Natečajniki lahko predlagajo tudi umeščanje dodatnih programov, kar naj bo utemeljeno in je v skladu s splošnimi cilji projekta.

- Vsaj dva prostora za izvajanje gostinske dejavnosti (kavarna, bar) ali dejavnosti pekarnice
- Trafika

2.2.4 Garažna hiša

Nova garažna hiša bo prioriteto namenjena parkiranju potnikov IJPP in stanovanjem starega mestnega jedra, delno tudi zaposlenim in uporabnikom storitvenih dejavnosti ter podjetij v bližini.

Predvideno je umeščanje garažne hiše v etažo nad peroni avtobusne postaje in opicijsko v podzemno etažo. Prostorski pogoji umeščanja so določeni z veljavno gradbeno linijo, ki pa jo lahko podzemne etaže presegajo (glej utemeljitev določil ZN v poglavju 1.4 *Izvečki prostorskih aktov*).

- **Zagotoviti je potrebno okvirno 220-250 parkirnih mest, vendar naj dajo natečajne rešitve prednost učinkoviti, pretočni in pregledni prometni**

zasnovi priključevanja avtobusne postaje in garažne hiše pred zagotavljanjem natančnega števila parkirnih mest.

- Umeščanje parkirnih površin na nivoju terena ni zaželeno.
- Glede na doseženo število parkirnih mest je potrebno od tega zagotoviti vsaj 10 % parkirnih mest, ki so univerzalno dostopna. Označena parkirna mesta naj se nahajajo čim bližje komunikacijskemu jedru.
- Glede na doseženo število parkirnih mest je potrebno od tega zagotoviti pripravljenost infrastrukture za električna vozila za vsaj eno na vsakih deset parkirnih mest, kar bo omogočilo poznejše nameščanje polnilnih postaj za električna vozila. Predvideva se postopna namestitev počasnih kot tudi hitrih polnilnih postaj.
- Dodatno je potrebno zagotoviti parkirna mesta za motorna kolesa, vsaj eno na vsakih dvajset parkirnih mest za avtomobile oz. 11-13 PM.
- Usmeritve za zasnovo objekta so podane v nadaljevanju.

2.2.5 Prilagodljivost zasnove

Z razvojem trajnostne mobilnosti in izboljšav na področju javnega potniškega prometa lahko dolgoročno pričakujemo zmanjševanje potrebe in odvisnosti od osebnih avtomobilov. Iz tega vidika je pomembno, da se pri načrtovanju garažnih objektov že v začetni fazi projektiranja nameni velik poudarek odporni (t.i. *future-proof*) zasnovi, ki lahko omogoči dolgo življenjsko dobo objekta in prilagodljivost potencialnim spremembah v prihodnosti (sprememba objekta v poslovni, stanovanjski ali ustrezen drugi namen). Nekateri vidiki načrtovanja so lahko: višja svetla višina parkirnih etaž, nosilnost in raster konstrukcije, umeščenost komunikacijskih jeder ipd.

Natečajniki naj v natečajnih elaboratih jasno predstavijo prilagodljivost zasnove objekta garažne hiše, ki presega le predvidene posege v 2. fazi.

2.2.6 Oblikovanje objekta

Gabarit objekta garaže in avtobusne postaje je v večji meri pogojen z veljavno gradbeno linijo, je pa potrebno pri oblikovanju objekta upoštevati, da se bo nov Potniški center nahajal na robu zaščitenega mestnega jedra, kjer je potrebno ohranjati prepoznavnost in integriteto posameznih objektov ter se oblikovno podrediti podobi mestu. Ključno je, da se z umeščanjem novih objektov prepoznavna silhueta mesta iz južne strani ohranja in da nove ureditve prostor nadgrajujejo. Natečajni nalogi je priložen videoposnetek prihoda z vlakom iz smeri Zidanega Mosta, kjer je mestna veduta posebno izpostavljena.

Poleg tega je velikega pomena tudi oblikovanje pete fasade objekta/strehe, ki bo vidna predvsem iz Celjskega gradu in mora biti v natečajnih elaboratih

jasno predstavljena. Upošteva naj se fazna zasnova objekta s predvideno nadgradnjo etažnosti (glej poglavje 2.1.7 *Faznost*).

Zaradi predvidene površine strehe nad 1.000 m² bo potrebno upoštevati zakonske smernice glede umeščanje fotonapetostnih naprav (glej tudi poglavje 2.4.3 *Opis tehnične opremljenosti*). Umeščanje naprav ni bilo natančneje usklajeno z Zavodom za varstvo kulturne dediščine in bo predmet razprav v nadaljnjih fazah projekta. Če bo presojeno, da zaradi postavitve fotonapetostnih naprav ni mogoče ohranjati varovanih vrednot kulturne dediščine in upoštevati varstvenega režima, se lahko zahteve glede obveznosti postavitve tudi izničijo.

Oblikovanje fasade objekta naj sledi trajnostnim smernicam, tako z vidika dolgoživosti in vzdrževanja kot tudi ekonomske upravičenosti in racionalnega rabe javnih sredstev. Prav tako naj zasnova fasade upošteva bližino spomenika starega mestnega jedra in se smiselno vključuje v obulični prostor Ulice XIV. divizije.

2.2.7 Ostale prometne površine

■ Površina za drop-off cono in/ali sopotništvo

Zaželeno je, da se cono za drop-off izvede kot niša ob cestišču brez ločenega uvoza/izvoza. Pri umeščanje drop-off cone je potrebno upoštevati tudi nevarne točke ob vstopanju/izstopanju iz avtomobilov, zato se predlaga izvedba 2,5 m - 3 m širokega pasu za vstopanje in izstopanje potnikov. Zagotovi naj se vsaj 1 mesto na 100 PM za avtomobile.

■ Površina za taksi službe

Smiselno naj se umesti namenske površine za ustavljanje taksi služb za vsaj 6 vozil in z ureditvijo prepreči neorganizirano ustavljanje na površinah za pešce in kolesarje pred vhodi v objekte in peroni. Površine ne bodo namenjene dolgotrajnemu čakanju taksistov. Glede na umestitev se lahko površine smiselno združi s površinami za drop-off/sopotništvo.

■ Souporaba vozil

Natečajniki naj umestijo dodatno vsaj 5 parkirnih mest za souporabo vozil (t.i. *car sharing*), ki naj bodo opremljena z električno infrastrukturo za polnjenje vozil.

2.2.8 Površine za pešce

Pešec je osrednji uporabnik potniškega centra, saj je vmesnik v intermodalnosti ravno pešec (ali oseba na vozičku), ki prehaja med različnimi prevoznimi sredstvi. Peščeve površine in poti so ključna načrtovalska in oblikovalska naloga tega projekta. Poleg samega poteka in preglednosti, je posebnost prehajanje med različnimi površinami in prostori med prevoznimi sredstvi.

Pešec, kot uporabniki intermodalnosti, bo prehajal čez zaprte ogrevane in neogrevane prostore, visoke prostore železniške postaje, nizke prostore podhoda, široke in ozke prostore, odprte tlakovane in ozelenjene površine, nadstrešene in odkrite površine ipd. Vodenje pešca med prevoznimi sredstvi zato pomeni ne le določanje vektorjev poteka, temveč tudi predvidljivo in razumljivo spreminjanje značaja poti.

Načrtovanje varnih poti za pešce ima velik pomen za splošno spodbujanje trajnostne mobilnosti, kar ima še večji pomen za otroke ter slepe in slabovidne (glej tudi poglavje 2.2.15 *Univerzalni dostop*). Sklenjena varna površina za pešce naj povezuje vse ključne točke ureditve – dostopi do peronov na avtobusni in železniški postaji, dostopi do podpornih programov JPP, vhodi v garažo ipd. in je urejena na način, da je nevarnih točk čim manj. Zaželeno je, da je sklenjena varna površina tudi zaščitena pred vremenskimi pogoji.

Povezava za pešce mora biti udobna, varna in smiselna ter oblikovana v skladu z nacionalnimi smernicami in standardi, načeli NEB in trajnostnim načrtovanjem prostora.

Pločniki in ostale peš povezave naj dosegajo standard za hojo vstric, minimalno 1,6 m. Tudi na mestih zožanja naj bo širina vsaj 1,6 m.

Vse površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da omogočajo neovirano samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih. Vsi prehodi preko cestišča morajo biti nivojski ali imeti klančino z naklonom največ 1:12, minimalne širine 1,2 m.

Pogačar, K., Rozman Cafuta, M., & Renčelj, M. (2023). Hoja kot temelj trajnostne mobilnosti: nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo. *Urbani Izziv*, 17, 62–69. https://www.urbanizziv.si/Portals/urbanizziv/Clanki/2023/uizziv-20232-S_05.pdf

Tehnična specifikacija Površine za pešce TSPI – PGV.03.320: 2023. <https://www.gov.si/assets/organi-v-sestavi/DRSI/Dokumenti-DRSI/Tehnicne-specifikacije/TSPI-PCPV-PGV.03.320-Povrsine-za-pesce.pdf>

2.2.9 Trajnostna mobilnost

Eden izmed ključnih ciljev projekta Potniškega centra Celje je izboljšanje dostopnosti do trajnostnih oblik mobilnosti. Natečajniki naj z umeščanjem površin in programov zagotovijo, da bo prehajanje med različnimi načini transporta za potnike kar se da učinkovito, hitro in varno.

KOLESARSKI PROMET

Potniški center Celje bo hkrati končna točka za kolesarski promet kot tudi prehodno območje kolesarske poti v smeri jug-sever. Zasnova mora za kolesarje kot končne uporabnike predvideti jasen potek preko postaje in varno parkiranje koles, ki mora biti umeščeno z ozirom na kratke poti med prevoznimi sredstvi. Za tranzitne kolesarje je potrebno predvsem predvideti varno in hitro povezavo preko območja, kar bo zaradi obremenjenosti območja z motoriziranim (avtobusi, avtomobili (parkirna hiša, drop-off, taxi, souporaba avtomobilov) in peščevim prometom zahtevna naloga.

Pri načrtovanju kolesarskih poti naj se upošteva sledeče usmeritve:

- Kolesarske površine morajo biti projektiranje vsaj na normalne širine za posamezno vrsto kolesarske površine glede na veljavno zakonodajo, zaželeno pa je tudi širše – predlaga se širino 2 m (normalna širina) tudi v primeru enostranske kolesarske steze.
- Vodenje kolesarske poti naj bo izvedeno na način, da je čim manj križanj z avtomobili oz. čim manj nevarnih točk.
- V primeru niše za drop-off naj se izvede 2,5 m-3 m širok pas za vstopanje in izstopanje iz avtomobilov.

Natečajniki naj predvidijo tudi umeščanje:

- stojal za kolesa za vsaj 40 % od doseženega števila PM za avtomobile,
- vsaj ene nadkrite kolesarnice z možnostjo polnjenje e-koles, za vsaj 10% od skupnega števila stojal,
- varovane kolesarnice (lahko tudi kot del nadkrite kolesarnice), za vsaj 10% od skupnega števila stojal,
- točke za servisiranje in čiščenje koles.

Kolesarjem prijazna infrastruktura: Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, verzija 1.0, avgust 2017, dostopno na: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOPE/TRAJNOSTNA-MOBILNOST-STMPP/Smernice/Smernice-za-umescanje-kolesarske-infrastrukture-v-urbanih-obmocjih-januar-2017.pdf>

IZPOSOJA MESTNIH KOLES

V neposredni bližini natečajnega območja se nahajata dve točki za izposajo mestnih koles KolesCE (e-kolesa in navadna kolesa), in sicer na Krekovem trgu (10 stojal) in na P+R postajališču Ulica XIV. divizije (36 stojal). Umeščanje nove/dodatne postaje znotraj natečajnega območja zato ni zaželeno, lahko pa natečajniki predvidijo prestavitev točke iz postajališča P+R oziroma prerazporeditev števila stojal, če je to smiselno glede na predlagano rešitev ureditve javnih površin.

2.2.10 Zaklonišče

Za gradnjo objektov javnega potniškega prometa je zakonsko opredeljena obveza o zagotavljanju zaklonišča. Površine zaklonišča se dimenzionirajo glede na število potnikov in zaposlenih v objektu, in sicer za namen nove avtobusne postaje.

Zaklonišče je potrebno urediti glede na veljavno zakonodajo. Izhodišča za dimenzioniranje zaklonišča so sledeča:

- dnevno število prihodov/odhodov avtobusov: 720,
- ob polovični zasedenosti sedežev (25,5) se predvideva povprečno enourno število potnikov na postajah: 1147,5
- št. zaposlenih v največji delovni izmeni: 5
- skupna ocenjena kapaciteta zaklonišča: 1135
- klimatizirano zaklonišče: da

Natečajniki naj na prikazu situacije prikažejo tudi odprtino jaška s hodnika zasilnega izhoda, ki mora voditi izven območja ruševin in biti zavarovana tako, da vanjo ne morejo vdreti površinske vode, da je ne morejo zamašiti tujki, da vanjo ne morejo živali in da ima protivlomno zavarovanje.

Pravilnik o tehničnih normativih za zaklonišča in zaklonilnike (Uradni list RS, št. 17/98, 25/00, 38/01 in 66/06)

Uredba o graditvi in vzdrževanju zaklonišč (Uradni list RS, št. 57/96 in 54/15)

2.2.11 Obstoječe stavbe in objekti

ŽELEZNIŠKA POSTAJA

Posegi v objekt, kar vključuje tudi nadzidavo, prizidavo ipd., s kulturno-varstvenega vidika niso dopustni. Projektni pogoji, podani s strani ZVKDS, so povzeti v poglavju 2.4.2 Projektni pogoji in smernice.

Natečajniki lahko predlagajo programsko nadgradnjo oziroma umeščanje programov v prazne prostore pritličja železniške postaje, ki so prikazani v podlogi C_2 Tabela površin in označeni v prilogah. Natečajniki lahko umeščanje že predlagane programe v okviru natečajne naloge, če je to smiselno, ali pa predlagajo nov program, ki bo programsko osmisлил postajo v okviru novega Potniškega centra. Razpoložljive površine obsegajo okvirno 300 m².

Ohraniti je potrebno vse obstoječe vhode in dovoze do objekta, predvsem je potrebno pri urejanju zunanjih javnih površin upoštevati obstoječ dostop za dostavna vozila do skladišča ob južni fasadi in servisni dostop do tirov na severni strani objekta.

OBSTOJEČA ŽELEZNIŠKA INFRASTRUKTURA

Dovoljeno je poseganje oz. odstranitev dveh servisnih tirov v upravljanju RS in SŽ – infrastruktura d.o.o.:

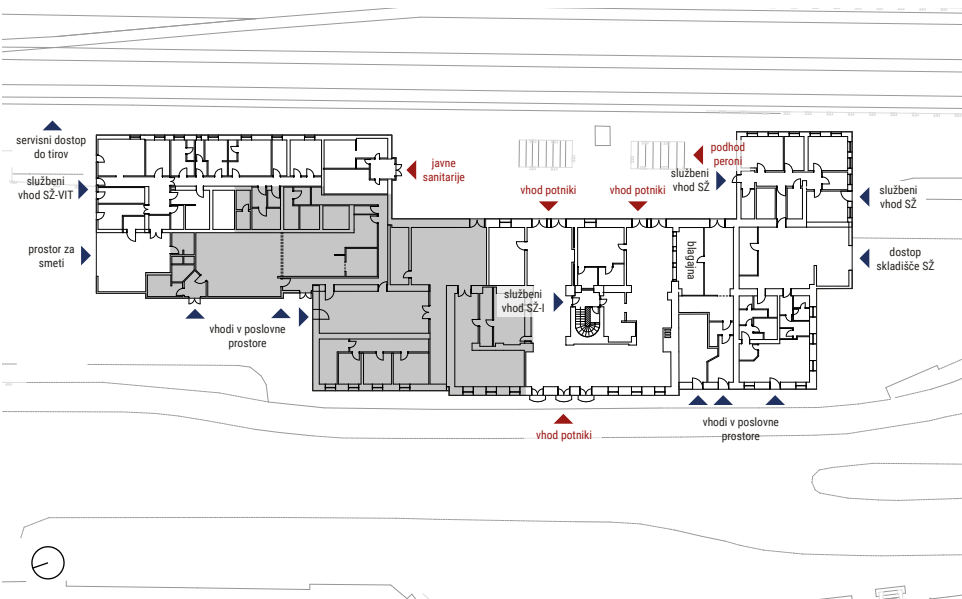
- tir 101, ID GJI 300200000285363729, parc. št. 2511/9
- tir 8, ID GJI 300200000285363661, parc. št. 2511/9

Poseganje v ostala dva servisna tira na parc. št. 2511/18 (tir 9 in 10) ni dovoljeno (glej tudi poglavje 2.4 Projektni in tehnični pogoji).

→ Podloge
C_4 Načrti obstoječih objektov

■ območje poseganja za
programsko nadgradnjo

Slika 36
Prikaz vhodov in dostop v
objekt Železniške postaje Celje



Ohraniti je potrebno zahodni servisni dostop do tirov ob severni fasadi železniške postaje in dostop do objekta vzdrževalcev Sekcije za elektroenergetiko, ki se nahaja na zemljišču s parc.št. 2526, k.o. Celje. Dovozna pot mora ostati neprekinjeno prevozna.

Natečajniki lahko predvidijo prestavitev postaje za točenje goriva (glej tudi poglavje 2.4 Projektni in tehnični pogoji).

OSTALE OBSTOJEČE STAVBE

Posegi v stavbe na južnem delu natečajnega območja niso dovoljeni. Projektni pogoji, podani s strani ZVKDS, so povzeti v poglavju 2.4.2 Projektni pogoji in smernice.

Na podobmočju P2 se na zelenici ob parkirnih mestih nahaja muzejski eksponat parne lokomotive JŽ 25-002. Premeščanje lokomotive ni predmet natečaja, zato naj se vključi v zasnovo zunanje ureditve.

2.2.12 Šubičev paviljon

Del natečajne naloge je tudi umeščanje rekonstruiranega t. i. Šubičevega paviljona, ki je bil v prejšnjem stoletju prepoznaven simbol Celja. Zgrajen je bil med letoma 1929-1930 po načrtih Vladimirja Šubica in delnih spremembah Blaža Pristovška kot značilna modernistična arhitektura tridesetih let.

Po spremembah osnovnih načrtov so bili povečani osnovni gabariti objekta, javno stranišče pa je bilo umeščeno v klet. Paviljon je bil umeščen ob Ulico XIV. divizije kot del celostne ureditve javnega prostora vzdolž ulice ob železniški postaji oziroma na tedanjem Trgu kralja Aleksandra. Sprva je bil namenjen dejavnostim agencije Putnik kot turistična pisarna. Kasneje je v paviljonu delovala tudi menjalnica denarja, prodajalna avtobusnih vozovnic, pisarna Olepševalnega društva Celje in javno stranišče. Paviljon je bil leta 2002 razglašen za kulturni spomenik lokalnega pomena. Ob rekonstrukciji Ulice XIV. divizije leta 2005 ga ni bilo možno ohraniti in situ, zato je bil odstranjen, deli objekta (stebri s kapiteli in konzolami) pa so bili deponirani.

Od obstoječega paviljona so ohranjeni zgolj stebri, zato se bo v okviru projekta izvedla popolna rekonstrukcija paviljona, ki bo umeščen v javni prostor novega potniškega centra. Predlaga se, da bi se oblikovno kvalitetnejša fasada s stebri obrnila proti mestu (glej 2.4.2 Projektni pogoji in smernice). Natečajniki naj paviljon umestijo v okviru krajinsko-arhitekturne zasnove javnega prostora med obstoječo železniško postajo in glede na umeščanje predlagajo tudi novo dejavnost/program paviljona.

Slika 37
Šubičev paviljon pred
avtobusno postajo na Ulici
XIV. divizije leta 1960, vir:
javna domena, PICRYL

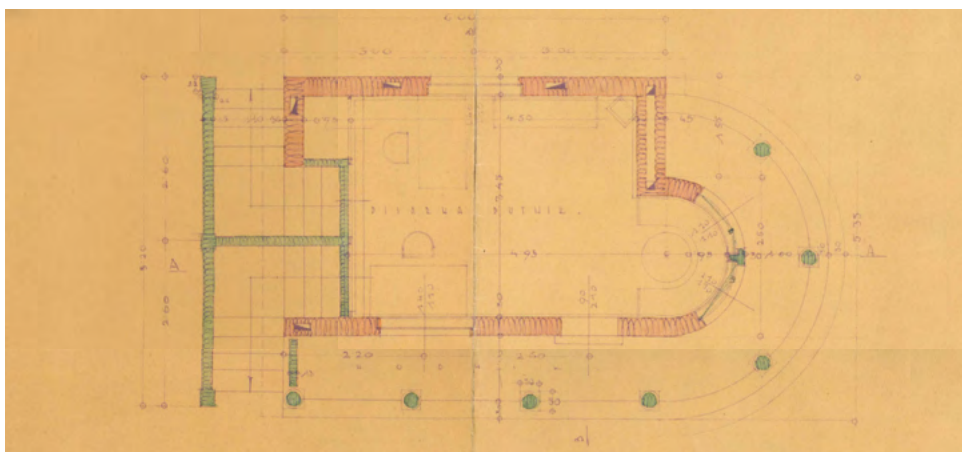


Slika 38
Šubičev paviljon tik pred
odstranitvijo in rekonstrukcijo
ceste, avtor: Silvester Palir



→ Podloge
C_4 Načrti obstoječih objektov

Slika 39
Načrti Šubičevega paviljona,
1929



2.2.13 Spodnja postaja žičnice

V okviru 3. faze projekt se predvideva umeščanje spodnje postaje žičnice. Postaja žičnice se lahko umešča v sklopu ureditve območja južno pod obstoječo železniško postajo na podmočju P1 ali pa se postajo umesti na vzhodni strani tirov, na podobmočju P2.

Izhodišča za umeščanje žičnice so:

- Sistem: nihajna žičnica brez podpor, 2 kabini
- Okvirna kapaciteta: 700 ljudi/uro
- Okviren gabarit spodnje postaje: 13,5 x 15,5 m
- Kot linije proge do Celjskega gradu (glede na x os sever-jug): 20°
- Velikost kabine: okvirno za 40 oseb
- Predvidena kota vstopne točke spodnje postaje: 250 m.n.v.
- Predvidena kota vstopne točke zgornje postaje: 395 m.n.v.

Če se predvideva umeščanje drugih/dodatnih programov v okviru istega objekta s postajo žičnice, je potrebno zagotoviti, da sta dela objekta med sabo neodvisna in izvedba enega dela ne pogojuje drugega.

- natečajno območje
- objekti znotraj nat. območja
- objekti izven nat. območja
- območje za umeščanje spodnje postaje žičnice
- dopustno poseganje v tire

Slika 40
Prikaz dopustnih posegov v
3. fazi



Pri umeščanju je potrebno upoštevati vse pogoje glede poseganja v progovni in progovni varovalni pas železnice (glej poglavje 2.4.2 *Projektni pogoji in smernice*).

Spodnja postaja žičnice bo v delih predvidoma presegala pogoje glede višinskih omejitev za podobmočje P1, ki je opredeljeno v poglavju 2.2.1 *Predvideni posegi*.

ZVKDS OE Celje se do umestitve in možnosti izvedbe spodnje postaje žičnice še ni opredelil. Na podlagi projektne dokumentacije, v skladu z GZ-1, bo za poseg potrebno pridobiti kulturnovarstvenih pogojev in pozitivno kulturnovarstveno mnenje. Pri zasnovi projekta je treba upoštevati izjemno vedutno občutljivost lokacije tako pri pogledih iz/na območje starega mestnega jedra Celja kot iz/na Celjski grad ter iz/na Cerkev sv. Jožefa. Upoštevati je potrebno vse splošne pogoje mnenjedajalca glede ohranjanja dominantnega položaja in integritete v prostoru za vse zaščitene objekte ob Ulici XIV. divizije ter poseganja v silhueto starega mestnega jedra (glej poglavje 2.4 *Projektni in tehnični pogoji*).

2.2.14 Zelene površine

Krajinski elementi z raščenim terenom naj omogočajo dodatno ponikanje padavinskih voda. Poudarek zasnove krajinske ureditve pri umeščanju zelenih elementov naj bo tudi na zagotavljanju naravnega senčenja površin za pešce in kolesarje ter zmanjševanju hrupa in izboljšanju kvalitete zraka na ožjem območju.

Ker so nadaljnje faze projekta odvisne od sprememb prostorskega akta, naj se natečajniki približujejo predpisanim vrednostim faktorjev raščenega terena in prekritih površin, če zasnova to dopušča, kot jih predvideva *Uredba o podrobnejših pravilih urejanja prostora za umeščanje fotonapetostnih naprav in sprejemnikov sončne energije*. Zaželeno je, da se predvidi maksimalna možna površina raščenega terena.

- FRP* = min. 30% (ocenjuje se, da bo realna vrednost raščenega terena dosegala do 15% in bo predmet sprememb prostorskega akta)
- FPP = min. 70%

DREVESA

Na natečajnem območju se ne nahajajo drevesa, ki bi bila zaščitena z odlokom ali na kakršenkoli način varovana. Zaželeno je, da se ohranja kostanj ob južni fasadi železniške postaje in obe drevesi na severni strani železniške postaje, ohranitev ostalih dreves je predmet zasnove natečajne rešitve. V primeru poseganja v obstoječe drevje naj bo to v natečajnih elaboratih ustrezno utemeljeno in grafično predstavljeno. Zaželeno je, da v primeru odstranitve dreves le-ta nadomesti na drugi lokaciji.

Posegi na natečajnem območju bi lahko imeli vpliv na rast in vitalnost zaščitene platane, ki se nahaja izven natečajnega območja na cestišču Ulice XIV. divizije, zato je potrebno pri načrtovanju posegov upoštevati spodaj navedene zakonske podlage. Podrobni projekti pogoji, podani s strani Zavoda za varstvo narave RS, so povzeti v poglavju 2.4.2 *Projektni pogoji in smernice*.

Pravilnika o določitvi in varstvu naravnih vrednot (Uradni list RS, št. 111/04, 70/06, 58/09, 93/10, 23/15, 7/19 in 53/23)

Odlok o zavarovanju drevesnih naravnih vrednot lokalnega pomena v Mestni občini Celje (Uradni list RS, št. 12/2007)

Rastišča obstoječih dreves in ostalih zasaditev naj bodo ustrezno zaščitena v skladu s standardom. V podlogo *C_1 Geodetski načrt* so vrisana okvirna rastišča dreves, ki jih je zaželeno ohranjati, dodatnih arborističnih mnenj ni bilo pridobljenih.

SIST DIN 18920: 2019 - Uporaba rastlin pri urejanju zelenih površin - Zaščita drevja, rastlinskih sestojev in nasadov pri gradbenih posegih

2.2.15 Univerzalni dostop

Javni prostori morajo biti vključujoči in dostopni vsem ljudem. Načela univerzalnega oblikovanja zagotavljajo, da lahko javne prostore uporabljajo in uživajo vsi, ne glede na starost, fizične sposobnosti ali versko prepričanje. Zato je pomembno, da se natečajne rešitve ukvarjajo z univerzalno dostopnostjo, ki presega le fizično dostopnost, ampak v rešitvah upoštevajo, da gre pri zasnovi novega Potniškega centra Celje za javni prostor, ki bo postal ključna družbena infrastruktura mesta, z najširšim dosegom javnosti.

Na avtobusnih postajališčih se s talnimi taktilnimi oznakami označujejo vstopna mesta potnikov v avtobus in dostopi do informacijskih tabel ter morebitni drugi elementi, pomembni za uporabo postajališča (na primer avtomati za prodajo kart). Vstopna mesta se označujejo v skladu s standardom *SIST 1186* in priročnikom *Z belo palico po mestu, 2016*.

Za dostopnost prostora za osebe z oviranostmi je nujno, da je prometna ureditev čim bolj pregledna in jasna, površine za pešce pa dobro opredeljene in označene.

Višinske razlike in prilagoditve terena morajo biti načrtovane brez grajenih ovir za prehod z invalidskih vozičkom in za ljudi, ki imajo težave pri gibanju ali pa mora biti predvidena dodatna rešitev, ki omogoča enakovreden dostop tudi gibalno oviranim osebam. Pot brez grajenih ovir pomeni, da je tlak raven, dovolj trden, lahko prevozen z vozičkom, brez vdolbin, stopnic ali robnikov.

Pri ureditvi parterja, ki bo vključeval tudi vozne površine, je potrebno posebno pozornost nameniti razmejevanju vozniških površin od površin za pešce in kolesarje. Površini morata biti višinsko ločeni, če potekata drug ob drugi oziroma mora biti razmejitvena označba med njima taktilno in vizualno zaznavna.

Strateško načrtovanje dostopnosti, dostopno na : https://dostop.org/wp-content/themes/seveda/publikacije/Prirocnik-Stratesko-nacrtovanje-dostopnosti_za%20slepe.pdf

Albreht, A., Zapušek Černe, A., Krištof, P., & Černe, D. (2016). Z belo palico po mestu: priročnik za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema (str. 94). Zavod Dostop; Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije. Dostopno na: https://www.sist.si/image/catalog/Aktualno/2016/Z%20belo%20palico%20po%20mestu_web.pdf

SIST ISO 21542 Dostopnost in uporabnost grajenega okolja

SIST 1186 Talni taktilni sistem za slepe in slabovidne

SIST IEC 60118-4 Elektroakustika - Slušni aparati - 4. del

Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov, Uradni list RS, št. 41/18 in 199/21 - GZ-1

2.2.16 Orientacija

Potniški center bo združeval več funkcij in programov, zato je zelo pomembno doseganje dobre preglednosti in orientacije v prostoru za potnike in ostale uporabnike javnih površin. Ključno je, da potniki hitro najdejo ključne elemente javnega potniškega prometa (točka za nakup vstopnic, ustrezen peron, sanitarije, čakalnica) in ob prestopanju na drug način prevoza tudi enostavno usmeritev naprej. Dobra preglednost in orientacija hkrati povečujeta tudi občutek varnosti in ugodja.

2.2.17 Varnost

Usmeritve za doseganje fizične varnosti so v večji meri opisane v poglavju 2.2.15 *Univerzalni dostop*. Z upoštevanjem smernic naj se zmanjšajo tveganja za nesreče na nevarnih točkah.

Z ustreznim načrtovanjem in oblikovanjem javnega prostora ter zaprtih prostorov se lahko zmanjšuje tudi kriminalno in antisocialno vedenje. Nekateri ukrepi so lahko: vizualni pregled nad prostorom, v primeru slabše preglednosti vizualna povezava z bolj aktivnim in živahnim delom območja, dobra osvetljenost in izpostavljenost manjših kotičkov/zalivov v prostoru.



Novi Evropski Bauhaus, Priročnik za podporo načrtovanju trajnostnih, vključujočih in ekonomsko upravičenih projektov, dostopno na: https://evropskasredstva.si/app/uploads/2024/10/NEB-Handbook_Slovenia.pdf

2.2.18 Trajnostnost

SOFINANCIRANJE EU

Projekt bo sofinanciran s podporo Evropske unije v okviru različnih pobud, zato je pomembno upoštevanje ključnih načel in vidikov s področja trajnostne mobilnosti in trajnostne zasnove objektov.

Kot osnova za zeleni prehod evropske družbe in ekonomije je bila opredeljena pobuda Novi evropski Bauhaus, ki bo omogočila večdisciplinarno in sodelovalno preobrazbo družbe na podlagi treh temeljnih vrednot.

- **VKLJUČENOST:** Projekti morajo omogočati dostopnost za vse deležnike (fizično, kognitivno, psihološko, cenovno), enako obravnavo vseh deležnikov v družbi, ne glede na osebne okoliščine, ter ustvarjati pogoje za njihovo aktivno delovanje v družbi.
- **KAKOVOST IZKUŠENJ:** Projekti izkazujejo koncepte in rešitve, ki na novo vrednoti kakovost bivanja, pri čemer upošteva elemente, kot so: estetika v skladu z vrednotami okolja, javni prostor kot vrednota, udobje uporabnikov (z vidika uporabe materialov, svetlobe, kakovosti zraka, preprečevanja hrupa, senzorične izkušnje), aktivacija lokalnih kulturnih, naravnih in družbenih virov ter lokalnega znanja in materialov.
- **TRAJNOST:** Projekti morajo temeljiti na trajnostnih konceptih, kot so ekosistemski pristop, princip krožne in delitvene ekonomije pri razvoju novih storitev, produktov, razvojnih oz. proizvodnih procesov. Poleg tega morajo zagotavljati ponovno rabo virov in s tem vzdržljivost, trpežnost, prilagodljivost, večnamenskost in popravljivosti izdelkov ter trajnost prenosljivosti rešitev.

V fazi potrjevanja ustreznosti projekta bo potrebno predložiti tudi dokazila in elaborate, ki bodo dokazovali ustreznost skladnosti s horizontalnimi načeli in predlogi za ukrepanje. Ključna sta krepitev podnebne odpornosti in upoštevanje načela 'da se ne škoduje bistveno' (eng. *do no significant harm - DNSH*), skladno s katerim nobena naložba/ukrep ne sme bistveno škodovati nobenemu od šestih okoljskih ciljev, opredeljenih v Uredbi EU o taksonomiji (EU 2020/852). Ti so: blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje, trajnostna uporaba in varstvo vodnih virov, preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja, prehod v krožno gospodarstvo ter varstvo in obnova biotske raznovrstnosti in ekosistemov. Za gradnjo novih objektov pa je ključno upoštevanje ciljev blaženja in prilagajanja na podnebne spremembe ter prehod v krožno gospodarstvo. To pomeni, da bo potrebno pri projektih predložiti dokazila, da projekt bistveno ne škoduje okoljskim ciljem EU in da projekt zagotavlja krepitev podnebne odpornosti (eng. *climate proofing*). Podnebna odpornost se nanaša na dva vidika podnebnih sprememb, in sicer na blaženje podnebnih sprememb ali prispevek k doseganju podnebne nevtralnosti in prilagajanja na podnebne spremembe.

Poleg spodbujanja trajnostnega razvoja ob upoštevanju načela DNSH bo potrebno utemeljevati tudi skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic, spodbujanje enakosti moških in žensk ter preprečevanje diskriminacije.

Smernice organa upravljanja za uporabo »načela, da se ne škoduje bistveno« pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji – Poenostavljeni pristop, verzija 1.0, avgust 2023, dostopno na: https://evropskasredstva.si/app/uploads/2024/07/Smernice_DNSH_junij2024_verzija2_0.pdf

Smernice organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027, verzija 1.0, september 2023, dostopno na: https://evropskasredstva.si/app/uploads/2023/09/Smernice_za_krepitev_podnebne_odpornosti_verzija1_7_9_2023.pdf

NARAVNO HLAJENJE IN ZADRŽEVANJE VODE

Predvideva se, da bo večji del javnih površin utrjen, zato v poletnih mesecih obstaja nevarnost pregrevanja. Pregrevanje se lahko omili s smotno izbirno materiala podlage ter strateškim umeščanjem zelenih elementov in površin.

Zaradi klimatskih sprememb je pričakovati, da bodo vedno bolj pogosti ekstremni vremenski pojavi, kot so daljša sušna obdobja in močnejši nalivi. To pomeni še več možnosti pregrevanja površin in sušenja rastlin ter večjo verjetno poplavljanja utrjenih površin.

Na nepropustnih tlakovanih površina naj se izvajajo ukrepi za ponovno uporabo padavinskih voda, ki se zbira in uporablja za vzdrževanje zelenih površin, za vodne motive ter druge namene. Meteorna voda s tlakovanih površin naj se odvaja na način, ki omogoča hkratno zalivanje dreves in zelenih površin. Voda se zbira na ustrezno določenih mestih in se postopoma infiltrira v tla, kar omogoča učinkovito izkoriščanje kratkih, intenzivnih nalivov za zalivanje ter hkratno odvajanje odvečne meteorne vode s površin. Takšni sistemi z ustrezno zasnovo lahko delujejo tudi kot sistemi za čiščenje meteorne vode. Primer uspešnega sistema je BGG (ang. Bluegreengrey) oz. modro-zeleno-siv sistem.

Natečajniki naj v rešitvah jasno prikažejo tehnične vidike za doseganje zgoraj opredeljenih vidikov.

2.2.19 Obstoječi okoliški projekti

KROŽIŠČE NA PARTIZANSKI

Na južni strani mosta čez Savinjo oziroma na območju križišča Partizanske ceste in Ceste v Laško se načrtuje izvedba krožišča oziroma t.i. dog-bone

krožišča, ki bi lahko imel bistven vpliv na izboljšanje prometne varnosti na vstopu v mestu. Končna odločitev glede izbire izvedbe krožišča še ni sprejeta, zato je vsebina informativne narave.

NATEČAJ EUROPAN17, STARA CINKARNA

Mestna občina Celje je v letu 2023 sodelovala v mednarodnem urbanističnem natečaju European 17 z območjem stare Cinkarne, ki je prinesel strateško zmagovalno rešitev s projektom Parlament Cinkarna. Rezultati natečaja prinašajo pomembne razmisleke glede nadaljnjih razvojnih aktivnosti za območje stare Cinkarne, kjer se bo izvedla urbana regeneracija skozi postopen proces sanacije in razvoja tega območja. Na severnem delu lokacije projekt predlaga možnost gostejše zazidave z različnimi tipologijami, namenjene raznolikim družbenim in razvojnim programom. Južni del je zasnovan kot naravno-rekreacijsko območje ob reki s pestrim programom. Pomemben del projektne rešitve je tudi premislek o razvoju Mariborske ceste in okoliških praznih parcel ter navezava na širše območje. Rešitev upošteva tudi zahtevnost pravnega in postopkovnega okvirja, ki je potreben za razvoj tako obsežnega, kompleksnega in z onesnaženjem obremenjenega območja.

2.2.20 Ostali pravilniki, predpisi in smernice

Pravilnik o kolesarskih povezavah, (Uradni list RS, št. 29/18 in 65/19), neveljaven predpis, ki se še uporablja

Zakon o varnosti v železniškem prometu, (Uradni list RS, št. 30/18 in 54/21)

Zakon o železniškem prometu (ZZelP-K), Uradni list, št. 99/15 in 30/18, 82/21, 54/22

Zakon o učinkoviti rabi energije (ZURE), Uradni list RS, št. 158/20

Navodila o pogojih za gradnjo in posege v progovni in varovalni progovni pas javne železniške infrastrukture (925-DN30)

Pravilnik o zgornjem ustroju železniških prog, Uradni list RS, št. 92/10, 38/16 in 30/18

Pravilnik o spodnjem ustroju železniških prog, Uradni list RS, št. 31/22,

Uredba o podrobnejših pravilih urejanja prostora za umeščanje fotonapetostnih naprav in sprejemnikov sončne energije, Uradni list RS, št. 27/24

Zakon o cestah – ZCes-2, Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE

→Priloga
D_6 Okoliški projekti

P+R: Smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi)
in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, 2017

C_2 Tabela površin

85

2.4 Projektni in tehnični pogoji

2.4.1 Tehnični pogoji

GEOLOŠKO-GEOTEHNIČNO POROČILO

Geološko geotehnično poročilo, GG 190/11/24, GHC-Projekt, projektiranje in inženiring d.o.o., Pristova 8, 3204 Dobrna

1. Osnove za projektiranje

■ Geološke osnove

Obravnavana lokacija je prikazana na geološki karti Slovenije, list Celje. V geotektonskem smislu prištevamo lokacijo k mlade tektonske udorine, in sicer k enoti celjska udorina. Nastanek udorine sega v geološko obdobje prehoda pliocena v pleistocen. Udorina predstavlja tektonsko grudo, ki je z ozirom na hitro dvigajoče se obrobje zaostala in bila deloma pogreznjena. Sestava terena kaže na glineno peščeni aluvij mehkejših kamnin in deloma tudi prod. Ob sondiranju terena prepoznamo 2 m debeline nanosov melja in finega peska, ki sčasoma preide v prod.

■ Podzemna in meteorna voda

S penetracijskimi meritvami je bila zaznana globina podtalne vode na globlini 8,9 m (230,60 m.n.v.), kar je tudi gladina reke Savinje, ki teče v bližini.

■ Vodoprepustnost in ponikanje

Ocenjujemo, da je vodoprepustnost gline z vložki peska in proda $k = 1 \times 10^{-6} - 1 \times 10^{-8} \text{ m/s}$. Bolj prepusten je sloj zaglinjenega peščenega proda, ki se nahaja na določenih območjih v obliki leč in se hitro izklinjujejo. Ocenjujemo, da imajo faktor vodoprepustnosti $k = 1 \times 10^{-5}$.

Materiali so primerni za ponikanje vode in izdelavo ponikovalnikov.

B1 ŽELEZNIČNA POSTAJA									
Opomba: Projekt, vključni s stroji, mora biti predložen v roku predložitve oziroma predložitve o									

■ Zmrzljinska cona

Podatke o zmrzljinskih conah so povzeti po TSC 6.512:2003 iz priloge 1: Karta informativnih globin prodiranja mraza hm na področju Republike Slovenije.

Globina prodiranja mraza hm = 90 cm.

2. Analiza stabilnosti

Parcela se na opozorilni karti erozije nahaja na območju običajnih zaščitnih ukrepov.

Zaradi preprečitve erozijskih procesov naj se za dolgoročno stabilnost brežin okolice objekta izvede sledeče:

- vse odpadne meteorne in fekalne vode naj se primerno odvaja v ponikanje ali ustrezno kanalizacijo.
- zelene površine naj se humusira in intenzivno zatravi ter čim bolj prepreči naravno ponikanje v okolici objekta.
- manipulativne površine se asfaltira ali tlakuje in izvede primerno odvodnjavanje (linijske rešetke, mulde, jaški).
- ureditev brežin naj se konča v naklonu 1:1.5; v primeru večjih naklonov predlagamo protierozijsko zaščito iz naravnih vlaken in intenzivno ozele-nitev z vegetacijo.

3. Predlog temeljenja objekta

Temeljenje objekta je predvideno pod nivojem gladine vode poplavne nevarnosti pri pretoku Q100. Predlagamo, da se temeljenje objekta izvaja na ustrezno dim. temeljni plošči kot del vodoneprepustne bele kadi. Predlagamo, da se temeljenje objekta izvaja na ustrezno dim. plitkem temeljenju.

2.4.2 Projektni pogoji in smernice

VARSTVO VODA

Mnenjedajalec: Direkcija RS za vode, Sektorja območja Savinje, Mariborska cesta 86, 3000 Celje

Št. projektnih pogojev: 35506-2293/2024-7, oktober 2024 in 35506-3334/2024-2, januar 2025

Robni deli natečajnega območja so na integralni karti razredov poplavne nevarnost označeni kot območja razreda preostale nevarnosti. Obravnavano območje je sicer dvignjeno za višinsko razliko 1 do 1,3 m. Natečajno

območje ni vodovarstveno, so pa posamezni deli območja erozijsko in poplavno ogroženi (glej shemo v poglavju 1.3 Prikaz stanja prostora). Prav tako gradnja ne posega na vodna in priobalna zemljišča. Pred nadaljnjim načrtovanjem je potrebno pridobiti mnenje geomehanika in zaključke geotehničnega poročila upoštevati.

V okviru izdelave OPN so bile izdelane strokovne podlage/hidrološko-hidravlična študija, iz katerih izhaja, da je kota poplave pri Q500+10% na tem območju med 238,35 in 238,77 m.n.v. **V vmesnem času je prišlo do spremembe hidrologije na porečju Savinje, zato bo potrebno pri nadaljnjem načrtovanju določiti koto poplave Q500 glede na nove hidrološke podatke, ki bodo upoštevali poplavni dogodek v avgustu 2023.**

Gradnja podzemnih garažah je v razredu preostale poplavne nevarnosti prepovedana ob izjemi, če se v predhodnem postopku ugotovi, da presoja vplivov na okolje ni potrebna ali ugotovitve CPVO niso ocenjene kot uničujoče ali bistvene in je mogoče s predhodno izvedbo omilitvenih ukrepov zagotoviti, da njihov vpliv ni bistven.

Komentar k pogojem: Glede na Prilogo 1 k Uredbi o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22 – ZVO-2) se predmetni poseg razvršča med vrste posegov v okolje, za katere je presoja vpliv na okolje obvezna, če se zanje v predhodnem postopku ugotovi, da bi lahko imeli pomembne vplive na okolje (predvideno je, da bo skupna bruto tlorisna površina objekta presegala 10.000 m², glej oznako G.II.1.1. v Prilogi 1).

Načrtovati je potrebno ukrepe, da v primeru poplave ne bo prišlo do škodljivih vplivov na vode in vodni režim, da se ne bo poslabšala poplavna varnost območja in da ne bo prišlo do drugih škodljivih vplivov na okolje in načrtovan objekt.

Kote terena in manipulacijskih površin ob objektu ni dopustno nadvišati nad koto sosednjih zemljišč.

Iz projektne dokumentacije mora biti razvidno, na kakšen način je bila upoštevana poplavna ogroženost načrtovanega objekta. **Preprečen mora biti vdor poplavnih vod v kletno etažo s fiksnimi gradbenimi ukrepi – uvoz nad HQ500 in preprečeno prelivanje poplavnih vod skozi ostale odprtine na objektu.**

V primeru novogradnje mora znašati odmik objektov od meje vodnega zemljišča min. 5 m, zaradi zagotavljanja prostora potrebnega za izvajanje GJS urejanja voda in za zagotavljanja prostega prehoda ob vodnem dobru.

Vsi predvideni novi posegi morajo biti načrtovani v odmiku minimalno 5 m od meje vodnega zemljišča Voglajne. Na vodnem in priobalnem zemljišču ni dovoljeni postavljanje objektov ali drugih ovir, ki bi preprečevale prost prehod ob vodnem dobru.

Pas priobalnega zemljišča je potrebno kotirati glede na določbe Pravilnika o podrobnejšem načinu določanja meje vodnega zemljišča celinskih voda.

Če se na območju vodotoka nahaja objekt vodne infrastrukture ali drug vodni objekt, naprava ali ureditev, ki je namenjena urejanju vodnega režima, se meja vodnega zemljišča tekočih celinskih voda določi na zunanjem robu tlorisnih gabaritov celotnega objekta, naprave ali ureditve, gledano z vodne strani. Iz PID protipoplavnih ukrepov na Voglajni je razvidno, da je peta VV zidu na zračni strani širine 90 cm, kar je potrebno upoštevati pri določitvi meje vodnega zemljišča.

Gradnja je delno načrtovana na erozijskem območju z običajnimi zaščitnimi ukrepi. Gradnjo je treba načrtovati tako, da ne bo negativnega vpliva na stabilnost zemljišča in v skladu z ugotovitvami strokovnega mnenja geomehanika (glej tudi poglavje 2.4.1 *Tehnični pogoji*).

Komunalne vode je treba odvajati v javni kanalizacijski sistem.

Hipni odtok padavinskih odpadnih vod z območja gradnje je treba pred iztokom v mešano kanalizacijo ali v vode zmanjšati, skladno z 92. členom ZV-1.

KULTURNA DEDIŠČINA

Mnenjedajalec: Zavod za varstvo kulturne dediščine, OE Celje, Glavni trg 1, 3000 Celje

Št. projektnih pogojev: 35108-0250/2017-4, november 2024

Uvodno pojasnilo: Vsi navedeni kulturnovarstveni pogoji so splošne narave, za potrebe izdelave natečajne naloge. Morebitni drugačni in podrobnejši kulturnovarstveni pogoji bodo podani na osnovi vloge za pridobitev kulturnovarstvenih pogojev in projektne dokumentacije, ki bo v skladu z GZ-1.

ZVKDS OE Celje se do umestitve in možnosti izvedbe spodnje postaje žičnice še ni opredelil. Na podlagi projektne dokumentacije, v skladu z GZ-1, bo za poseg potrebno pridobiti kulturnovarstvenih pogojev in pozitivno kulturnovarstveno mnenje. Pri zasnovi projekta je treba upoštevati izjemno vedutno občutljivost lokacije tako pri pogledih iz/na območje starega mestnega jedra Celja kot iz/na Celjski grad ter iz/na Cerkev sv. Jožefa.

→ Splošno

Odstranitev obstoječih historičnih objektov na območju - železniške postaje ter obeh stavb v sklopu vodne postaje - s kulturnovarstvenega vidika ni dopustna. Vse stavbe in njihova neposredna okolica se ohranjajo v celoti. Prav tako niso dovoljenje dozidava in nadzidava, rekonstrukcija ter gradbena dela, zaradi katerih bi se bistveno spremenil zunanji izgled posameznega objekta.

Ohraniti je potrebno drevoredno potezo, ki je bila zasajena ob prenovi Ulice XIV. divizije in divji kostanj ob južni fasadi železniške postaje.

→ Novogradnja

Novogradnja Potniškega centra mora upoštevati morfološko strukturo pozidave neposredne okolice, kar pomeni vzdolžno usmerjenost, vzporedno s cesti in železniško progo.

Višina novega objekta se mora podrediti historičnim stavbam v bližini: železniški postaji, Šubičevi hiši, hiši Ulica XIV. divizije 2 in Celjskemu domu, da ohranijo dominanten položaj ter integriteto v prostoru. V čim večjem številu se naj načrtujejo podzemne etaže, nad zemljo pa objekt v najvišjem delu ne sme presegati višinske kote kapi (stik fasade in napušča) nasproti stoječega objekta, Ulica XIV. divizije 8.

Oblikovanje zunanjščine objekta naj sledi sodobnim in trajnostnim arhitektonskim smernicam, hkrati pa upošteva prevladujoče materiale in barve v širšem prostoru.

Objekt je potrebno po dolžini členiti, npr. s krajšimi zamiki in ozelenitvijo fasade. Fasade morajo interpretirati vertikalni raster okoliških fasad.

Vse fasadne odprtine na objektu naj bodo pokončne in med seboj dimenzijsko ter kompozicijsko skladno oblikovane, osno poravnane ter simetrično razporejene po fasadah. Vse stavbno pohištvo naj bo enotne (naravne) barve ter obdelave. Senčenje notranjih prostorov mora biti med seboj poenoteno in rešeno na dekorativni način.

Predvideti je potrebno centralno hlajenje, ogrevanje, prezračevanje, lokacije instalacij pa integrirati v objekt.

→ Šubičev paviljon

Za rekonstrukcijo Šubičevega paviljona je ZVKDS OE Celje leta 2007 že izdal kulturnovarstveno soglasje v okviru projekta predstavitev paviljona.

Zaželeno je, da se Šubičev paviljon rekonstruira čim bližje 'in situ'. Paviljon bo oblikovno in funkcionalno ostal sestavni del istega mestnega ambienta, vendar s spremenjeno orientacijo - oblikovno kvalitetnejša fasada bi se - za razliko od prej - obrnila proti mestu. Paviljonu je potrebno zagotoviti dovolj velik funkcionalni prostor.

→ Neposredna okolica

Okolica novega potniškega centra oziroma objektov naj bo v čim večji meri zazelenjena, tlakovane površine naj bodo minimalne oziroma v kombinaciji s travnimi ploščami/rešetkami.

Ob obstoječem obcestnem drevoredu in divjem kostanju je zaželena zasaditev dodatnih dreves, predvsem na ploščadi ob kostanju, kjer se predvideva umeščanje paviljona. Tam je bilo v preteklosti več kostanjev, ki so bili kasneje odstranjeni.

Urbana oprema naj se zgleduje na obstoječo urbano opremo v SMJ Celje.

→ Varstvo nepremične arheološke kulturne dediščine

V prvi fazi se bodo izvedle predhodne arheološke raziskave za določitev vsebine in sestave arheološkega najdišča. Na osnovi pridobljenih rezultatov se bodo izvedle arheološke raziskave, s katerimi bodo arheološke ostaline ustrezno dokumentirane in kontrolirano odstranjene. Natančen obseg in metodologija raziskav bo določena na osnovi projektne dokumentacije.

Za izvedbo predhodnih arheoloških raziskav bo potrebno s strani Ministrstva za kulturo RS pridobiti kulturnovarstveno soglasje za raziskavo in odstranitev arheološke ostaline.

→ Veljavna zakonodaja

Za Celje – Staro mestno jedro (EID 1-00055) in Celje – Arheološko najdišče (EID 1-00056) je veljaven

Odlok o razglasitvi kulturnih in zgodovinskih spomenikov na območju občina Celje (Ur.l.SRS, št. 28/86-1364, Ur.l.RS*, št. 1/92-18).

Za Celje – Šubičev paviljon (EID 1-10612) velja:

Odlok o razglasitvi kulturnih spomenikov lokalnega pomena na območju Mestne občine Celje (Ur.l.RS, št. 54/2002).

VAROVALNI PAS CESTE

Mnenjedajalec: Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za upravljanje ceste, Območje Celje, Kidričeva ulica 24b, 3000 Celje

Št. projektnih pogojev: 37167-212/2025/2 (1503), februar 2025

Projektni pogoji zajemajo nov Potniški center Celje v območju glavne ceste G1-5/0328 Celje – Šmarjeta, od km 0,968 do km 1,228 (skupaj z ureditvami na cesti).

Pri nadaljnji projektni obdelavi je potrebno upoštevati povprečni letni dnevni promet (PLDP) na odseku 0328, ki znaša **13918 vozil/dan**, poseg je predviden v območju naselja Celje.

Pri navezovanju na obstoječe krožno križišče na južni strani natečajnega območja je potrebno kot merodajno vozilo upoštevati avtobus, saj je že sedaj pri uvozu avtomobilov malo prostora za manipulacijo.

Potrebno je predvideti ustrezen prometni režim vključevanja v Potniški center oziroma navezovanja na državno cesto in seveda vse potrebne ukrepe na državni cesti (levi zavijalni pas, ureditev semaforizacije ipd.).

Potrebno je izdelati kapacitetno analizo (prometno študijo), ki bo predvidevala ustrezen prometni režim in ukrepe na državni cesti na območju PCC, ki mora upoštevati vse veljavne zakone in pravilnike s področja prometa.

Analiza cestnega priključka oz. križišča mora vsebovati še posebej:

- plansko dobo za napoved prometnih obremenitev 20 let,
- predvidene prometne obremenitve na stranski prometni smeri se določijo na podlagi velikosti priključne površine in vrste dejavnosti na njej,
- območji dveh zaporednih priključkov se ne smeta prekrivati,
- na koncu planskega obdobja je potrebno za vse manevre zagotavljati nivo uslug E.

Na cestnih priključkih je potrebno zagotoviti minimalno ustrezno preglednost v skladu s 3. členom *Pravilnika o cestnih priključkih na javne ceste* in 18. členom *Pravilnika o projektiranju cest*.

Zavijalne loke je potrebno projektirati tako, da bodo sestavljeni iz treh krožnih lokov (košarasta krivina), katerih velikosti so v medsebojnem razmerju $R1 : R2 : R3 = 2 : 1 : 3$.

Skladno s 84. členom ZCes-2 v območju nivojskega križišča državnih cest, državne ceste z občinsko cesto ali v območju cestnih priključkov na državno cesto (pregledno polje), na notranjih straneh cestnih krivin (pregledna berna) ter nivojskega križišča državnih cest z železniško progo (preglednostni prostor) ni dovoljeno vzpostaviti kakršne koli vegetacije ali postaviti objekte, naprave in druge predmete ter storiti kar koli drugega, kar bi oviralo preglednost cest, križišča ali cestnega priključka.

Meteorna in druga voda s parcele, priključkov in objekta ne sme pritekati na državno cesto, zato je potrebno urediti odvodnjanje.

Morebitna ureditev zelenih površin oziroma zasaditev dreves se ne sme predvideti v območju preglednosti na cestnem priključku oziroma križišču, cestni priključek oziroma križišče mora imeti zagotovljeno ustrezno preglednost in na območju površin potrebnih za preglednost ne sme biti ničesar kar bi preglednost oviralo ali zmanjševalo. Treba je upoštevati tudi, da so na območju cestnega zemljišča takšni posegi prepovedani.

ELEKTRIKA

Mnenjedajalec: Elektro Celje, d.d., Vrunčeva 2a, 3000 Celje

Št. projektnih pogojev: 1513037, oktober 2024

Predvideva se, da se z načrtovano gradnjo posega v varovalne pasove elektroenergetskega omrežja, ki znaša za kabelske vode srednje napetosti z obstoječo kabelsko kanalizacijo 1 m, in v transformatorsko postajo, katere varovalni pas znaša 2 m od skrajnega roba najbližjega dela objekta.

Ker transformatorska postaja ni v lasti Elektro Celje, le vgrajene srednjena-petostne celice, bo potrebno za preureditev TP ŽTP Celje skleniti zapisnik o sovlaganju za preureditev in rekonstrukcijo.

S strani upravljavca transformatorske postaje SŽ-I je bila podana splošna usmeritev, da je premeščanje transformatorske postaje dovoljeno in integracija v okviru novogradnje ali umeščanje izven objekta.

ENERGETIKA - PLIN

Mnenjedajalec: Energetika Celje, javno podjetje, d.o.o., Smrekarjeva ulica 1, 3000 Celje

Št. projektnih pogojev: TE-217/EC/JF, avgust 2024

Obravnavano območje sodi v območje energetske oskrbe z zemeljskim plinom iz distribucijskega sistema Celje. Operater distribucijskega sistema zemeljskega plina v MOC ima na območju predvidene gradnje zgrajeno nizkotlačno distribucijsko omrežje zemeljskega plina in plinske priključke. Priključevanje na distribucijski sistem zem. Plina je možno. Po izgradnji vročevodnega sistema na območju Razlagove ulice bo možno načrtovane objekte priključiti tudi na distribucijski sistem daljinskega ogrevanja Celje.

ODVOZ SMETI

Mnenjedajalec: SIMBIO d.o.o., Teharska cesta 49, 3000 Celje

Št. projektnih pogojev: PP-148-2024/SR, september 2024

Za novogradnjo bo potrebno zagotoviti novo zbirno mesto za odpadke in načrt odvoza odpadkov. Odjemno mesto je lahko tudi zbirno mesto, če je zagotovljen nemoten dovoz vozilom za odvoz odpadkov.

Zbirno mesto mora:

- ustrezati funkcionalnim, estetskim, higiensko-tehničnim in požarno-varstvenim pogojem,
- ne sme ovirati ali ogrožati prometa na javnih površinah,
- vzdolžni nagib dostopne poti od zbirnega/odjemnega mesta je lahko max. 15% v strmini oz. max. 4% v klančini
- širina dostopa do zbirnega mesta mora biti za 0,5 m večja, kot je širina najširšega nameščenega zabojnika; kadar so med zbirnim in odjemnim mestom vrata, morajo biti ta široka vsaj 0,3m več, kot je širok najširši namešчени zabojnik,
- tla morajo biti primerno utrjena; preprečen mora biti zdrs zabojnika.

Če je zbirno mesto v objektu, mora biti urejeno na način:

- prostor mora imeti električno razsvetljavo,

- mora biti ustrezno prezračevan,
- tla morajo biti ustrezno urjena in nagnjena proti kanalizacijskemu jašku z rešetko in priključkom na javno kanalizacijsko omrežje,
- v prostoru ne sme biti priključkov za plin, plinskih števecv ipd.

Izvajalec javne službe določi velikost in število zabojnikov skladno s 6. in 7. členom Tehničnega pravilnika.

Najmanjša širina dostopne poti do prevzemnega mesta mora biti praviloma 3 m, svetla višina pa praviloma 4 m (glej 8. člen Tehničnega pravilnika).

Slepa cesta, ob robu katere so prevzemna mesta za komunalne odpadke, mora imeti zaključek z obračališčem, ki mora biti izvedeno v obliki črke T z najmanjšim zunanjim radijem 6,6 m. Obračališče je lahko urejeno tudi na drug način, če je zagotovljeno varno obračanje vozil. Notranji najmanjši radij dostopne poti do prevzemnega mesta za komunalne odpadke v križišču ali krivini mora biti 6,5 m, razen pri dvosmernih lokalnih cestah, kjer je najmanjši radij 3 m in je zagotovljena preglednost križišča.

Odlok o načinu opravljanja obveznih lokalnih gospodarskih javnih služb ravnanja s komunalnimi odpadki v Mestni občini Celje (Ur.l.RS, št. 90/2011)

Tehnični pravilnik o zbiranju in prevozu komunalnih odpadkov v Mestni občini Celje (Ur.l.RS, št. 70/2019)

VODOVOD

Mnenjedajalec: VODOVODOD – KANALIZACIJA d.o.o., Lava 2a, 3000 Celje

Št. projektnih pogojev: PP – 89/24/AS, september 2024

Oskrba objekt s pitno vodo je možna iz javnega vodovoda preko obstoječega in po potrebi tudi novega vodovodnega priključka. Pri načrtovanju oskrbe objektov z vodo je potrebno upoštevati zahteve glede zagotavljanja požarne varnosti. Priključitev na vodovod je možna pod pogojem, da je rešeno odvajanje odpadnih voda.

Tlačna črta v vodovodnem omrežju se na natečajnem območju v normalnih razmerah giblje med 275 in 290 m.n.v.

Pri projektiranju interne vodovodne kanalizacije je potrebno upoštevati, da je ob vodomeru vgrajen nepovratni ventil.

Nov vodomer manjše dimenzije se lahko vgradi v tipsko toplotno izoliran jašek, nov vodomer večje dimenzije pa v toplotno izoliran jašek ali v AB jašek na zelenici izven objekta. AB jašek mora biti globine min. 180 cm ter širine min. 150 cm.

V primeru, da je priključek objekta na obstoječ javni vodovod daljši od 50 m, je potrebno vodomerni jašek vgraditi v bližini obstoječega javnega vodovoda, na katerega se objekt priključuje oz. največ 50 m stran od javnega vodovoda.

Pri projektiranju in gradnji vodovodov je potrebno upoštevati odmike teh vodovodov od osi javnega vodovoda in zunanje stene javnega kanala, ki znašajo:

- odmik pri približevanju 1 m,
- odmik pri križanju 0,5 m.

Odlok o oskrbi s pitno vodo ter odvajanju in čiščenju komunalne in padavinske odpadne vode na območju MOC – UL RS, št. 54/14

KANALIZACIJA

Mnenjedajalec: VODOVODOD – KANALIZACIJA d.o.o., Lava 2a, 3000 Celje

Št. projektnih pogojev: PP – 89/24/AS, september 2024

Poseg se nahaja na območju aglomeracije št. 20543, kjer je potrebno komunalne odpadne vode iz objektov obvezno odvajati v javno kanalizacijo. Javna kanalizacija na območju obravnavane gradnje je del kanalizacijskega sistema ČN Celje 10194.

Po potrebi se lahko izvedejo tudi novi kanalizacijski priključki. Vsaka nova priključitev na javno kanalizacijo se lahko izvede le preko enega od obstoječih revizijskih jaškov, pri čemer lahko ima en objekt en priključek na javno kanalizacijo.

Potrebni so ukrepi za zmanjšanje odtoka padavinskih voda z urbanih površin v kanalizacijo oz. v vodotoke, zato je potrebno za meteorne vode s streh in povoznih površin predvideti zadrževalni bazen, prepustne parkirne površine ali druge podobne rešitve, ki morajo biti prikazane v projektu. Zadrževalni bazen mora biti dimenzioniran tako, da bo upoštevanju 15 minutnega naliva z enoletno povratno dobo maksimalni odtok z območja gradnje po izgradnji objekta ni večji kot je bil pred gradnjo.

Pri projektiranju in gradnji vodovodov je potrebno upoštevati odmike teh vodovodov od osi javnega vodovoda in zunanje stene javnega kanala, ki znašajo:

- odmik pri približevanju 1 m,
- odmik pri križanju 0,5 m.

VAROVANJE NARAVE

Mnenjedajalec: Zavod RS za varstvo narave, Območja enota Celje, Vodnikova ulica 3, 3000 Celje

Strokovno mnenje št. 3562-4266/2024-2, september 2024

Neposredno na natečajnem območju ni evidentiranih naravnih vrednot, zavarovanih območij ali območij, pomembnih za biotsko raznovrstnost. Vendar bi lahko gradnja in druge ureditve lahko imele vpliv na rast in vitalnost mogočnega drevesa javorlistne platane pri obstoječi železniški postaji Celje, ki ima status drevesne naravne vrednote lokalnega pomena z imenom Celje – platana 2 in je z odlokom zavarovana za naravni spomenik.

Upoštevati je potrebno varstveni režim, določen v Odloku in podrobnejše usmeritve za drevesne naravne vrednote, ki so podane v Prilogi 4 Pravilnika

Objekti in naprave se gradijo in nameščajo v takšni oddaljenosti od drevesa oz. rastišča, da se ne spremenijo življenjske razmere na rastišču, vključno s tem, da se ne spremeni osenčenosti oz. osončenosti drevesa ali rastišča.

Kljub ugotovitvi, da na območju ni evidentiranih sestavin biotske raznovrstnosti, ki bi imele poseben status, so izdana tudi splošna varstvena priporočila:

Priporočila se izdelava krajinske ureditve, kjer se nameni pozornost zasaditvi dreves in grmovne vegetacije v večjem obsegu. Uporabljajo se avtohtone vrste drevja (vrba, jesen, hrast, bukev, gaber, kostanj) ter grmovnice (plodonosne vrste, medovite rastline). Smreke in ostali iglavci ter druge vrste, ki niso prilagojene lokalnim rastiščnim razmeram, naj se ne sadijo. Tujerodnih in invazivnih vrst naj se ne radi (ciprese, lovorikovec, robinija).

Obstoječe drevje na zemljišču se vključi v krajinsko zasnovu.

Osvetljevanje odprtih površin in okolice objektov naj bo izvedeno na način, da ne bo imelo negativnega vpliva na nočno aktivne vrste (svetloba, usmerjena proti tlorisu, svetloba ne osvetljuje krošenj dreves, senzorji za čim krajši čas osvetlitve).

V čim manjši meri naj se postavljajo žičnate varovalne ograje (namesto tega npr. zasaditev žive meje – gaber).

Identifikacijska številka 5967, Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot (Ur.l.RS, št. 111/04, 70/06, 58/09, 93/10, 23/15, 7/19 in 53/23).

Odlok o zavarovanju drevesnih naravnih vrednot lokalnega pomena v Mestni občini Celje (Ur.l.RS, št. 12/2007)

POSTAJA ZA TOČENJE GORIVA

Za opis postaje glej poglavje 1.3 *Prikaz stanja prostora*. Natečajniki lahko predvidijo prestavitev postaje. V nadaljnjih fazah projekta bo potrebno pripraviti Elaborat prestavitve železniške bencinske postaje (glej pogoje SŽ-I v prilogah D_3 *Projektni pogoji*).

Pravilnik o tehničnih zahtevah za gradnjo in obratovanje postaj za preskrbo motornih vozil z gorivi (Uradni list RS, št. 111/09, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1 (Ur.l.RS, št. 111/09, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1)

POGOJI ZA GRADNJO V PROGOVNEM IN VAROVALNEM PROGONNEM PASU ŽELEZNICE

Mnenjedajalec: SŽ - Infrastruktura, d.o.o.

Št. projektnih pogojev: 31002-834/2024-2, junij 2025

Pojasnilo: Poleg vsebine iz projektnih pogojev so v poglavju povzeta tudi določila iz Navodil o pogojih za gradnjo in posege v progovni in varovalni progovni pas 925-DN30 ter dodatna pojasnila k pogojem. Za pregled zahtevanih vsebin projektne dokumentacije za pridobitev mnenja glej projektne pogoje v prilogi D_3 Projektni pogoji.

Za projektiranje in gradnjo v varovalnem progovnem pasu in v progovnem pasu železniške proge, je pri projektiranju treba upoštevati navedeno zakonsko podlago in podzakonske akte, ki so v uporabi:

- Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZvZelP-1) (Uradni list RS, št. 30/18 in dop. 54/21),
- Zakon o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo, 30/18, 82/21, 54/22 – ZUJPP in 18/23 – ZDU-10),
- Navodilo o pogojih za gradnjo in posege v progovni in varovalni progovni pas javne železniške infrastrukture (Navodilo 925-DN30, ZVZelP-1),
- Pravilnik o tehničnih zahtevah za gradnjo in obratovanje postaj za preskrbo motornih vozil z gorivi (Uradni list RS, št. 111/09, 61/17 – GZ in 199/21 – GZ-1).

→ Pojmi iz Zakona o varnosti v železniškem prometu:

Progovni pas je prostor med osema skrajnih tirov proge, razširjen na vsako stran od osi skrajnih tirov za 6 m v naselju oziroma 8 m zunaj naselja ter prostor nad ravnino tirnic do višine 10 m in prostor pod ravnino tirnic do globine 30 m.

Varovalni progovni pas je 100 m širok zemljiški pas, ki poteka od meje progovnega pasu na obeh straneh proge.

→ Odmiki objektov in naprav od osi skrajnih tirov iz Navodil 925-DN30:

Odmiki objektov in naprav:

- Objekte in naprave, visoke do vključno 5 m, je dovoljeno graditi oziroma postavljati v varovalnem progovnem pasu na oddaljenosti najmanj 6 m od osi najbližjega tira.
- Objekte in naprave, visoke nad 5 m je dovoljeno graditi oziroma postavljati v varovalnem progovnem pasu na oddaljenosti najmanj 10 m od osi skrajnega tira.

Odmiki od stabilnih naprav električne vleke in signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav:

- Oddaljenost gradbenih in drugih objektov, naprav, ograj, živih mej ipd. od stabilnih naprav električne vleke mora biti večja od 5 m. V območju do 10 m morajo biti predvideno ukrepi za zagotavljanje stabilnosti navedenih naprav.
- Oddaljenost gradbenih in drugih objektov, naprav, ograj, živih mej ipd. od SVTK vodov mora biti večja od 2 m, merjeno od zunanjega roba obstoječih zemeljskih tras SVSK vodov in pripadajočih kabelskih jaškov, ter večja od 2 m od zunanjega roba SVTK naprav.

→ Žičnica:

- Določiti je potrebno svetlo višino žičnice s kabino, ki mora biti najmanj 12 m nad gornjim robom tirnic (GRT)

→ Dostopi:

V območju del poteka dovozna pot do objekta vzdrževalcev Sekcije za elektroenergetiko, lokacija El Celje, ki se nahaja na zemljišču s parc. št. 2526, k.o. 1077 Celje. Dvozna pot mora ostati neprekinjeno prevozna. Po zaključku del je potrebno dovozno pot vzpostaviti v prvotno stanje.

! Pojasnilo k pogojem za gradnjo v progovnem pasu železnice:

- Natečajniki lahko pri umeščanju natečajne rešitve upoštevajo minimalni zahtevan odmik od skrajnega tira oz. 6 m. Odmik je usklajen med upravljavcem JŽI in naročnikom.
- Poleg tega se lahko natečajna rešitev na južnem delu natečajnega območja približa skrajno zahodnemu slepemu tiru (Tir 9, GJI ID 300200000285363679) do 1 m. Za zmanjšan odmik bo potrebno v nadaljevanju projekta pridobiti soglasje upravljavca JŽI.
- Oba odmika sta prikazana v podlogi C_1 Geodetski načrt.

→ Podloge
C_1 Geodetski načrt

BLODEČI TOKOVI

Načrtovana gradnja se nahaja v neposredni bližini elektrificirane proge s 3 kV DV električnim sistemom. Zaradi možnosti poškodb kot posledice vpliva blodečih tokov električne vleke je potrebno zagotoviti zaščito vseh prevodnih kovinskih delov pred škodljivimi vplivi na celotnem območju.

2.4.3 Opis tehnične opremljenosti

Predvidena tehnična izvedba avtobusne postaje in garažne hiše je kot odprta, naravno prezračevana zgradba, ki poleg prometno signalizacije, zagotavljanja varnosti in preglednosti (nevarnost pred padcem, umetna razsvetljava, varovanje pred udarom strele...) in ne predvideva zahtevne tehnične opreme.

POLNILNA MESTA

V natečaju se zagotovi šest hitrih polnilnih mest za avtobuse. Za ta namen je potrebno umestiti in grafično prikazati umeščanje tehnične opreme za polnjenje avtobusov.

Predvidi se umeščanje treh polnilnih postaj (ena polnilna postaja se bo uporabljala za polnjenje dveh avtobusov) okvirnih dimenzij 90 x 80 x 230 cm (ŠxGxV).

Predvidi se tudi umeščanje ene močnostne omare na eno polnilno mesto z okvirnimi dimenzijami 120 x 80 x 220 cm (ŠxGxV). Močnostne omare so lahko največ 100 m odmaknjen od polnilne postaje (zaželeno je, da sta napravi blizu ena drugi). Močnostne omare je možno umeščati v kletne etaže.

OBVEZNOST POSTAVITVE FOTONAPETOSTNIH NAPRAV

Pri načrtovanju je potrebno upoštevati trenutno veljavno zakonodajo s področja umeščanja fotovoltaike na strehe objektov.

V predmetnem projektu se predvideva, da bo površina strehe presegala 1.000 m², zato je umeščanje fotonapetostnih naprav glede na določila *Uredbe* obvezno, prav tako je zaželeno s strani naročnika.

Natečajniki naj umeščanje fotonapetostnih naprav načrtujejo v skladu z veljavno *Uredbo* in priporočili ZVKD OE Celje.

Povzetki pogojev za umeščanje na strehe objektov:

- Če površina posamezne strehe objekta presega 1.000 m², je potrebno umestiti fotonapetostne naprave na minimalno 50% tlorisne površine strehe, kjer se pri ravni strehi v to površino všttevajo tudi prosti prehodi za nameščanje in vzdrževanje naprav.

- Fotonapetostne naprave naj se umešča enovito in upošteva celotno oblikovno podobo objekta.
- Na ravni strehah naj bo odmik od strešnega venca tak, da so zakriti pred pogledi iz javnih površin.
- Fotonapetostni moduli, umeščeni na ravno streho, se ne všttevajo v višino objekta, kot je določena v prostorskih aktih, če ne presegajo višine 1 m, merjeno od najvišje točke venca.
- Na poševnih strehah naj bodo umeščeni tako, da ne segajo čez robove strešine, imajo enako orientacijo, usmeritev in naklon kot robovi streh in strešne površine, so praviloma simetrično razporejeni oziroma z enakimi odmiki od robov, so vzporedni s strešino ali dvignjeni največ za 20 cm, niso postavljeni pravokotno na strešino in niso nesimetrično razdrobljeni.

Uredba o podrobnejših pravilih urejanja prostora za umeščanje fotonapetostnih naprav in sprejemnikov sončne energije (Ur. l. 27/24)

Ker se natečajno območje nahaja na vplivnem območju zaščitenega starega mestnega jedra bo potrebno v nadaljnjih fazah projekta postavitve fotonapetostnih naprav natančneje uskladiti z *Zavodom za varstvo kulturne dediščine*. Za namen natečajne naloge so podana splošna priporočila in smernice s strani ZVKD OE Celje:

- Na kulturni dediščini in v vplivnih območjih kulturne dediščine je umeščanje fotonapetostnih naprav dopustno po pridobitvi kulturnovarstvenih pogojev in pridobitvi kulturnovarstvenega soglasja v skladu s predpisi, ki urejajo kulturno dediščino (3. točka, 7. člena *Uredbe*).
- V skladu s *Smernicami za umeščanje sistemov obnovljivih virov energije na stavbe in območja kulturne dediščine Slovenije* je pogojno in po predhodni preveritvi možna namestitev vizualno manj zaznavnega fotonapetostnega sistema v manjšem obsegu. ZVKDS ne podpira namestitve temnih modulov na način, da s celotnim prekritjem strešine degradirajo širši prostorski kontekst.
- Barva modulov naj bo čim bolj usklajena z zunanjo podobo objekta (z barvo strešne kritine ali fasade), barva podkonstrukcije pa naj bo v barvi strešne kritine, sivi, srebrni ali črni barvi (8. točka, 11. člena *Uredbe*).
- Na posamezen del objekta naj se umešča premišljeno, estetsko, simetrično, v liniji strehe ali fasade, z enakomernimi obmiki od strešnih ali fasadnih ali drugih robov in brez stopničastih zaključkov.
- Ključna je zasnova FV sistema, ki bo kakovostno integriran v arhitekturno in vizualno nezaznaven iz ključnih pogledov.

Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije. (2023). Smernice za umeščanje sistemov obnovljivih virov energije na stavbe in območja kulturne dediščine Slovenije (Vestnik št. 31)

POŽARNA VARNOST

Natečajna rešitev mora vključevati zasnovo požarne varnosti (delitev na sektorje, evakuacijske poti, uporaba sistemov za aktivno in pasivno požarno zaščito ipd.). Predlagani posegi in gradnje ne smejo poslabševati požarne varnosti obstoječih objektov na območju.

Požarno varnost je potrebno upoštevati tudi pri načrtovanju zunanjih površin zaradi intervencije gasilcev. Med površine za gasilce ob stavbah spadajo dostopne poti za gasilce, dovozne poti za gasilska vozila ter postavitvene in delovne površine za gasilska vozila.

Površine za gasilce ob stavbi morajo izpolnjevati zahteve, določene v smernici SZPV 206 *Površine za gasilce ob stavbah*.

Površine za gasilce ob stavbi so lahko tudi javne prometne površine, če ustrezajo zahtevam zgoraj navedene smernice.

Dostopne poti za gasilce je treba zagotoviti do vsake stavbe, in sicer do vsakega vhoda, ki je predviden za gasilsko intervencijo. Prav tako je potrebno pri vsakem vhodu v stavbo (vhodi v stopnišča, klančine v podzemne garaže) zagotoviti delovno površino za postavitve gasilskih vozil. Ker se predvideva, da bo površina stavbe presegala 5.000 m² in prav tako bo obseg zazidane površine stavbe večji kot 150 m, je potrebno zagotoviti najmanj dve delovni površini.

TSG-1-001: 2019 Požarna varnost v stavbah

Smernica SZPV 206: Površine za gasilce ob stavbah

2.5

Ocena investicije

Ocenjen finančni okvir investicije skupaj znaša **27.185.069 EUR** brez DDV, od tega:

- GOI dela za nove objekte, izvedbo Šubičevega paviljona ter komunalno opremljanje objektov **22.379.348 EUR** brez DDV in
- izvedba ureditev odprtega prostora v območju P1 in P2 **4.805.721 EUR** brez DDV.

Ocena ne vsebuje opcije nadzidave objekta avtobusne postaje, objekta spodnje gondolske postaje, notranje opreme objektov in urbane opreme ter odstranitve/prestavitve servisnih tirov, prestavitve GSM-R voda in prestavitve trafo postaje.

PRILOGE IN PODLOGE

C_PODLOGE

- C_1 Geodetski načrt
- C_2 Tabela površin
- C_3 Sheme plakatov
- C_4 Načrti obstoječih objektov
- C_5 Podloga za besedilo

D_PRILOGE

- D_1 Fotodokumentacija natečajnega območja
- D_2 Zazidalni načrt Staro mestno jedro
- D_3 Projektni pogoji
- D_4 Poročilo o terenski in spletni anketi
- D_5 Videoposnetek prihoda z vlakom v Celje
- D_6 Okoliški projekti
- D_7 Spletna stran 3D interaktivno Celje