



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NARAVNE VIRE IN PROSTOR



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA SOLIDARNO PRIHODNOST



Javna agencija za znanstvenoraziskovalno
in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije



FA

UNIVERZA V LJUBLJANI
Fakulteta za arhitekturo

OBLIKOVANJE KRITERIJEV IN USMERITEV ZA UMEŠČANJE IN OBLIKOVANJE NEPROFITNE STANOVANJSKE GRADNJE OB TRANSPORTNE KORIDORJE PO NAČELIH »S PREVOZOM USMERJENEGA RAZVOJA« V SLOVENIJI

II. del poročila o raziskovalnem projektu:

Usmeritve za urbanistično in arhitekturno načrtovanje
večmodalnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste
stanovanjske gradnje

SODELUJOČI

Oznaka projekta

CRP V5-2332

Vodja projekta

izr. prof. dr. Ilka Čerpes / UL FA

Raziskovalke

prof. Anja Planišček / UL FA

asist. Mia Crnič / UL FA

asist. raz. Erna Bukovica / UL FA

asist. raz. Klara Suša Vačovnik / UL FA

Vsebinski spremljevalci

Andraž Podvez / MOPE

Tadej Žaucer / MOPE

Mojca Piry / MNVP

Gašper Skalar / MSP

KAZALO VSEBINE

1			
UVOD	9		
1.1 Usmeritve za urbanistično in arhitekturno načrtovanje večmodalnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje	10	3.3.2.3 Zelene površine	79
1.2 Povzetek usmeritev in kriterijev za določanje lokacij večmodalnih mobilnostnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje	11	3.3.2.4 Omrežje javnega prostora	79
		3.3.3 Predstavitev območja	80
		3.3.3.1 Fotodokumentacija	81
		3.3.4 Strateške povezave s širšo okolico	83
		3.3.5 Razvoj mobilnostne infrastrukture	87
		3.3.6 Razvoj zelenih površin	91
		3.3.7 Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija	95
		3.3.8 Razvoj prometnega omrežja	99
		3.3.9 Razporejanje namenske rabe	103
		3.3.10 Usmeritve in kriteriji za razvoj večmodalnega vozlišča z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje s prenovo	106
		3.4 Zgoščevanje	
		Primer mobilnostnega vozlišča Ajdovščina - podeželsko naselje	112
		3.4.1 Razvojni model	112
		3.4.2 Predstavitev zasnove	114
		3.4.2.1 Velikost območja	114
		3.4.2.2 Razmerje polno - prazno	114
		3.4.2.3 Zelene površine	115
		3.4.2.4 Omrežje javnega prostora	115
		3.4.3 Predstavitev območja	116
		3.4.3.1 Fotodokumentacija	117
		3.4.4 Strateške povezave s širšo okolico	119
		3.4.5 Razvoj mobilnostne infrastrukture	123
		3.4.6 Razvoj zelenih površin	127
		3.4.7 Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija	131
		3.4.8 Razvoj prometnega omrežja	135
		3.4.9 Razporejanje namenske rabe	139
		3.4.10 Usmeritve in kriteriji za razvoj večmodalnega vozlišča z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje z zgoščevanjem	142
		3.5 Preglednica usmeritev za urbanistično načrtovanje večmodalnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje	146
2		4	
DEMOGRAFSKA ŠTUDIJA OBČIN Z IZBRANIMI LOKACIJAMI ZA VEČMODALNA VOZLIŠA	13	USMERITVE ZA ARHITEKTURNO NAČRTOVANJE	149
2.1 Prebivalstvo 2024	15	4.1 Usmeritve za arhitekturno načrtovanje	150
2.2 Starostna sestava prebivalstva 2024	16	4.2 Aplikacija referenčnih primerov Ljubljana	153
2.3 Prebivalstvo, staro 15 ali več let, po izobrazbi 2024	18	4.3 Aplikacija referenčnih primerov Celje	165
2.4 Delitev na gospodinjstva 2021	20	4.4 Aplikacija referenčnih primerov Ajdovščina	173
2.5 Delovno aktivno prebivalstvo po starostnih skupinah in občinah prebivališča 2024	22	4.5 Katalog referenčnih primerov	180
2.6 Delovne migracije 2023/23	24	01 Hobelwerk	181
2.7 Delovno aktivno prebivalstvo 2024	24	02 Mehr als Wohnen	182
2.8 Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov), medobčinski delovni migranti 2023	26	03 Zollhaus	183
2.9 Stanovanja po naseljenosti in vrsti stavbe 2021	28	04 Kohlenrutsche	184
2.10 Stanovanja po uporabni površini 2021	32	05 Gleis 21	185
2.11 Naseljena stanovanja po uporabni površini 2021	34	06 Newood housing	186
2.12 Ugotovitve	36	07 The city houses (Byhusene)	187
		08 Wohne ohne Auto	188
		09 Bouca social housing complex	189
		10 Housing development Maierhof	190
		11 Rive de Gier social housing	191
		12 Bispevika development	192
		13 Bijgaardhof co-housing and healthcare center	193
		14 Social housing klein Rijsel	194
3			
USMERITVE ZA URBANISTIČNO NAČRTOVANJE	39		
3.1 Usmeritve in kriteriji za urbanistično načrtovanje večmodalnih mobilnostnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje	40		
3.2 Novogradnja			
Primer mobilnostnega vozlišča Ljubljana Šentvid - veliko mesto	42		
3.2.1 Razvojni model	42		
3.2.2 Predstavitev zasnove	44		
3.2.2.1 Velikost območja	44		
3.2.2.2 Razmerje polno - prazno	44		
3.2.2.3 Zelene površine	45		
3.2.2.4 Omrežje javnega prostora	45		
3.2.3 Predstavitev območja	46		
3.2.3.1 Fotodokumentacija	47		
3.2.4 Strateške povezave s širšo okolico	49		
3.2.5 Razvoj mobilnostne infrastrukture	53		
3.2.6 Razvoj zelenih površin	57		
3.2.7 Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija	61		
3.2.8 Razvoj prometnega omrežja	65		
3.2.9 Razporejanje namenske rabe	69		
3.2.10 Usmeritve in kriteriji za razvoj večmodalnega vozlišča z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje z novogradnjo	72		
3.3 Prenova			
Primer mobilnostnega vozlišča Celje - malo mesto	76		
3.3.1 Razvojni model	76		
3.3.2 Predstavitev zasnove	78		
3.3.2.1 Velikost območja	78		
3.3.2.2 Razmerje polno - prazno	78		

15 Rinkkaai Ghent	195
16 Toemaattragel Lux	196
17 Les Amandiers	197
18 Lycka apartments	198
19 Querbeet social housing	199
20 Mint street Peabody housing	200
21 65 rooms for student housing	201
22 Cooperative building Stadterle	202
23 Ferme du Rail	203
24 The metropolitan apartments	204
25 Brutopia	205
26 Saeter Terrasse	206

5	
STROKOVNA PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE	
PO SEKTORJIH	209

6	
ZAKLJUČEK	213

7	
SEZNAMI	217
7.1 Seznam slik	218
7.2 Seznam preglednic	219
7.3 Seznam grafik	220
7.4 Seznam grafov	221

8	
VIRI IN LITERATURA	223

9	
PRILOGE	227
9.1 Fotodokumentacija referenčnih primerov	228

CILJI

Splošni cilji

- usmerjanje neprofitne stanovanjske gradnje v koridorje javnega potniškega prometa (TOD),
- zaviranje nadaljnega razprševanja poselitve,
- zmanjšanje izpustov in porabe energije z zmanjševanjem uporabe avtomobila ob hkratni krepitvi uporabe JPP, pešačenja in kolesarjenja (trajnostna mobilnost),
- zmanjševanje izdatkov prebivalstva za osebne prevoze,
- izenačiti možnosti dostopanja do storitev, delovnih mest in zelenih površin v urbanih središčih in na podeželju.

Posebni cilji

- opredelitev kriterijev za izbor ustreznih lokacij, vsebin in stavbnih tipologij za neprofitno stanovanjsko gradnjo, ki podpirajo trajnostno mobilnost, ter spodbujajo razvoj družbenih dejavnosti, hkrati pa preprečujejo razvoj izključno spalnih naselij ob prometnih vozliščih,
- izdelati usmeritve za ukrepe javne stanovanjske politike, s katerimi lahko vplivamo na razvoj poselitve in s tem njeno zgoščevanje ob TOD koridorjih.

ČASOVNICA

Trajanje projekta / 24 mesecev

1. 12. 2023–1. 12. 2025

Razdelitev po delovnih svežnjih:

- 1. sveženj (1.–3. mesec: 1. 12. 2023–1. 3. 2024)
- 2. sveženj (3.–6. mesec: 1. 3. 2024–1. 6. 2024)
- 3. sveženj (6.–8. mesec: 1. 6. 2024–1. 8. 2024)
- 4. sveženj (8.–12. mesec: 1. 8. 2024–1. 12. 2024)
- Vmesno poročilo (15. 11. 2024)
- 5. sveženj (12.–20. mesec: 1. 12. 2024–1. 8. 2025)
- 6. sveženj (20.–24. mesec: 1. 8. 2025–1. 12. 2025)
- Kočno poročilo (15. 11. 2025)

Dodatni program:

- Strokovna ekskurzija v Beljak / Villach / Avstrija

I UVOD

I.I Usmeritve za urbanistično in arhitekturno načrtovanje večmodalnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje

Usmeritve in strokovna priporočila za odločanje so rezultat dela na raziskovalnem projektu CRP V5-2332 Oblikovanje kriterijev in usmeritev za umeščanje in oblikovanje neprofitne stanovanjske gradnje ob transportne koridorje po načelih »S prevozom usmerjenega razvoja« v Sloveniji v obdobju od 1. 12. 2024 do 1. 12. 2025.

Po programu dela s časovnico so za to obdobje predvideni naslednji rezultati:

5. SVEŽENJ (12. - 20. mesec):

Izbor tipičnih lokacij za podrobnejšo analizo s seznama v 4. svežnju tako, da so v nadaljevanju v območju obdelave obravnavana območja v kontekstu vseh treh tipov poselitvenega vzorca po metodologiji razvrščanja urbanih območij Evropske unije, 2014 (velika mesta, mala mesta, podeželska naselja):

- urbanistične in demografske analize posameznih izbranih tipičnih lokacij,
- urbanistična, programska in oblikovna zasnova za vsako izbrano lokacijo,
- povzetek načel in kriterijev:
- za razmestitev programov, vzorcev urbanističnega agregiranja in tipologij objektov,
- za določanje gabaritov, gostot in razdalj ter omrežja komunikacij za vse oblike mobilnosti, predvsem zasnovo lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje, pri čemer je cilj zagotoviti močno dostopnost vozlišča z javnim prevozom, peš in s kolesi ter hkrati zmanjšati dostopnost za osebni motorni promet,
- za povezovanje območij okoli postaj javnega prevoza z okoliškim urbanim tkivom in programi z vidika prostorske dostopnosti, dostopnosti do več-modalnih storitev (parkirišča, kolesarnice, podhodi, nadhodi ...) in z vidika univerzalne dostopnosti (za osebe z različnimi oviranostmi).

6. SVEŽENJ (20. - 24. mesec):

Usmeritve in kriteriji za izbor, umeščanje in oblikovanje neprofitne stanovanjske gradnje ob transportne koridorje po načelih »S prevozom usmerjenega razvoja« v Sloveniji: strokovna priporočila za odločanje po sektorjih (stanovanja, infrastruktura, prostorski ukrepi ...) in različnih upravnih ravneh (država, regija, občina) ter predlogi za fazno izvedbo razvoja rešitev.

I.2 Povzetek usmeritev in kriterijev za določanje lokacij večmodalnih mobilnostnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje

Na podlagi analiz za teritorij celotne Slovenije in podrobnejših analiz šestih sistematično izbranih lokacij ob postajališčih javnega prevoza (Ljubljana - Vižmarje, Ljubljana - Šiška, Celje, Maribor - Tabor, Ptuj, Ajdovščina) smo v prvem delu raziskave povzeli naslednje usmeritve in kriterije za določanje lokacij vozlišč na strateški in izvedbeni ravni:

- izbor omejiti na obstoječa vozlišča ob časovno konkurenčnih koridorjih javnega prevoza s prednostno izbiro železniškega prevoza (primarni koridorji),
- izbrana vozlišča naj ležijo ob časovno konkurenčnih koridorjih javnega prevoza, ki so povezani v sklenjeno omrežje znotraj Slovenije in so vpeti v evropska omrežja železniškega potniškega prometa,
- izbrana vozlišča naj bodo enakomerno razporejena po celotnem teritoriju Slovenije po načelih policentričnega razvoja in zmanjševanja razvojnih razlik med regijami (vzhodna in zahodna regija),
- izbor omejiti na obstoječa vozlišča v občinah z visokim indeksom delovne mobilnosti (izrazito ali zmerno delovne občine), ki zaradi številnih delovnih mest generirajo največ prometa,
- prednostno se izbirajo obstoječa vozlišča v urbanih središčih z večjim številom prebivalcev in visoko gostoto poselitve (velika in mala mesta), kar omogoča učinkovito delovanje javnega prevoza. Z umeščanjem goste stanovanjske gradnje v večmodalna mobilnostna vozlišča z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje (v nadaljevanju vozlišča) velikih mest omogočimo velikemu številu prebivalcev uporabo javnega prevoza in s tem bistveno zmanjšamo potrebe po osebnem prevozu z avtomobili. Vozlišča v malih mestih in podeželskih naseljih se naj razvijajo postopoma ob obstoječih sekundarnih koridorjih javnega prevoza, sočasno z izboljšanjem obstoječe železniške infrastrukture, kot zaokroženi sistemi, ki so povezani v omrežje primarnih koridorjev.
- izbor omejiti na vozlišča, v katerih so v radiju največ 1000 m od obstoječega postajališča javnega prevoza na voljo funkcionalno degradirana ali urbana degradirana območja z nepozidanimi stavbnimi zemljišči v javni lasti (državni, občinski ali v lasti javnih podjetij). Površina teh zemljišč naj meri najmanj 1,6 ha.

- izbrana zemljišča za razvoj vozlišča morajo biti prosta vseh varstvenih omejitev (varovani koridorji infrastrukture, območja naravnih vrednot, območja ogrožena s poplavamami, erozijo, območja kulturne dediščine idr.),

- veljavni prostorski akti in gradbena dovoljenja naj v območju vozlišča omogočajo umeščanja ustrezne infrastrukture za razvoj večmodalnega mobilnostnega vozlišča s stanovanji višjih gostot,

- izbrana območja za razvoj vozlišč morajo prostorsko in programsko omogočati združevanje prometne infrastrukture za različne oblike mobilnosti (medkrajevni vlaki, avtobusi, lokalni javni potniški promet, kolesa, pešci) v neposredni bližini obstoječega postajališča javnega prevoza in funkcionalno ter oblikovno navezavo te infrastrukture na obstoječo strukturo mesta oziroma naselja,

- izbrana območja za razvoj vozlišč morajo omogočati višje gostote zidave. V vozliščih velikih mest naj izraba prostora dosega vrednost FI = najmanj 1.0 in v malih mestih ter v podeželskih naseljih FI = najmanj 0,5 do največ 1,0 (SMART-MR-2019, v Nared, 2024),

- v izbranih območjih za razvoj vozlišč morajo biti že v obstoječem stanju v radiju največ 1000 m od postaje javnega prevoza prisotni raznovrstni storitveni programi. (UN Habitat, 2013). Pri umeščanju novogradenj in novih stanovanj je treba dopolniti obstoječe programe tako, da je raba prostora v območju mešana (nestanovanjska raba najmanj 30 % zazidanih površin),

- v sklopu stanovanjske gradnje naj bo najmanj 30 % stanovanj neprofitnih javnih ali združenih stanovanj.

2 DEMOGRAFSKA ŠTUDIJA OBČIN Z IZBRANIMI LOKACIJAMI ZA VEČMODALNA VOZLIŠA

Demografski podatki nam lahko pokažejo različne značilnosti in vzorce v populaciji. Ključni so pri načrtovanju politik, gospodarstva, izobraževalnih sistemov, zdravstva in socialnih storitev. Pomagajo tudi pri razumevanju dolgoročnih trendov, kot so staranje prebivalstva, urbanizacija in globalizacija.

STAROSTNA STRUKTURA

Podatki o starosti ljudi v določeni populaciji nam lahko povedo, koliko ljudi spada v posamezne starostne skupine (npr. otroci, mladostniki, odrasli, starejši). To je pomembno za napovedovanje potreb po storitvah, kot so šole, pokojnine ali zdravstvena oskrba za starejše.

GEOGRAFSKA PORAZDELITEV

Kje ljudje živijo (npr. v mestih, vaseh, podeželju), lahko pomaga pri načrtovanju infrastrukture, storitev in dostopa do virov.

RAST PREBIVALSTVA

Povečanje ali zmanjšanje števila prebivalcev v določenem časovnem obdobju, kar je odvisno od stopnje rojstev, smrti in migracij.

EDUKACIJSKA RAVEN

Kakšna je raven izobrazbe prebivalstva. Ta vpliva na gospodarski razvoj, zaposlitvene možnosti in socialno mobilnost.

SPREMEMBE V DRUŽINSKIH STRUKTURAH

Podatki o številu gospodinjstev, porokah, ločitvah, razmerjih in velikosti družin nam pomagajo razumeti družinske dinamike in potrebe po stanovanjih ter drugih socialnih storitvah.

MIGRACIJE

Podatki o priseljevanju in odseljevanju prebivalstva so ključni za razumevanje sprememb v sestavi populacije, kot tudi za politične in ekonomske napovedi.

EKONOMSKA AKTIVNOST

Razmerje med zaposlenimi, brezposelnimi in neaktivnimi osebami (upokojenci, študenti, gospodinje ipd.), kar daje vpogled v delovno silo in ekonomski potencial države ali regije.

Za izbrane lokacije (Ajdovščina, Celje, Ljubljana, Maribor) so izbrani in analizirani podatki na ravni občine, saj bolj podrobni podatki, na primer na ravni naselja, niso med seboj primerljivimi zaradi značilnosti lokacij. Vsi podatki so pridobljeni na portalu Statistični urad Republike Slovenije.

INDEKS DELOVNE MIGRACIJE (IDM) je kazalnik, ki za posamezno teritorialno enoto (občino, upravno enoto, statistično regijo) povezuje število delovnih mest s številom delovno aktivnih prebivalcev (glede na prebivališče). Meri samo delovne migracije med posameznimi teritorialnimi enotami, ne upošteva pa vseh notranjih delovnih migracij v opazovani teritorialni enoti.

Po vrednosti tega kazalnika (IDM) se posamezne teritorialne enote delijo v naslednje kategorije: Delovne občine (upravne enote, regije):

Indeks delovne migracije:
izrazito delovne 116,0 ali več
zmerno delovne 96,0–115,9

Bivalne občine (upravne enote, regije):
šibko bivalne 76,0–95,9
zmerno bivalne 56,0–75,9

DELOVNI MIGRANT je delovno aktivna oseba, katere delovno mesto ni v isti teritorialni enoti kot njeno prebivališče oz. katere delovno mesto in prebivališče sta v različnih teritorialnih enotah (občinah, upravnih enotah, statističnih regijah).

DELOVNO AKTIVNO PREBIVALSTVO sestavljajo zaposlene in samozaposlene osebe, ki so obvezno socialno zavarovane.

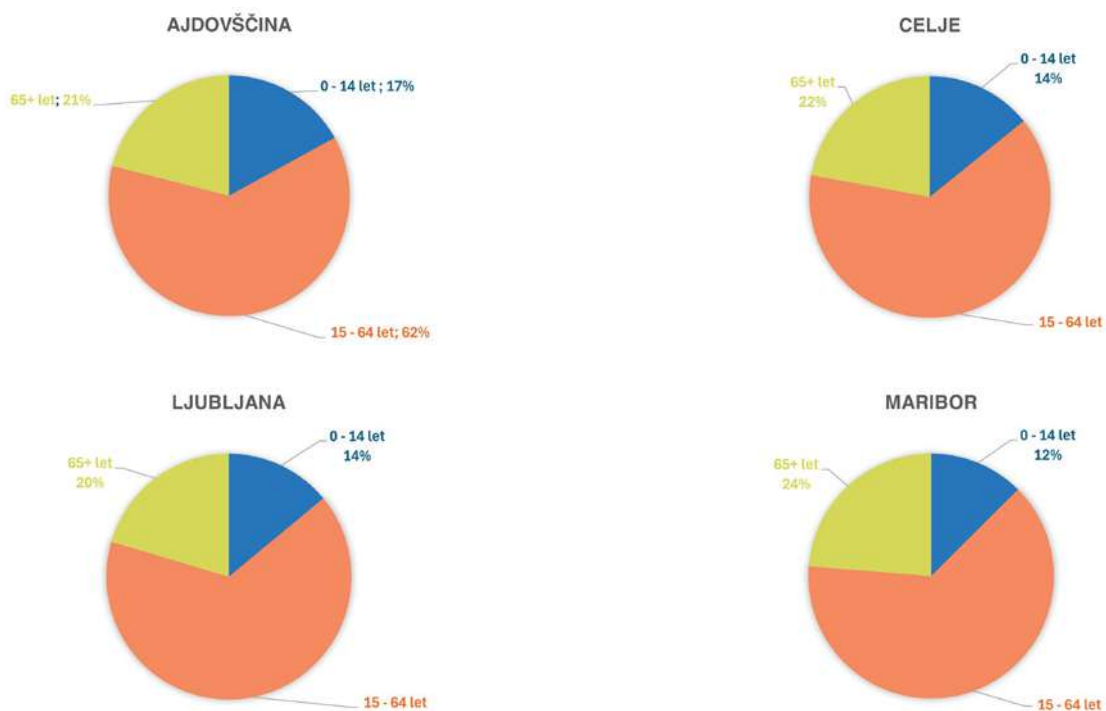
2.1 Prebivalstvo 2024

	Površina (km ²)	Št. prebivalcev	Gostota naseljenosti	Indeks staranja
AJDOVŠČINA	245	19891	81	123,5
CELJE	95	49289	519	155,6
LJUBLJANA	275	297575	1082	145,4
MARIBOR	148	113747	771	189,8

Preglednica 1: Prebivalstvo - osnovni podatki (SiStat)

	Povprečna starost prebivalcev	Prebivalci 0-14 let (delež)	Prebivalci 15-64 let (delež)	Prebivalci 65+ let (delež)
AJDOVŠČINA	43,1	17,0	62,0	21,0
CELJE	44,7	14,2	63,7	22,1
LJUBLJANA	43,1	14,0	65,5	20,4
MARIBOR	45,2	12,5	63,7	23,7

Preglednica 2: Starostna sestava prebivalstva (SiStat)



Graf 1: Starostna sestava prebivalstva (SiStat)

KOMENTAR:

- občine so po velikosti različne; posebnost je Maribor, ki je po površini manjši kot Ajdovščina, a ima občutno večjo gostoto in število prebivalcev;
- gostote naseljenosti so visoke povsod, razen v Ajdovščini;
- povprečna starost v občinah je cca. 44 let;

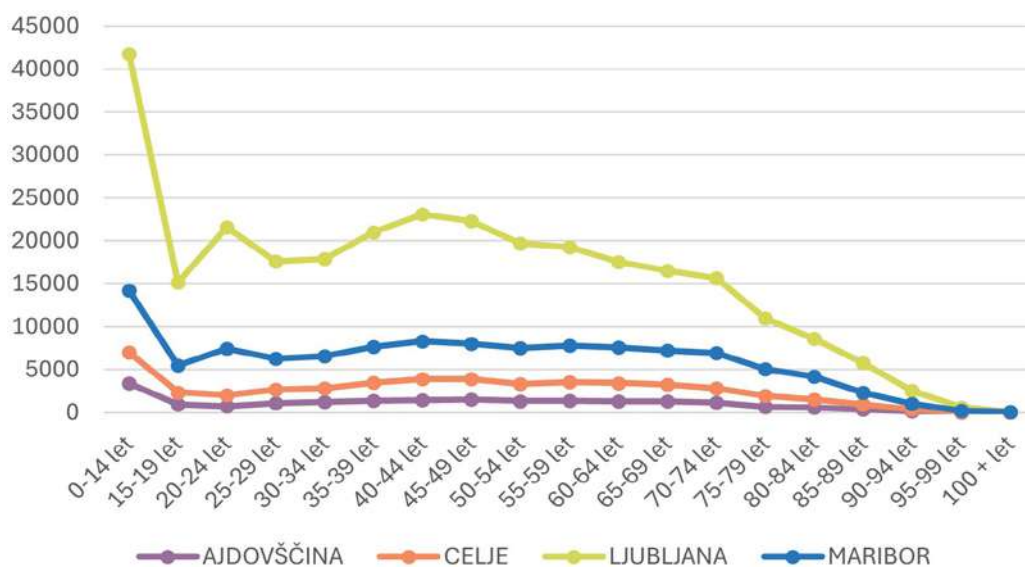
- razmerja deležev prebivalcev po starostnih skupinah 0-14, 15-64 in 65+ let so, podobna v vseh štirih občinah;
- močno prevladuje prebivalstvo staro 15-64 let, starejših od 65 let pa je skoraj dvakrat več kot mladih do 14 let;

2.2 Starostna sestava prebivalstva 2024

	0-14 let	15-19 let	20-24 let	25-29 let	30-34 let	35-39 let	40-44 let	45-49 let	50-54 let
AJDOVŠČINA	3384	966	739	1077	1258	1340	1424	1517	1335
CELJE	6994	2342	1991	2699	2841	3461	3889	3920	3318
LJUBLJANA	41792	15146	21576	17621	17900	20961	23106	22270	19683
MARIBOR	14230	5486	7430	6252	6595	7675	8264	8001	7473

... se nadaljuje	55-59 let	60-64 let	65-69 let	70-74 let	75-79 let	80-84 let	85-89 let	90-94 let	95-99 let	100+ let
AJDOVŠČINA	1372	1299	1295	1154	641	561	356	137	30	6
CELJE	3528	3424	3221	2796	1932	1530	931	376	92	4
LJUBLJANA	19236	17532	16491	15639	10993	8611	5775	2546	617	80
MARIBOR	7782	7545	7243	6957	5027	4197	2320	1003	221	46

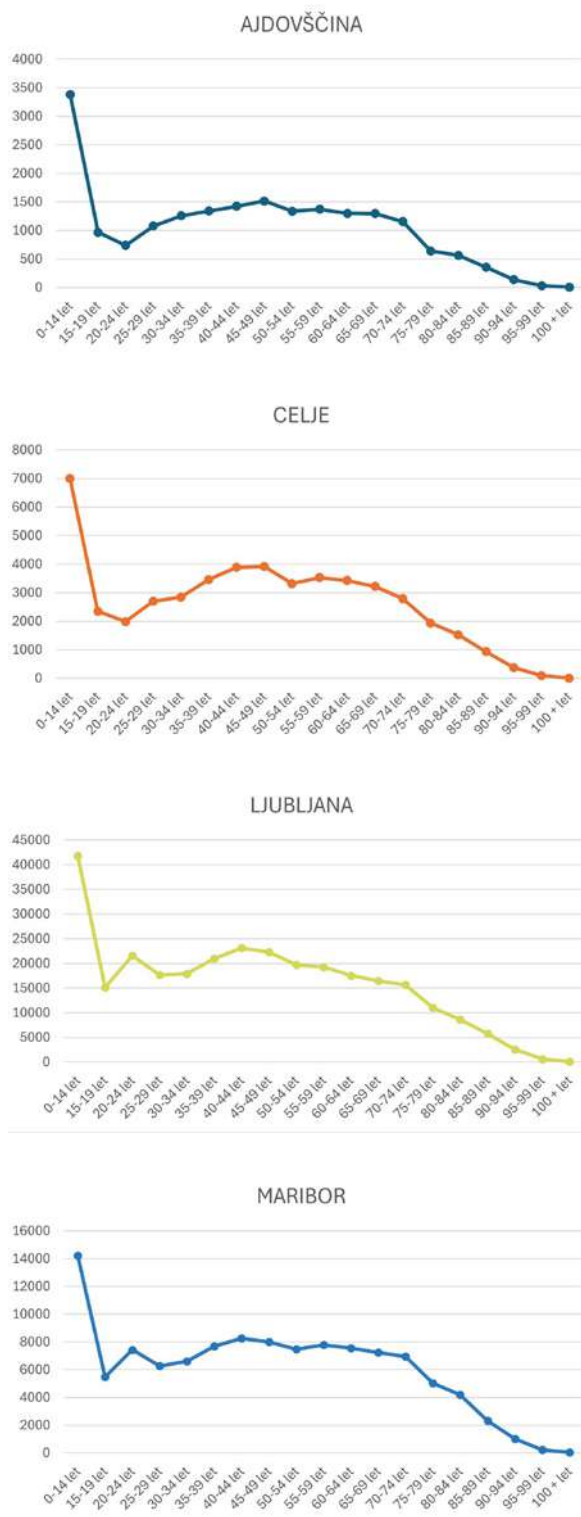
Preglednica 3: Starostna sestava prebivalstva po starostnih skupinah (SiStat)



Graf 2: Starostna sestava prebivalstva po starostnih skupinah (SiStat)

KOMENTAR:

- največ je prebivalcev, ki imajo med 40 in 54 let;
- v Ljubljani se vidi, da je pad števila prebivalcev večji z višanjem starosti, medtem ko je v drugih občinah ta pad bolj enakomeren;
- visoko število prebivalcev starih med 0 in 14 let kaže, da je bila rodnost leta 2010 višja kot v prejšnjih letih;

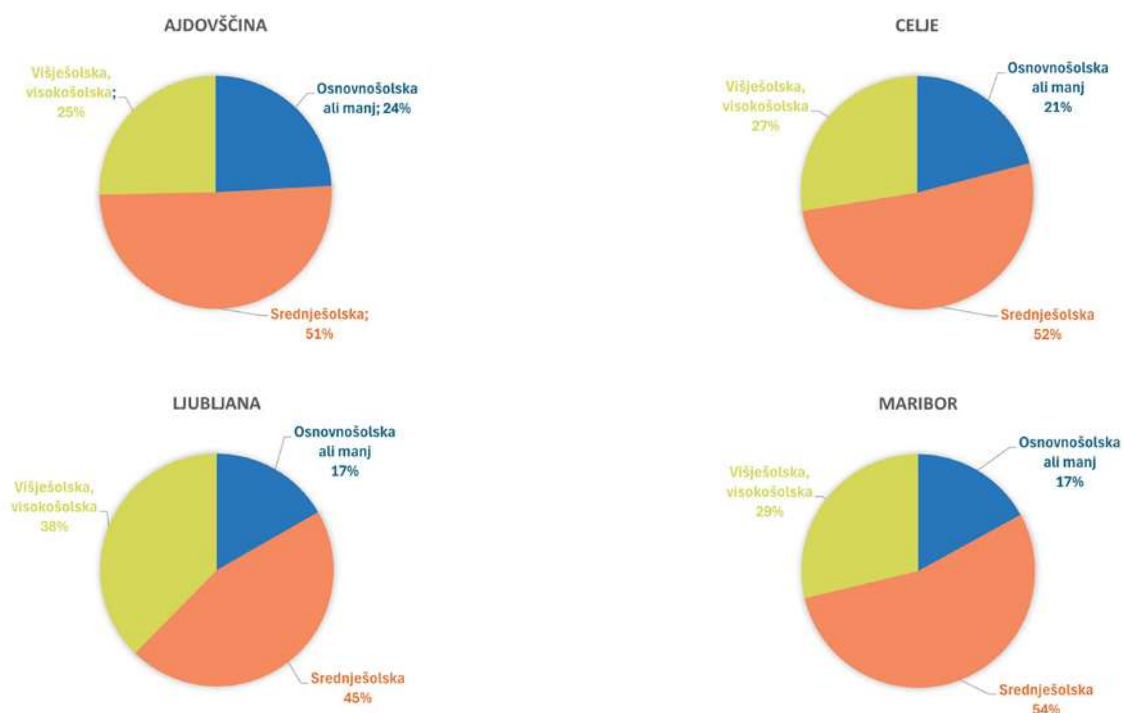
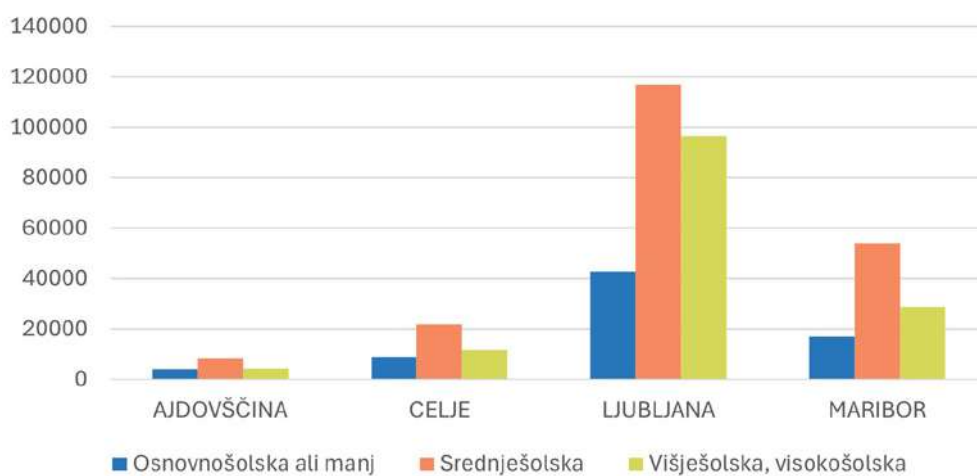


Graf 2: Starostna sestava prebivalstva po starostnih skupinah (SiStat)

2.3 Prebivalstvo, staro 15 ali več let, po izobrazbi 2024

	Osnovnošolska ali manj	Srednješolska	Višješolska, visokošolska	Skupaj
AJDOVŠČINA	3979	8350	4178	16507
CELJE	8859	21797	11639	42295
LJUBLJANA	42749	116736	96298	255783
MARIBOR	16919	53985	28613	99517

Preglednica 4: Prebivalstvo, staro 15 ali več let, po izobrazbi (SiStat)



Graf 3: Prebivalstvo, staro 15 ali več let, po izobrazbi (SiStat)

KOMENTAR:

- število prebivalstva, starega 15 ali več let, je odvisno od števila prebivalstva;
- v vseh štirih občinah močno izstopa število/delež srednješolcev;
- število/delež osnovnošolcev in visokošolsko izobraženih prebivalcev je v Ajdovščini in Celju podobno;
- število/delež visokošolsko izobraženih prebivalcev je v Ljubljani in Mariboru skoraj dvakrat večji kot osnovnošolsko izobraženih prebivalcev; temu pripomorejo tudi migracije prebivalcev iz drugih občin;

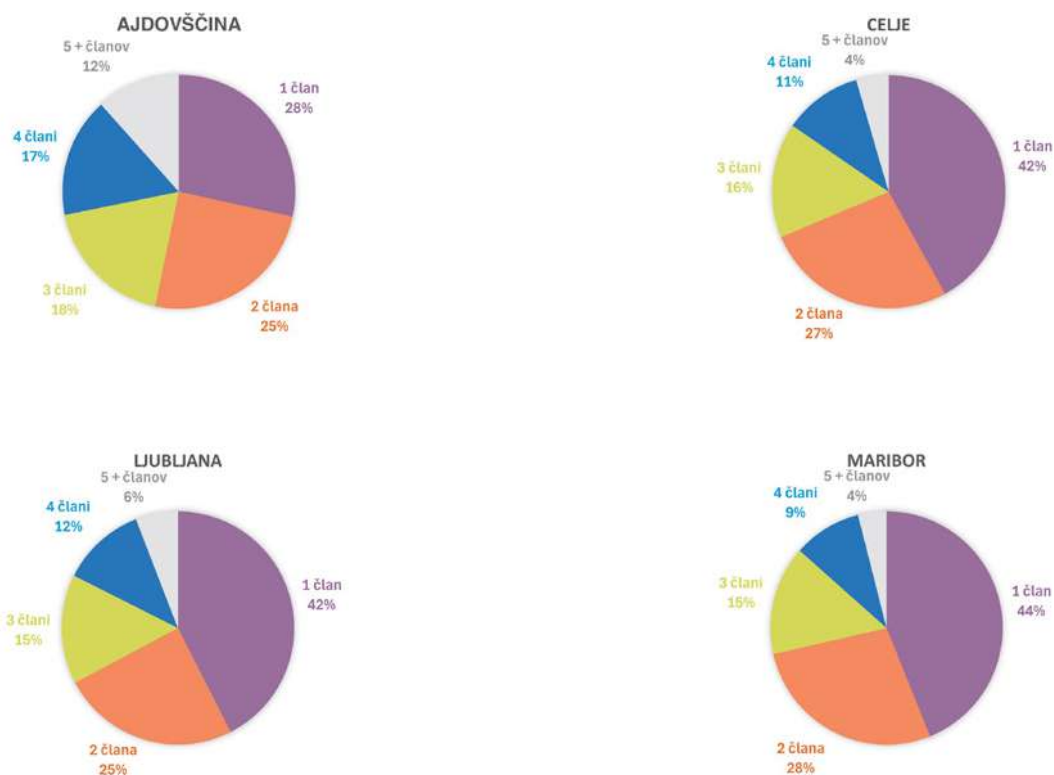
2.4 Delitev na gospodinjstva 2021

	Št. gospodinjstev (skupaj)	Povprečna velikost gospodinjstva
AJDOVŠČINA	7379	2,6
CELJE	22893	2,1
LJUBLJANA	130575	2,2
MARIBOR	53605	2,0

Preglednica 5: Delitev na gospodinjstva (SiStat)

	1 član	2 člana	3 člani	4 člani	5+ članov
AJDOVŠČINA	2098	1833	1368	1222	858
CELJE	9608	6107	3652	2497	1029
LJUBLJANA	55512	32273	19828	15292	7670
MARIBOR	23534	14749	8111	5087	2124

Preglednica 6: Število članov v družini (SiStat)



Graf 4: Število članov v družini (SiStat)

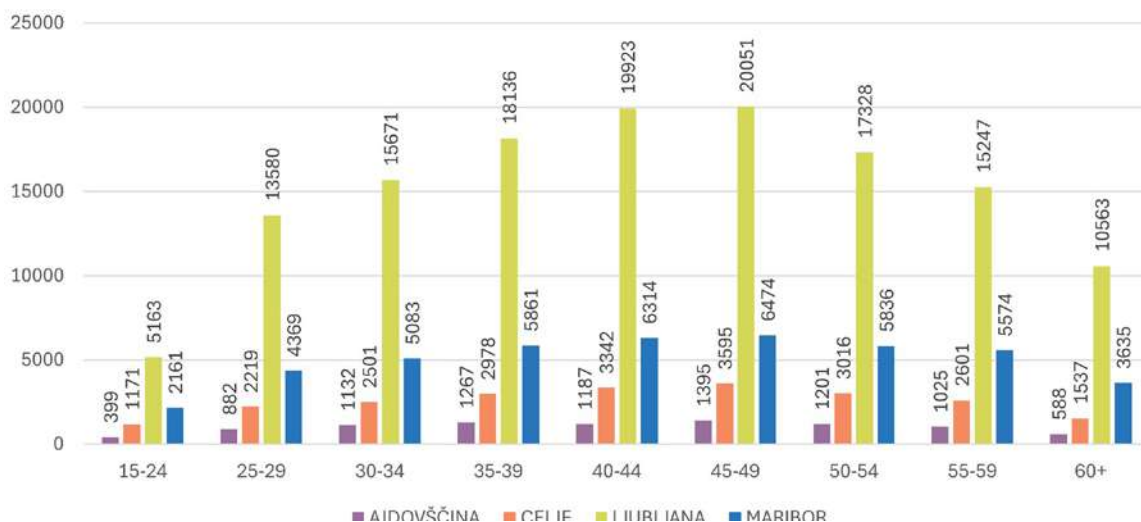
KOMENTAR:

- število gospodinjstev pogojeno s številom prebivalstva;
- povprečna velikost gospodinjstva je največja v Ajdovščini (2,6 člana), v drugih občinah zelo podobno (povp. 2 člana);
- v vseh občinah je največ enočlanskih gospodinjstev, najmanj pa pet- ali veččlanskih;
- v Ajdovščini so zastopane vse velikosti gospodinjstev; največji delež velikih gospodinjstev je prav v tej občini, iz česar lahko sklepamo, da živijo prebivalci na večjih stanovanjskih površinah, kar pomeni, da imajo več stanovanjskih hiš kot v drugih občinah;
- v Celju, Ljubljani in Mariboru so si razmerja deležev velikosti gospodinjstev podobna; število gospodinjstev se manjša z večanjem števila članov v gospodinjstvu, posledično je najmanj pet- ali veččlanskih gospodinjstev, največ pa eno- ali dvočlanskih; predvidevam da je tudi tipologija stanovanj in stavb bolj raznolika (bloki);

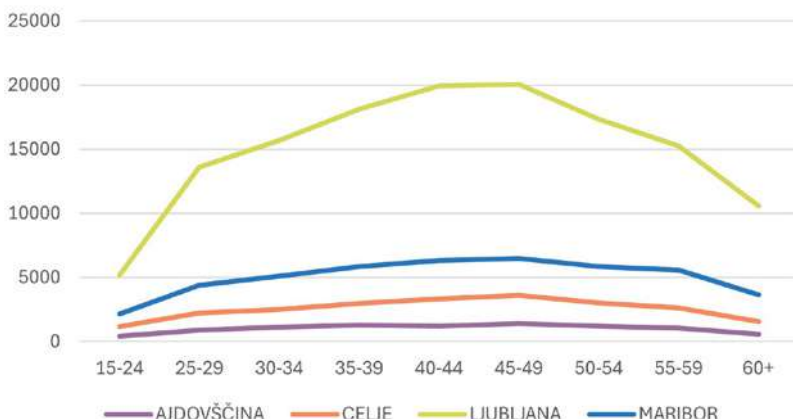
2.5 Delovno aktivno prebivalstvo po starostnih skupinah in občinah prebivališča 2024

	15-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60+
AJDOVŠČINA	399	882	1132	1267	1187	1395	1201	1025	588
CELJE	1171	2219	2501	2978	3342	3595	3016	2601	1537
LJUBLJANA	5163	13580	15671	18136	19923	20051	17328	15247	10563
MARIBOR	2161	4369	5083	5861	6314	6474	5836	5574	3635

Preglednica 7: Delovno aktivno prebivalstvo po starostnih skupinah (SiStat)



Graf 5: Delovno aktivno prebivalstvo po starostnih skupinah (SiStat)



Graf 6: Delovno aktivno prebivalstvo po starostnih skupinah (SiStat)

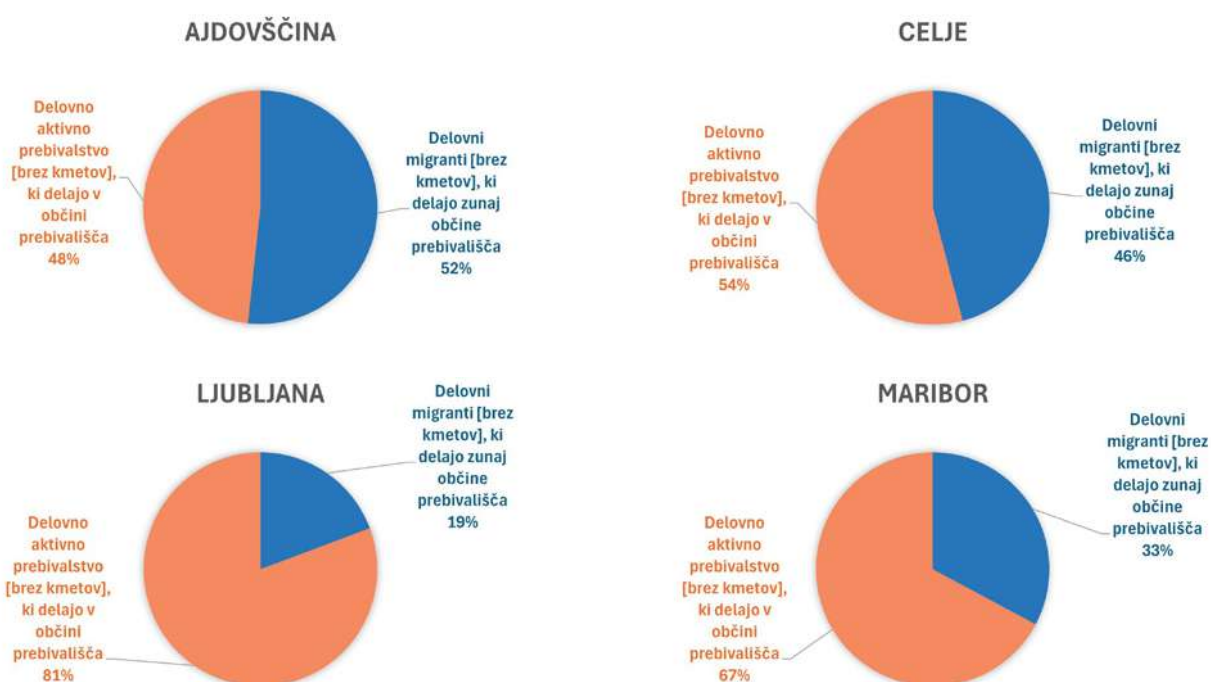
KOMENTAR:

- podatki o delovno aktivnih osebah so razdeljeni glede na njihovo starost in geografsko lokacijo (občino prebivališča);
- analizira se, koliko ljudi v različnih starostnih skupinah je delovno aktivnih (tj. zaposlenih, samozaposlenih ali iskalcev zaposlitve);
- spet se vidi, da je največ delovno aktivnega prebivalstva starih med 35 in 50 let iz vsake občine;

2.6 Delovne migracije 2023

	Indeks delovne migracije	Delovni migranti (brez kmetov), ki delajo zunaj občine prebivališča	Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov), ki delajo v občini prebivališča
AJDOVŠČINA	90,1	51,7	48,3
CELJE	147,0	45,9	54,1
LJUBLJANA	189,8	19,3	80,7
MARIBOR	148,6	32,8	67,2

Preglednica 8: Delovne migracije (SiStat)



Graf 7: Delovne migracije (SiStat)

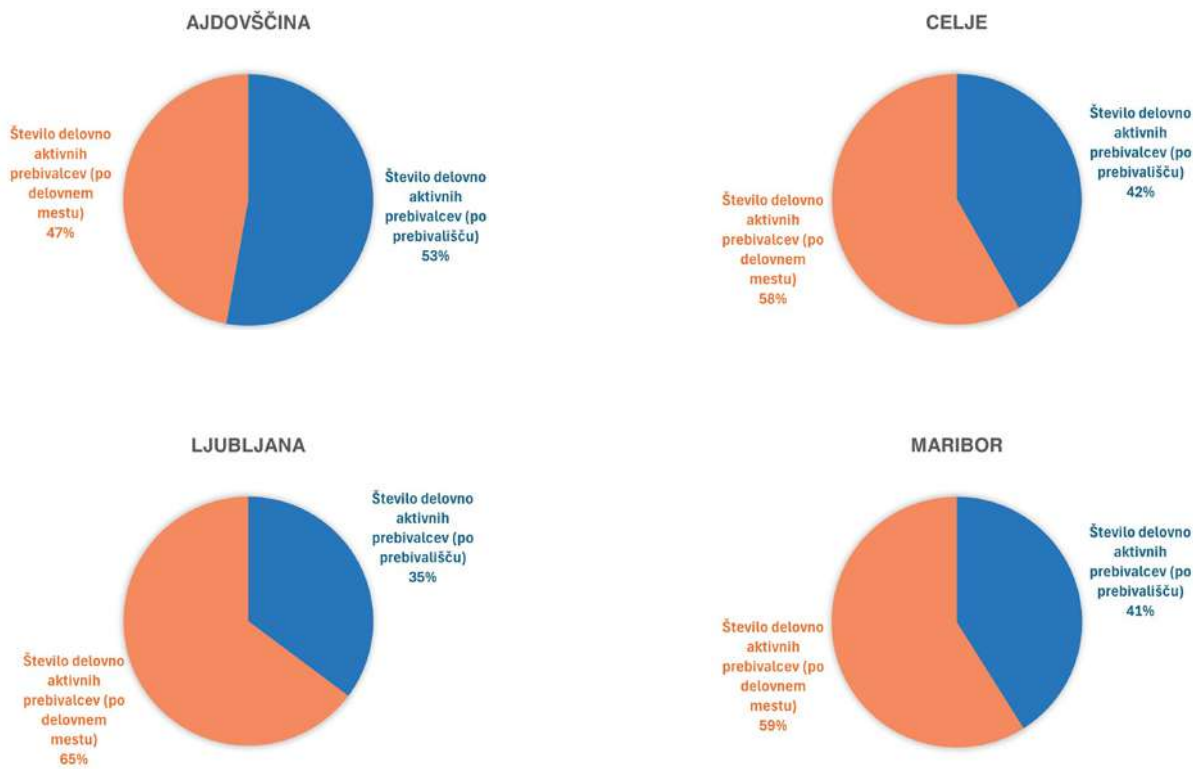
KOMENTAR:

- glede na IDM spada Ajdovščina med šibko bivalne občine;
- glede na IDM spadajo Celje, Ljubljana in Maribor med izrazito delovne občine;
- razmerje deleža prebivalstva, ki dela v občini in delež vseh, ki delajo zunaj občine je v Ajdovščini in Celju deljen približno na pol, medtem ko je v Ljubljani in Mariboru delež delovno aktivnega prebivalstva, ki dela v občini prebivališča, veliko večji;
- do tega pride, ker Ljubljana in Maribor nudita več delovnih mest in imata znotraj občin več različnih programov, ki splošni razvoj in delo tudi omogočata;

2.7 Delovno aktivno prebivalstvo 2024

	Št. delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)	Št. delovno aktivnih prebivalcev (po delovnem mestu)	Št. zaposlenih oseb (po delovnem mestu)	Št. samozaposlenih oseb (po delovnem mestu)
AJDOVŠČINA	9144	8172	7134	1038
CELJE	23118	32286	30131	2156
LJUBLJANA	135369	248829	233108	15721
MARIBOR	45858	65814	61409	4405

Preglednica 9: Delovno aktivno prebivalstvo (SiStat)



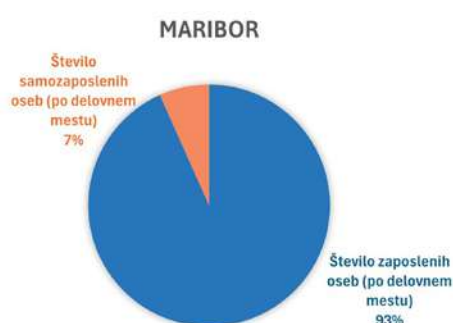
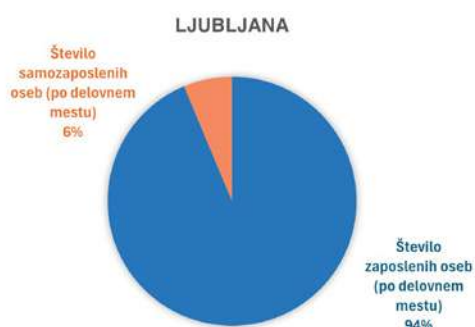
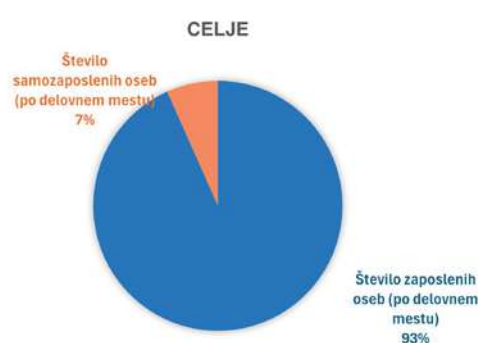
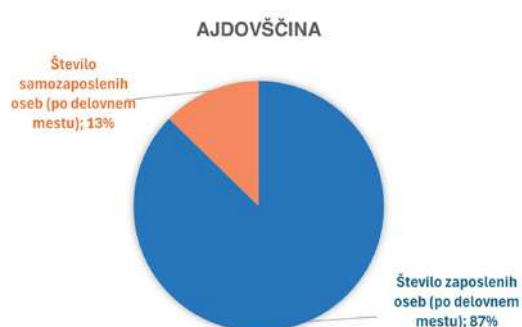
Graf 8: Delovno aktivno prebivalstvo (SiStat)

Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)" pomeni, da se štejejo vsi prebivalci določene regije (v tem primeru po občinah ali drugih geografsko opredeljenih enotah), ki so delovno aktivni, tj., so zaposleni, samozaposleni ali pa aktivno iščejo zaposlitev.

Število delovno aktivnih prebivalcev (po delovnem mestu) pomeni, da se štejejo delovno aktivni posamezniki glede na lokacijo njihovega delovnega mesta, ne pa glede na njihovo prebivališče. To pomeni, da se ti podatki nanašajo na število ljudi, ki so zaposleni ali samozaposleni na določenem območju (npr. občini, regiji), ne glede na to, kje dejansko živijo.

Število zaposlenih oseb (po delovnem mestu) pomeni, da se štejejo posamezniki, ki so zaposleni v določenem območju (npr. občini ali regiji), glede na lokacijo njihovega delovnega mesta, ne pa glede na to, kje prebivajo. To pomeni, da so vključeni vsi tisti, ki opravljajo delo na določenem območju, ne glede na to, kje imajo svoje stalno prebivališče.

Število samozaposlenih oseb (po delovnem mestu) pomeni, da se štejejo posamezniki, ki so samozaposleni, glede na lokacijo njihovega delovnega mesta. To pomeni, da se upošteva, kje oseba dejansko opravlja svojo dejavnost, ne glede na to, kje ima stalno prebivališče.



Graf 8.1: Zaposlene osebe (SiStat)

KOMENTAR:

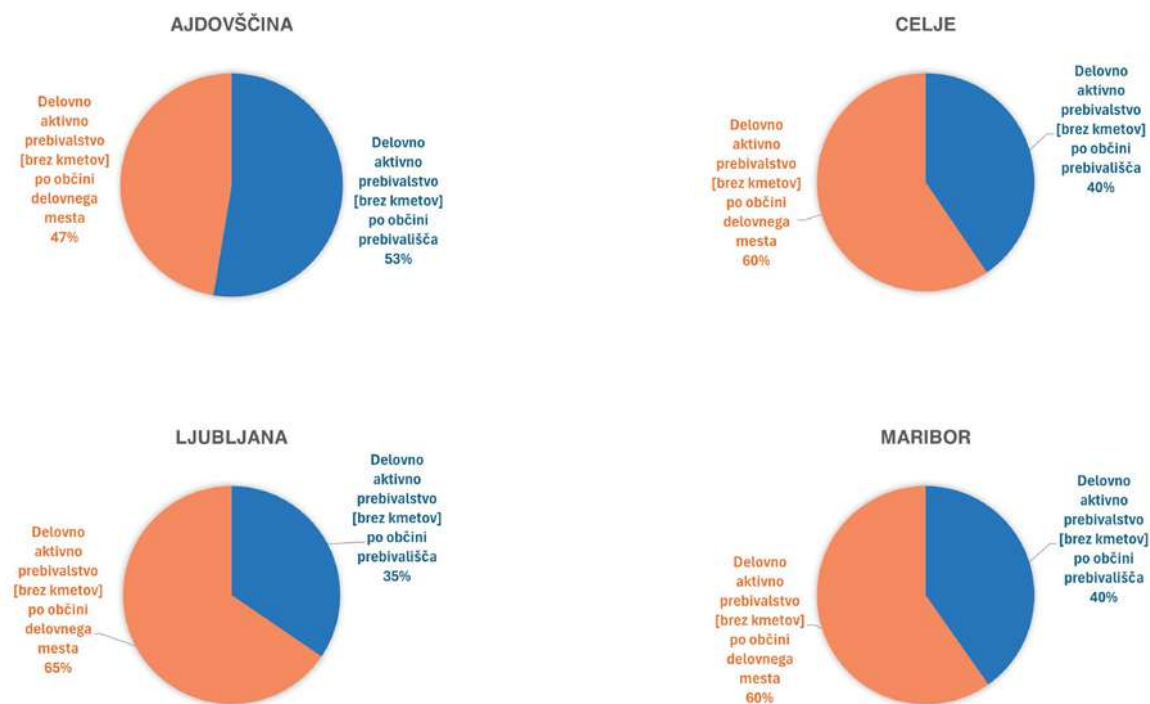
- v vseh štirih občinah je pri delovno aktivnih prebivalcih razmerje med njihovimi delovnimi mesti in po prebivališči približno polovično; v večjih mestih je tudi več zaposlenih oz. delovno aktivnih prebivalcev

- število samozaposlenih oseb je občutno manjše od zaposlenih oseb v vseh izbranih občinah, kjer delajo

2.8 Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov), medobčinski delovni migranti 2023

	Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) po občini prebivališča	Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) po občini delovnega mesta	Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov), katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini delovnega mesta
AJDOVŠČINA	8818	7945	4255	4563	3690
CELJE	21841	32109	11820	10021	20289
LJUBLJANA	130595	247841	105397	25198	142444
MARIBOR	43933	65286	29504	14429	35782

Preglednica 10: Delovno aktivno prebivalstvo in medobčinski delovni migranti (SiStat)



Graf 9: Delovno aktivno prebivalstvo (SiStat)

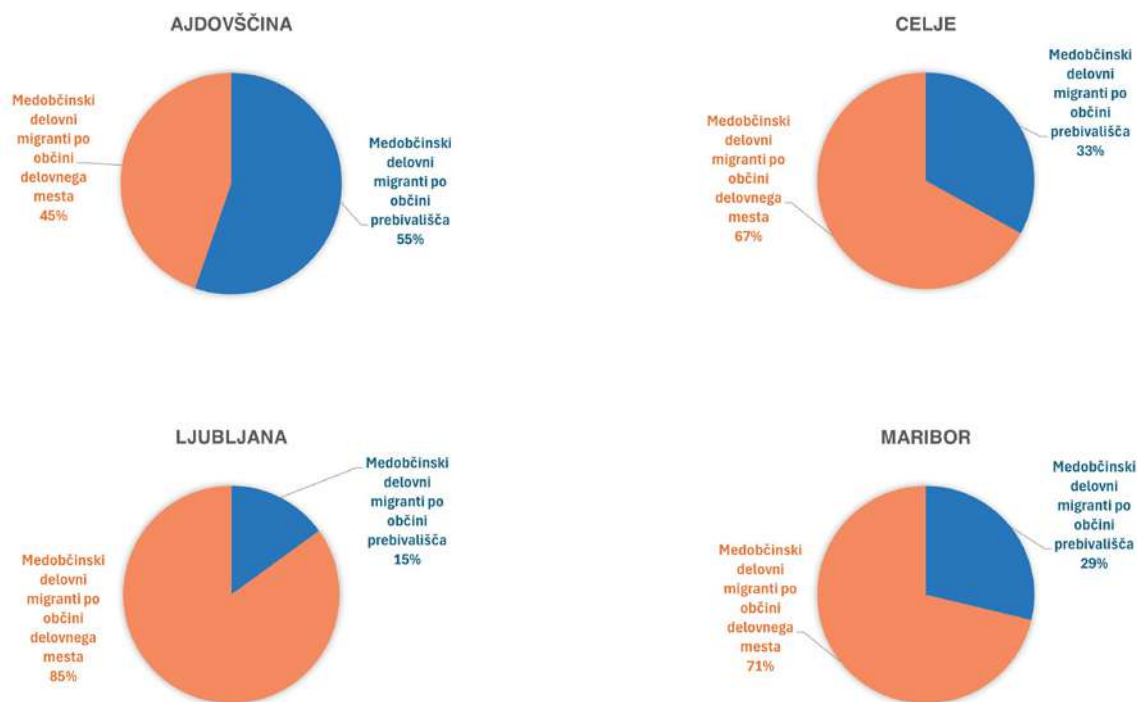
Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov), po občini prebivališča pomeni, da so vključeni vsi delovno aktivni posamezniki v določeni občini, razen tistih, ki opravljajo kmetijske dejavnosti. To pomeni, da se upošteva številno oseb, ki so zaposlene, samozaposlene ali aktivno iščejo zaposlitev, vendar se iz teh podatkov izključijo kmetje in osebe, ki se ukvarjajo s kmetijstvom.

Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov), po občini delovnega mesta pomeni, da so vključeni vsi delovno aktivni posamezniki, ki delajo v določenem območju (občini), vendar se iz teh podatkov izključijo kmetje oziroma osebe, ki se ukvarjajo s kmetijstvom.

Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov), katerih delovno mesto je v občini prebivališča pomeni, da so vključeni vsi delovno aktivni posamezniki, ki tu živijo in delajo.

Medobčinski delovni migranti po občini prebivališča pomeni, da so v teh podatkih zajeti posamezniki, ki prebivajo v eni občini, a delajo v drugi občini, tj. so migrirali iz svoje občine prebivališča na delovno mesto v drugo občino.

Medobčinski delovni migranti po občini delovnega mesta pomeni, da so v teh podatkih zajeti posamezniki, ki delajo v določeni občini, vendar prebivajo v drugi občini. Gre za ljudi, ki vsakodnevno ali občasno migrirajo zaradi dela iz svojega kraja prebivališča v drug kraj, kjer opravljajo svojo službo.



Graf 10: Medobčinski delovni migranti (SiStat)

KOMENTAR:

- največji delež medobčinskih delovnih migrantov je v Ajdovščini, kar pomeni, da 55 % aktivnega prebivalstva dela zunaj svoje občine;

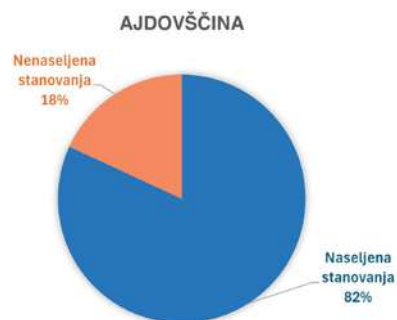
- delež medobčinskih delovnih migrantov po prebivališču je najmanjši v Ljubljani in Mariboru, kar je posledica delovnih možnosti v večjih mestih;

- deleži delavno aktivnega prebivalstva po občini prebivališča in po občini delovnega mesta so si v Ljubljani, Mariboru in Celju podobni; izstopa Ajdovščina, kjer je več delavcev, ki živijo v Ajdovščini, delajo pa v drugi občini;

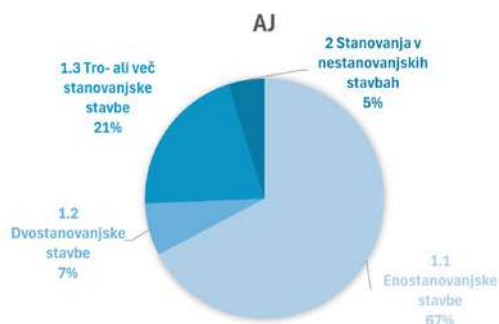
2.9 Stanovanja po naseljenosti in vrsti stavbe 2021

			Št. stanovanj	Uporabna površina (m ²)	Št. prebivalcev
AJDOVŠČINA	1 Naseljena stanovanja	1 Stanovanja v stanovanjskih stavbah	5701	5611836	18185
		1.1 Enostanovanjske stavbe	4036	457281	13891
		1.2 Dvostanovanjske stavbe	423	37460	1210
		1.3 Tri- ali večstanovanjske stavbe	1242	67096	3084
		2 Stanovanja v nestanovanjskih stavbah	294	26253	977
	2 Nenaseljena stanovanja	1 Stanovanja v stanovanjskih stavbah	1240	100016	/
		1.1 Enostanovanjske stavbe	938	81800	/
		1.2 Dvostanovanjske stavbe	121	8878	/
		1.3 Tri- ali večstanovanjske stavbe	181	9338	/
		2 Stanovanja v nestanovanjskih stavbah	87	5236	/

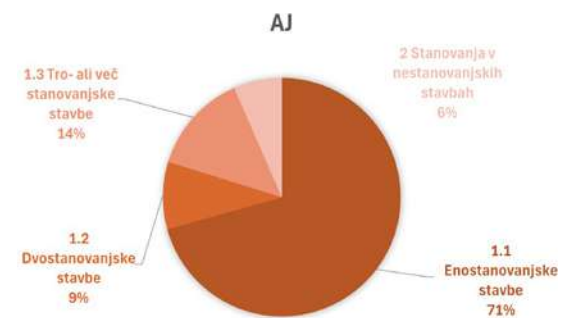
Preglednica 11: Stanovanja po naseljenosti in vrsti stavbe - Ajdovščina (SiStat)



Graf 11: Naseljena in nenaseljena stanovanja v Ajdovščini (SiStat)



Graf 11.1: Naseljena stanovanja v Ajdovščini (SiStat)



Graf 11.2: Nenaseljena stanovanja v Ajdovščini (SiStat)

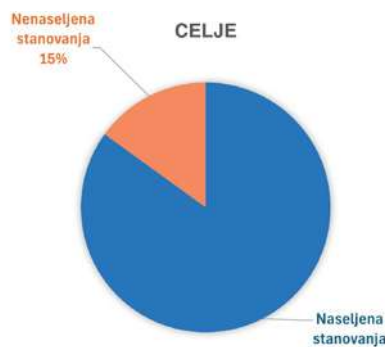
KOMENTAR:

- če delimo št. prebivalcev z uporabno površino stanovanj dobimo, da posameznemu prebivalcu pripada cca **30 m²**;
- naseljenih stanovanj je cca 3/4, nenaseljenih pa 1/4;
- največ naseljenih stanovanj je v stanovanjskih stavbah, in sicer v enostanovanjskih stavbah, najmanj pa je stanovanj v nestanovanjskih stavbah;

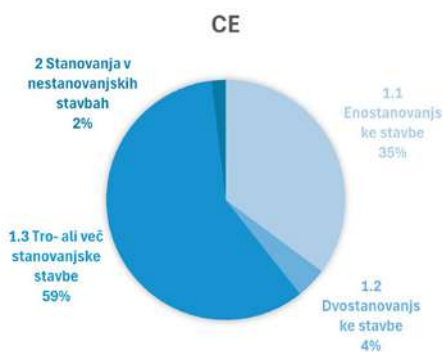
- največ nenaseljenih stanovanj je v stanovanjskih stavbah, in sicer v enostanovanjskih stavbah, najmanj pa je stanovanj v nestanovanjskih stavbah;

			Št. stanovanj	Uporabna površina (m ²)	Št. prebivalcev
CELJE	1 Naseljena stanovanja	1 Stanovanja v stanovanjskih stavbah	17762	1266929	45681
		1.1 Enostanovanjske stavbe	6365	643802	19996
		1.2 Dvostanovanjske stavbe	758	59058	1988
		1.3 Tri- ali večstanovanjske stavbe	10639	564069	23697
		2 Stanovanja v nestanovanjskih stavbah	354	23770	908
	2 Nenaseljena stanovanja	1 Stanovanja v stanovanjskih stavbah	3016	183386	/
		1.1 Enostanovanjske stavbe	933	76534	/
		1.2 Dvostanovanjske stavbe	196	13481	/
		1.3 Tri- ali večstanovanjske stavbe	1887	93370	/
		2 Stanovanja v nestanovanjskih stavbah	189	11907	/

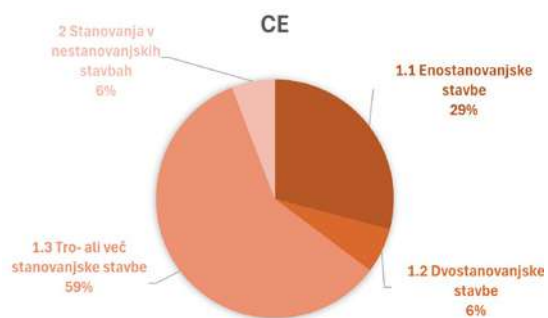
Preglednica 12: Stanovanja po naseljenosti in vrsti stavbe - Celje (SiStat)



Graf 12: Naseljena in nenaseljena stanovanja v Celju (SiStat)



Graf 12.1: Naseljena stanovanja v Celju (SiStat)



Graf 12.2: Nenaseljena stanovanja v Celju (SiStat)

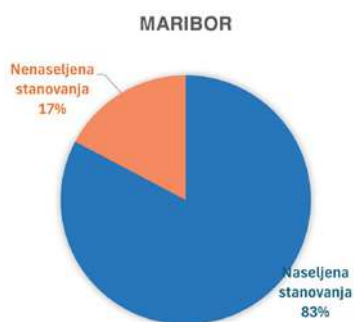
KOMENTAR:

- če delimo št. prebivalcev z uporabno površino stanovanj dobimo, da posameznemu prebivalcu pripada cca **25 m²**;
- naseljenih stanovanj je 17 %, nenaseljenih pa 83 %;
- največ naseljenih stanovanj je v stanovanjskih stavbah, in sicer v tri- ali večstanovanjskih stavbah, najmanj pa je stanovanj v nestanovanjskih stavbah;

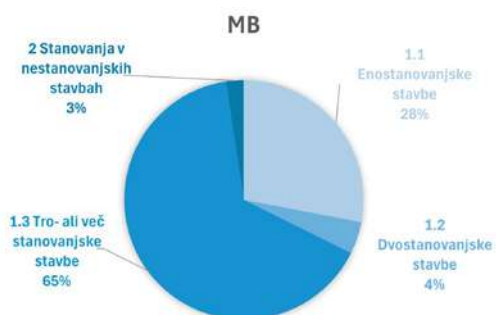
- največ nenaseljenih stanovanj je v stanovanjskih stavbah, in sicer v tri- ali večstanovanjskih stavbah, najmanj pa je stanovanj v nestanovanjskih stavbah;

			Št. stanovanj	Uporabna površina (m ²)	Št. prebivalcev
MARIBOR	1 Naseljena stanovanja	1 Stanovanja v stanovanjskih stavbah	42719	3089120	104418
		1.1 Enostanovanjske stavbe	12257	1376852	38430
		1.2 Dvostanovanjske stavbe	1894	150407	5199
		1.3 Tri- ali večstanovanjske stavbe	28568	1561860	60789
		2 Stanovanja v nestanovanjskih stavbah	1053	70617	2556
	2 Nenaseljena stanovanja	1 Stanovanja v stanovanjskih stavbah	8637	527917	/
		1.1 Enostanovanjske stavbe	2269	196365	/
		1.2 Dvostanovanjske stavbe	532	36726	/
		1.3 Tri- ali večstanovanjske stavbe	5836	294826	/
		2 Stanovanja v nestanovanjskih stavbah	484	29099	/

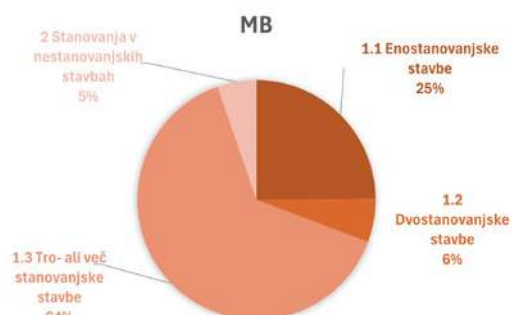
Preglednica 13: Stanovanja po naseljenosti in vrsti stavbe - Maribor (SiStat)



Graf 13: Naseljena in nenaseljena stanovanja v Mariboru (SiStat)



Graf 13.1: Naseljena stanovanja v Mariboru (SiStat)



Graf 13.2: Nenaseljena stanovanja v Mariboru (SiStat)

KOMENTAR:

- če delimo št. prebivalcev z uporabno površino stanovanj dobimo, da posameznemu prebivalcu pripada cca **29 m²**

- naseljenih stanovanj je 45 %, nenaseljenih pa 55 %;

- največ naseljenih stanovanj je v stanovanjskih stavbah, in sicer v tri- ali večstanovanjskih stavbah, najmanj pa je stanovanj v nestanovanjskih stavbah;

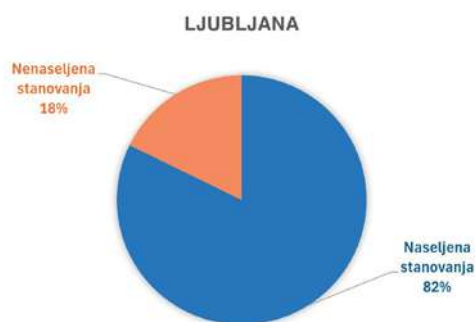
- največ nenaseljenih stanovanj je v stanovanjskih stavbah, in sicer v tri- ali večstanovanjskih stavbah, najmanj pa je stanovanj v nestanovanjskih stavbah;

- lahko zaključimo, da večina prebivalstva živi v večstanovanjskih stavbah, kot so bloki, vile, stolpnice

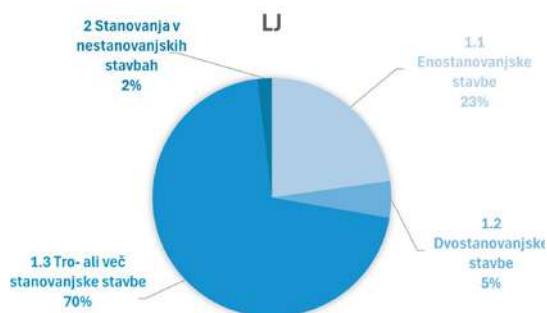
- izpostavili bi v Mariboru veliko število dvostanovanjskih stavb;

			Št. stanovanj	Uporabna površina (m ²)	Št. prebivalcev
LJUBLJANA	1 Naseljena stanovanja	1 Stanovanja v stanovanjskih stavbah	104641	7484857	269794
		1.1 Enostanovanjske stavbe	24336	2792720	85748
		1.2 Dvostanovanjske stavbe	5295	431906	15700
		1.3 Tri- ali večstanovanjske stavbe	75010	4260231	168346
		2 Stanovanja v nestanovanjskih stavbah	2125	154085	5004
	2 Nenaseljena stanovanja	1 Stanovanja v stanovanjskih stavbah	21780	1313550	/
		1.1 Enostanovanjske stavbe	3198	319760	/
		1.2 Dvostanovanjske stavbe	1527	117477	/
		1.3 Tri- ali večstanovanjske stavbe	17055	876313	/
		2 Stanovanja v nestanovanjskih stavbah	1270	78922	/

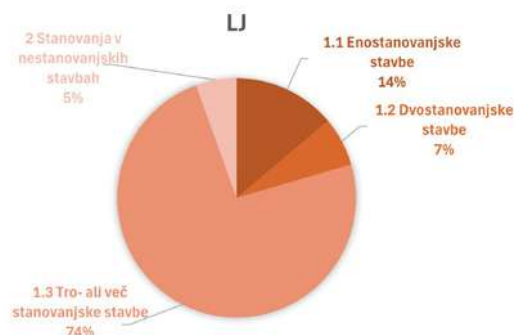
Preglednica 14: Stanovanja po naseljenosti in vrsti stavbe - Ljubljana (SiStat)



Graf 14: Naseljena in nenaseljena stanovanja v Ljubljani (SiStat)



Graf 14.1: Naseljena stanovanja v Ljubljani (SiStat)



Graf 14.2: Nenaseljena stanovanja v Ljubljani (SiStat)

KOMENTAR:

- če delimo št. prebivalcev z uporabno površino stanovanj dobimo, da posameznemu prebivalcu pripada cca **20 m²**

- naseljenih stanovanj je 82 %, nenaseljenih pa 18 %

- največ naseljenih stanovanj je v stanovanjskih stavbah, in sicer v tri- ali večstanovanjskih stavbah, najmanj pa je stanovanj v nestanovanjskih stavbah;

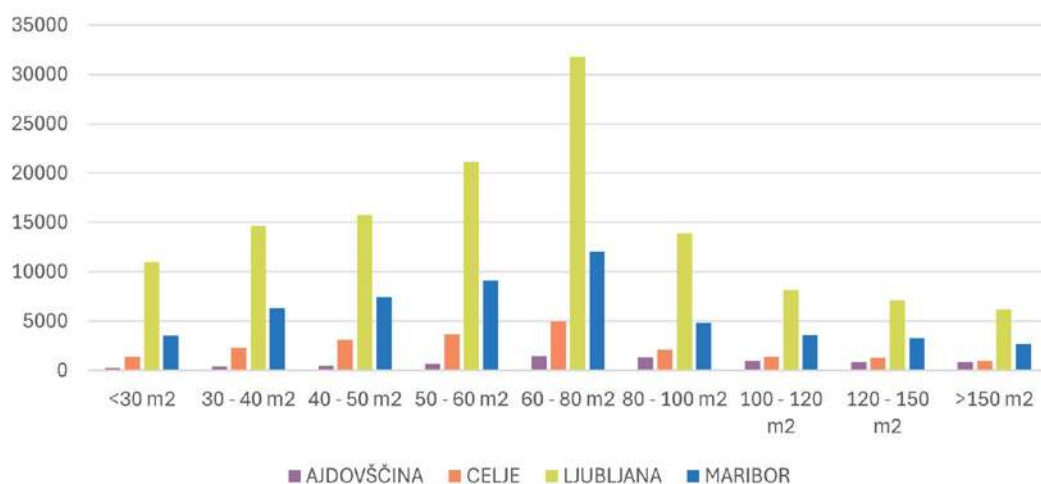
- največ nenaseljenih stanovanj je v stanovanjskih stavbah, in sicer v tri- ali večstanovanjskih stavbah, najmanj pa je stanovanj v nestanovanjskih stavbah;

- tudi glede na velikost občine in velikega števila prebivalcev lahko zaključimo, da večina prebivalstva živi v večstanovanjskih stavbah, kot so bloki, vile, stolpnice

2.10 Stanovanja po uporabni površini 2021

	< 30 m ²	30 - 40 m ²	40 - 50 m ²	50 - 60 m ²	60 - 80 m ²	80 - 100 m ²	100 - 120 m ²	120 - 150 m ²	> 150 m ²
AJDOVŠČINA	251	394	471	671	1448	1343	985	887	872
CELJE	1433	2284	3129	3682	4960	2152	1398	1306	977
LJUBLJANA	10990	14677	15781	21180	31775	13922	8167	7118	6206
MARIBOR	3566	6332	7481	9107	12032	4843	3588	3292	2652

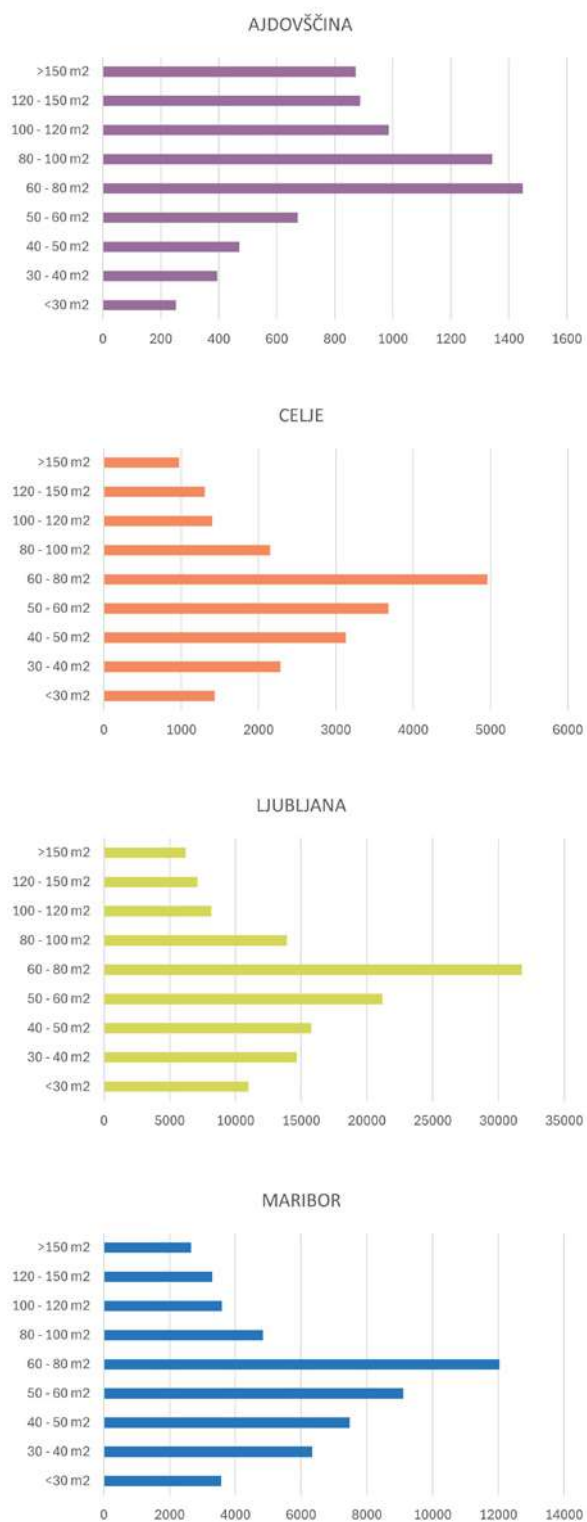
Preglednica 15: Stanovanja po uporabni površini (SiStat)



Graf 15: Stanovanja po uporabni površini (SiStat)

KOMENTAR:

- največ stanovanj ima 60–80 m²
- v Ajdovščini je najmanj stanovanj, ki so manjša od 30 m²
- v Celju, Ljubljani in Mariboru je najmanj stanovanj, ki so večja od 150 m²; prav tako se število stanovanj z večanjem uporabne površine, nad 80 m², zmanjšuje;
- v Ajdovščini se z višanjem uporabne površine stanovanj tudi viša število prebivalcev;

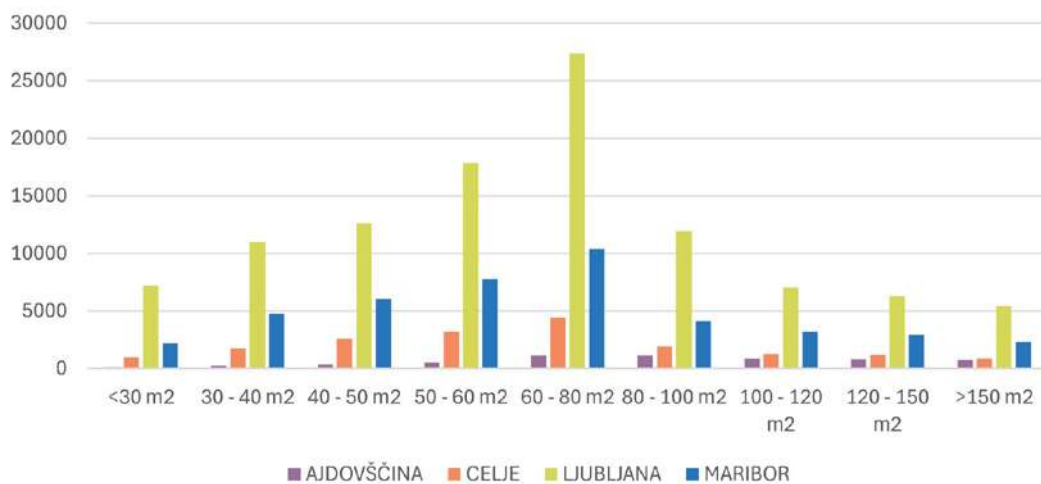


Graf 15: Stanovanja po uporabni površini (SiStat)

2.II Naseljena stanovanja po uporabni površini 2021

	< 30 m ²	30 - 40 m ²	40 - 50 m ²	50 - 60 m ²	60 - 80 m ²	80 - 100 m ²	100 - 120 m ²	120 - 150 m ²	> 150 m ²
AJDOVŠČINA	128	269	337	530	1155	1136	864	810	766
CELJE	980	1786	2550	3190	4388	1919	1258	1191	854
LJUBLJANA	7193	10987	12611	17835	27366	11960	7058	6313	5443
MARIBOR	2188	4796	6070	7757	10410	4117	3190	2935	2309

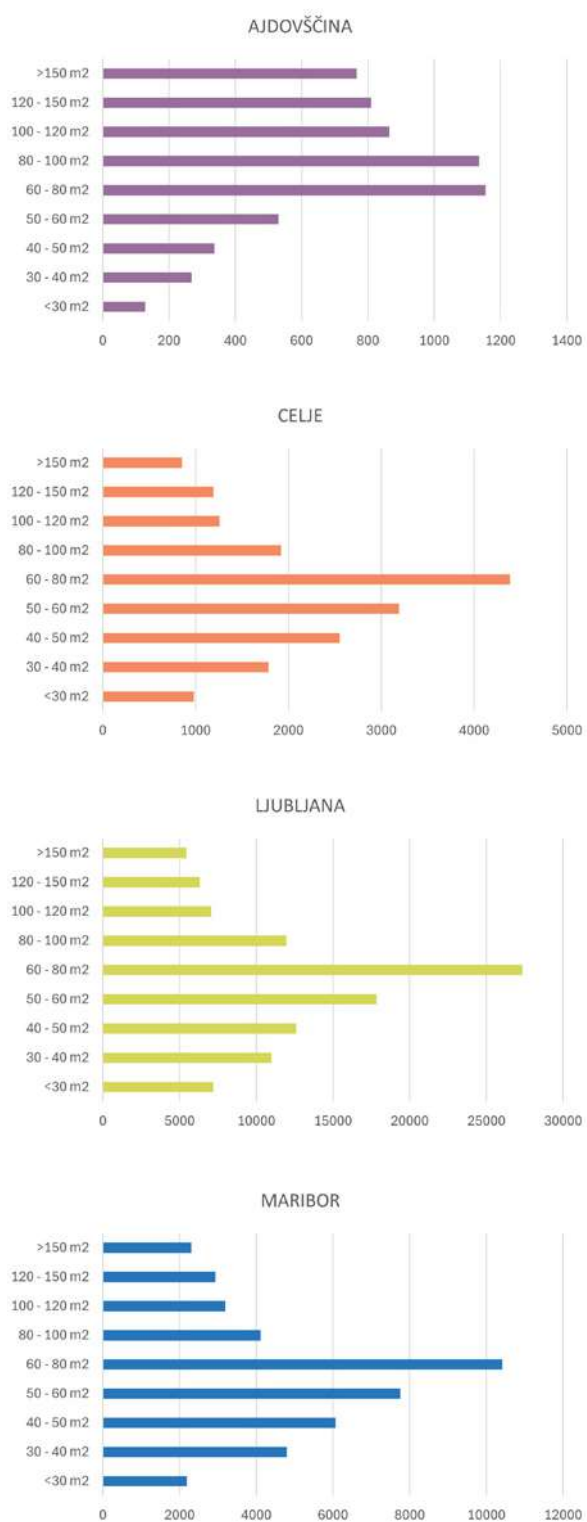
Preglednica 16: Naseljena stanovanja po uporabni površini (SiStat)



Graf 16: Naseljena stanovanja po uporabni površini (SiStat)

KOMENTAR:

- največ naseljenih stanovanj ima 60–80 m²;
- število in razmerja naseljenih stanovanj po uporabni površini so primerljiva s prejšnjim poglavjem;



Graf 16: Naseljena stanovanja po uporabni površini (SiStat)

2.12 Ugotovitve

AJDOVŠČINA

- večina prebivalcev živi v stanovanjskih hišah;
- kvadratura na prebivalca znaša približno 30 m²;
- polovica delovno aktivnega prebivalstva vsak dan za potrebe dela migrira izven svoje občine prebivališča;
- kvadrature stanovanj so večje kot v drugih občinah;
- vsaka oseba v stanovanju ima več m² 'zase';

CELJE

- večji del prebivalcev živi v večstanovanjskih objektih;
- kvadratura stanovanj na osebo je cca 25 m²;
- približno dve tretjini prebivalstva dela v znotraj občine, tretjina pa vsak dan migrira v druge občine zaradi potreb dela;

LJUBLJANA

- večina prebivalcev živi v večstanovanjskih stavbah;
- kvadratura stanovanj na osebo je cca 20 m², kar je nižje kot v drugih občinah;
- 3/4 prebivalstva dela v znotraj občine;
- močne so delovne migracije iz drugih občin v Ljubljano;
- občina nudi več možnosti za delo;
- zaradi porasta števila ljudi je mogoče pomanjkanje infrastrukture za izobraževanje;

MARIBOR

- večina prebivalcev živi v večstanovanjskih stavbah;
- izstopajo dvostanovanjske stavbe;
- kvadratura stanovanj na osebo je cca 29 m², kar je manj kot v Ajdovščini in več kot v Celju in Ljubljani;
- delovne migracije iz drugih občin v Maribor so in znašajo skoraj tretjino;
- občina nudi možnosti za delo, zato večji delež prebivalstva dela znotraj občine;

3 USMERITVE ZA URBANISTIČNO NAČRTOVANJE

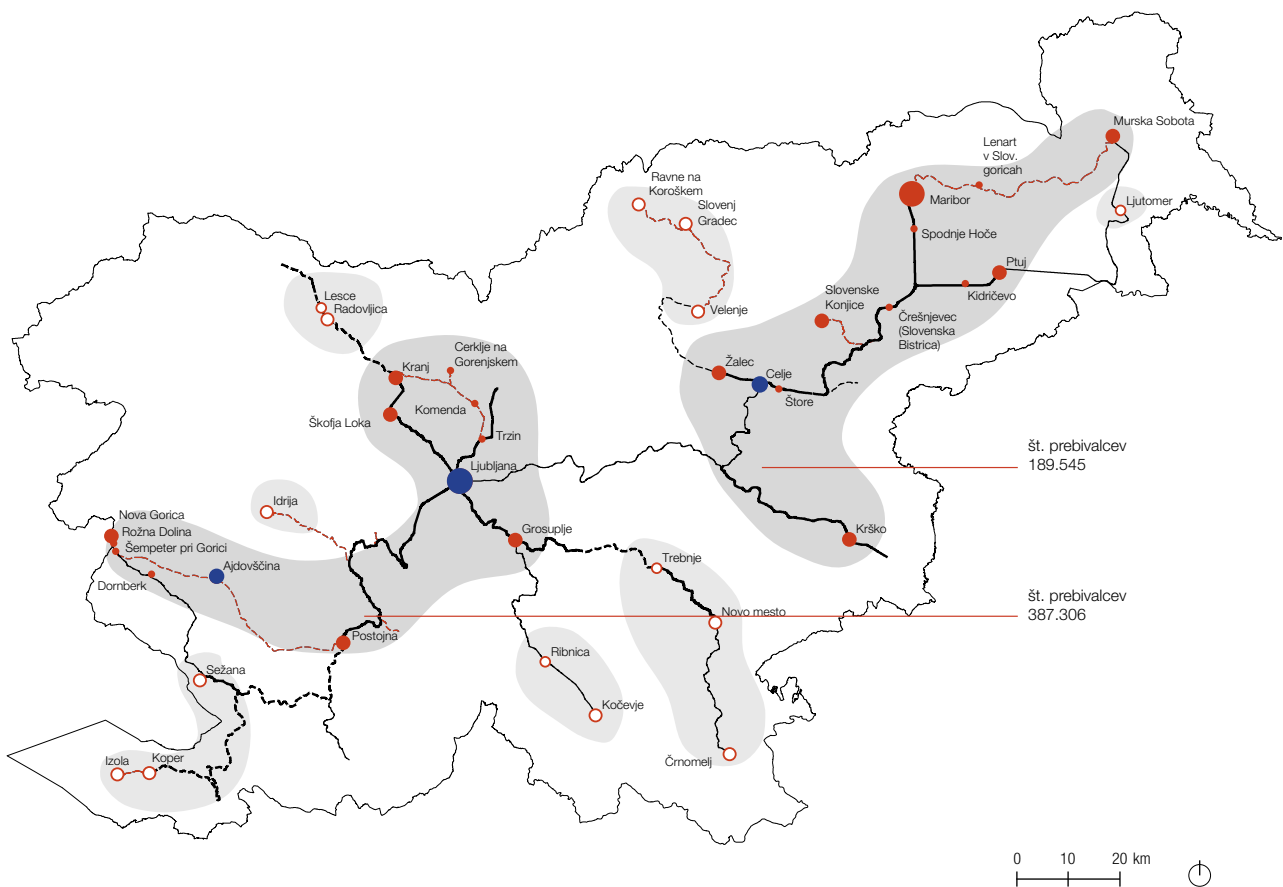
3.1 Usmeritve in kriteriji za urbanistično načrtovanje večmodalnih mobilnostnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje

Usmeritve in kriterije za urbanistično načrtovanje vozlišč smo izdelali na podlagi študije primerov izbranih potencialnih vozlišč. Za pet občin, v katerih del je šest v prvem delu raziskave izbranih lokacij (Ljubljana – Vižmarje, Ljubljana – Železniški muzej, Maribor – Tezno, Ptuj – železniška postaja, Celje – železniška postaja, Ajdovščina – avtobusna postaja) smo izdelali analizo statističnih podatkov o prebivalcih, delovnih migracijah in stanovanjskem fondu. (SURS, 2024)

S terenskimi ogledi smo preverili primernost za gradnjo goste stanovanjske gradnje v območju vozlišča: naklon reliefa do 10 % brez večjih nasipov in usekov, kakovost grajene strukture in s tem povezane možnosti rušitev oziroma kompleksnost morebitne nujne prenove kulturne dediščine, splošne pogoje za kakovostno stanovanjsko gradnjo, kot so osončenje, prevetrenost, in današnje vzorce obnašanja ljudi. (Čerpes idr., 2008; Skalicky, Čerpes, 2019)

S ciljem podati splošno veljavne usmeritve in kriterije smo dodali kriterij, povezan s tipologijo naselij, in kriterij povezan s tipologijo razvojnih strategij. Tako smo izbrali za vsak tip naselja po en primer (velika mesta, mala mesta, podeželska naselja) in za vsako razvojno strategijo prav tako po en primer (novogradnja, prenova, zgoščevanje). Končno smo za podrobno študijo primerov izbrali tri lokacije s potencialom za razvoj vozlišča z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje: Ljubljana - Škofovi zavodi (železniška postaja Vižmarje), Celje (železniška postaja Celje) in Ajdovščina (avtobusna postaja Ajdovščina). V nadaljevanju smo za vse tri primere izdelali strateške urbanistične zasnove, iz katerih smo povzeli usmeritve za urbanistično načrtovanje. Usmeritve za arhitekturno načrtovanje smo izdelali na podlagi sistematične aplikacije referenčnih primerov izvedene ali načrtovane stanovanjske gradnje v strateško urbanistično zasnovo.

Bistvene lastnosti referenčnih primerov so prikazane v katalogu referenčnih primerov, ki smo jih izbrali po kriterijih določenih v prvem delu raziskave. Usmeritve, ki so izražene s številkami, izhajajo iz obravnavanih študij primerov. Vrednosti so okvirne. Smiselno jih je treba prilagajati specifičnim pogojem posamičnih lokacij in projektov.



Slika 1: Izbrane lokacije s potencialom za razvoj večmodalnih mobilnostnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje

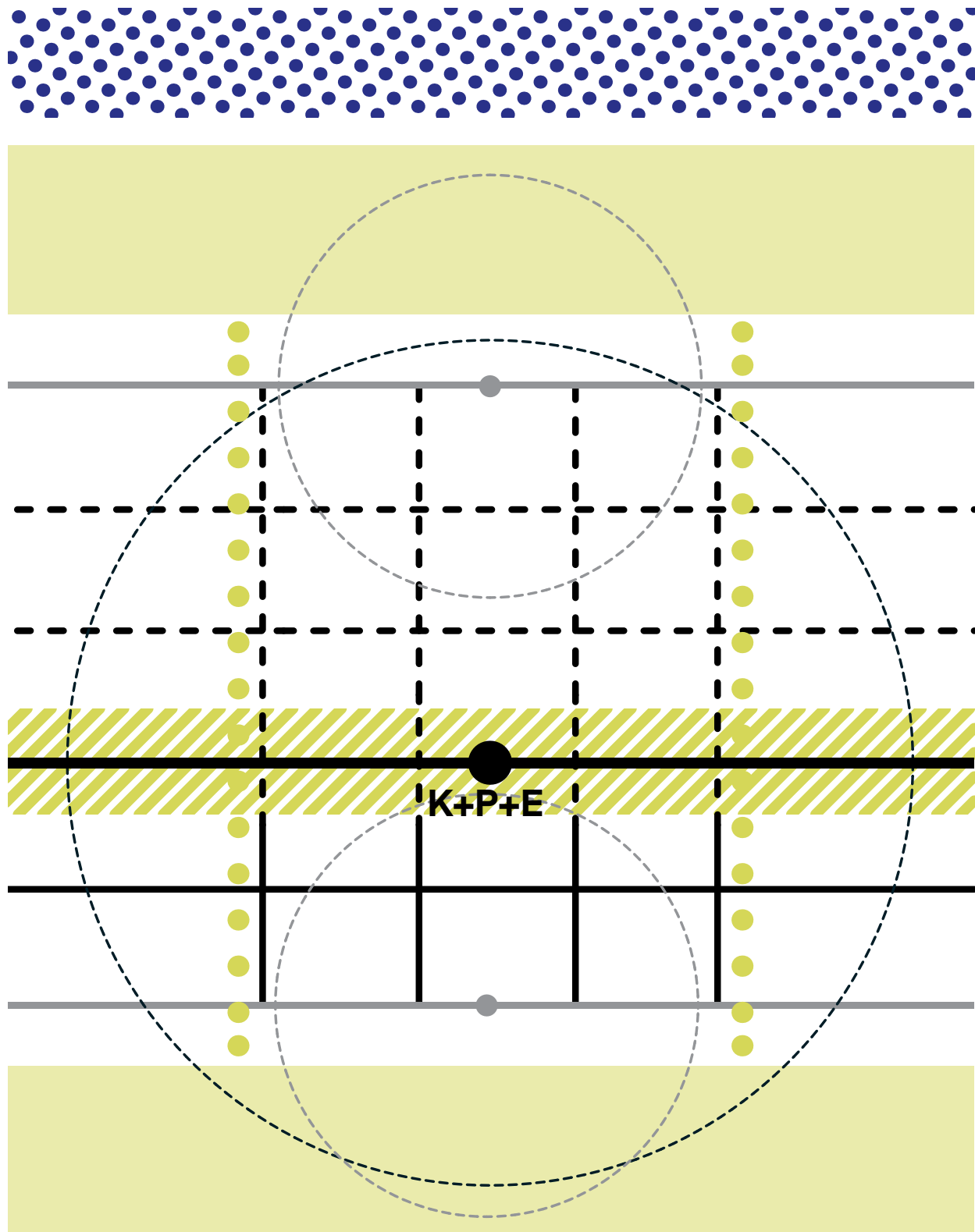
- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● veliko mesto ob časovno konkurenčnem koridorju po CRP V6-2143 ● malo mesto ob časovno konkurenčnem koridorju po CRP V6-2143 ● podeželsko naselje ob časovno konkurenčnem koridorju po CRP V6-2143 ○ malo mesto ob časovno nekonkurenčnem koridorju ali sekundarnem koridorju po CRP V6-2143 ○ podeželsko naselje ob časovno nekonkurenčnem koridorju ali sekundarnem koridorju po CRP V6-2143 | <ul style="list-style-type: none"> — primarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143 --- primarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143 — sekundarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143 --- sekundarni koridor časovno nekonkurenčen koridor po CRP V6-2143 - - - avtobusni koridor po CRP V6-2143 ● izbrane lokacije s potencialom za razvoj večmodalnih mobilnostnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje | <ul style="list-style-type: none"> ● primarno mobilnostno somestje ○ sekundarno mobilnostno somestje |
|---|--|--|

vir podatkov: GURS, 2024, SURS, 2024, ZRC SAZU, 2024

3.2 NOVOGRADNJA

Primer mobilnostnega vozlišča Ljubljana Šentvid - veliko mesto

3.2.1 Razvojni model



Slika 2: Razvojni model mobilnostnega vozlišča z novogradnjo na primeru vozlišča Ljubljana Šentvid

Razvojni model prikazuje načela za razvoj mobilnostnega vozlišča z novogradnjo. Polne črne črte ponazarjajo mrežo obstoječega grajenega tkiva, črtkane črne črte ponazarjajo razširitev obstoječega grajenega tkiva z novogradnjo. Debelejša črna črta ponazarja koridor železniškega javnega prevoza, sive črte ponazarjajo koridorje avtobusnega javnega prevoza. Obstoječe in dodano grajeno tkivo povezuje koridor železniškega javnega prevoza s postajnim kompleksom v središču. Velikost območja širitve z novogradnjo je omejena z radijem dostopnosti 800 metrov od postajališča železniškega javnega prevoza, kjer poteka sekundarni koridor avtobusnega javnega prevoza. V sklopu postajnega kompleksa so kolesarnice, garaža za avtomobile in infrastruktura za lastno proizvodnjo električne energije. Postajni kompleks je obdan z omrežjem zelenih površini in omrežjem javnih prostorov tako, da povezuje obstoječe in novo grajeno tkivo ter krajinske sisteme v okolici. Mobilnostno vozlišče z novogradnjo je samostojni mestni predel, ki je primeren za velika mesta. Le-tam je na razpolago zadostno površina primernih stavbnih zemljišč in zadostno število bodočih prebivalcev za kompleksnejšo gradnjo goste stanovanjske gradnje, razvoj mešanih programov in ekonomično delovanje javnega prevoza.



— železniška proga

● železniška postaja

— avtobusna linija

● avtobusna postaja

K parkirišče za kolesa

P parkirišče za motorna vozila

E elektro polnilnice za vozila

■ zelen krajinski sistem

■ vodni krajinski sistem

● zelena povezava krajinskih sistemov

— obstoječa zidava

— nova zidava

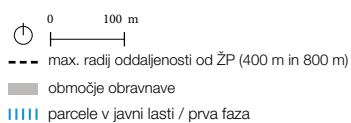
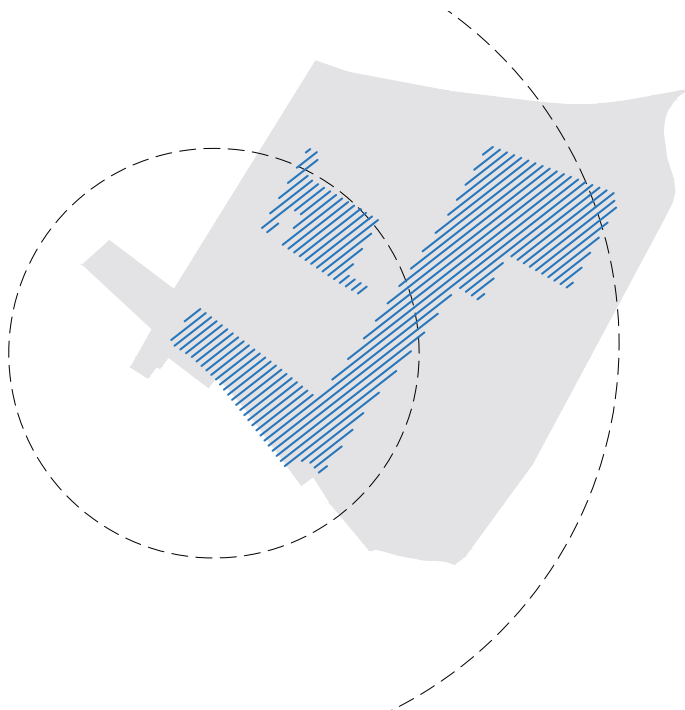
--- R = 800 m

--- R = 400 m

3.2.2 Predstavitev zasnove

3.2.2.1 Velikost območja

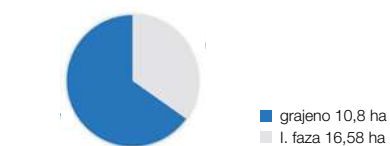
velikost območja: **64,3 ha**
 prva faza: **16,58 ha = 25,8 %**



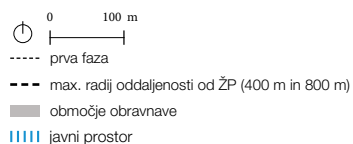
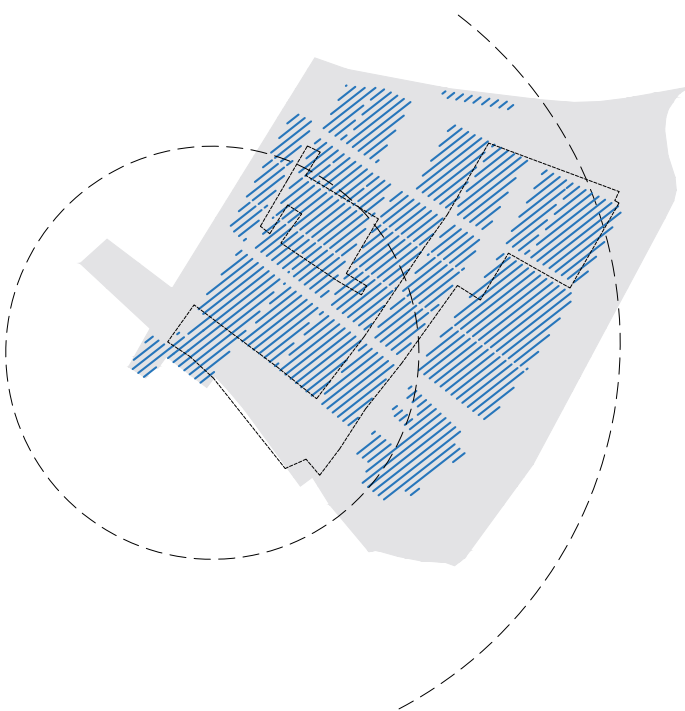
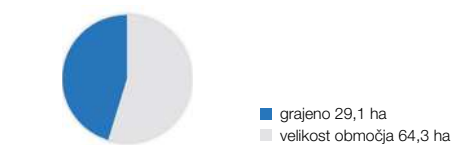
Slika 3: Velikost območja mobilnostnega središča

3.2.2.2 Razmerje polno - prazno

grajeno v prvi fazi: **10,8 ha = 65,2 %**



grajeno: **29,1 ha = 45,3 %**



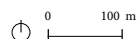
Slika 4: Razmerje polno : prazno

3.2.2.3 Zelene površine

zelene površine v prvi fazi: **4,1 ha = 24,8 %**



zelene površine: **16,5 ha = 25,7 %**

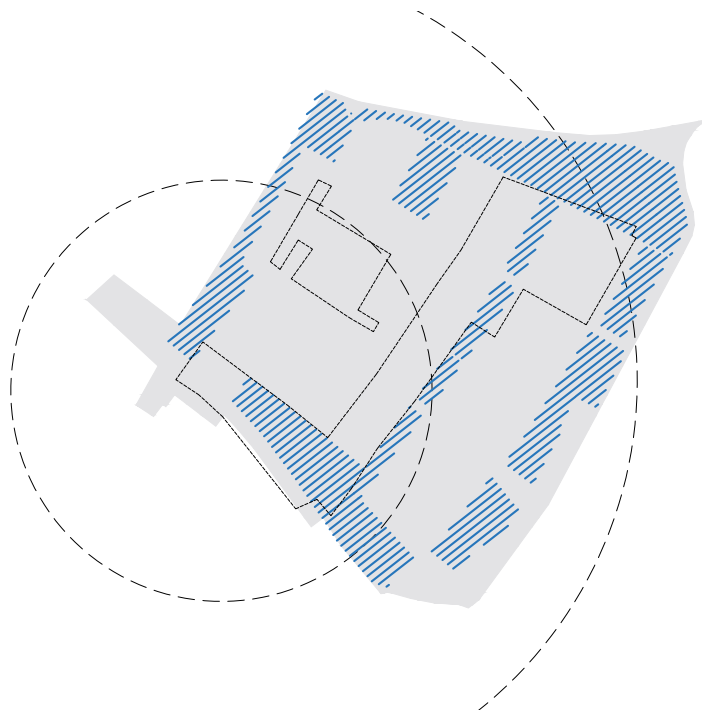


----- prva faza

--- max. radij oddaljenosti od ŽP (400 m in 800 m)

■ območje obravnave

||||| zelene površine



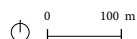
Slika 5: Zelene površine

3.2.2.4 Omrežje javnega prostora

javni prostor v prvi fazi: **4,2 ha = 25,3 %**



javni prostor: **10,4 ha = 16,2 %**

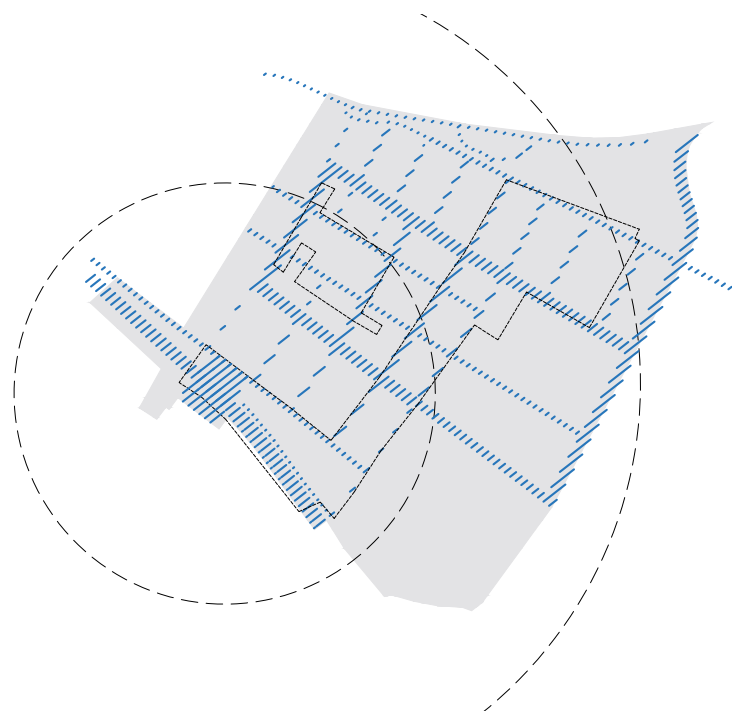


----- prva faza

--- max. radij oddaljenosti od ŽP (400 m in 800 m)

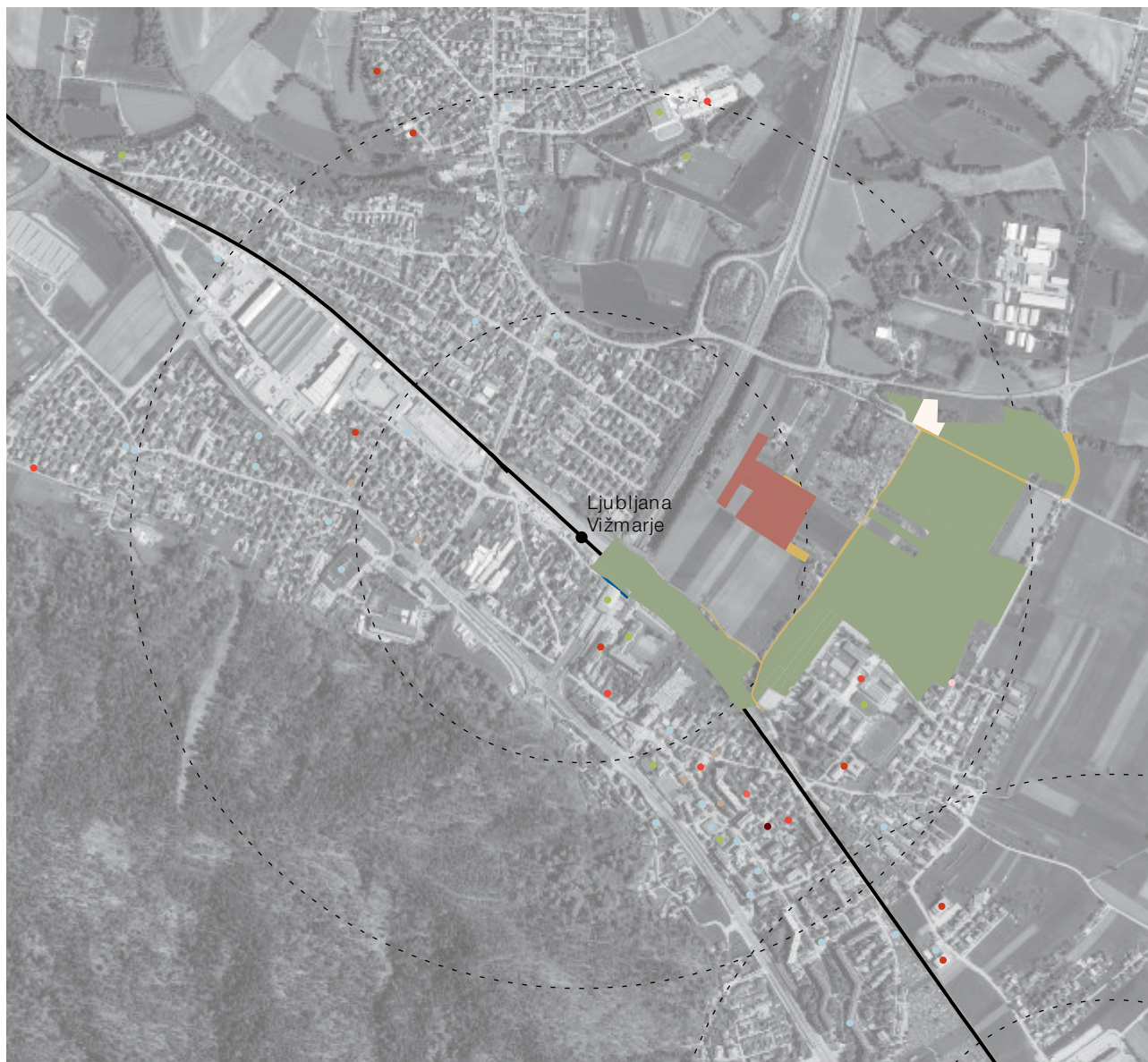
■ območje obravnave

||||| javni prostor



Slika 6: Omrežje javnega prostora

3.2.3 Predstavitev območja



Slika 7: Ljubljana Vižmarje - lastništvo, DUO/FRO, storitve

- | | | |
|---|--|---|
| — primarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143 | ■ zemljišče v lasti Slovenskih železnic | ● šola, vrtec |
| — sekundarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143 | ■ zemljišče v lasti SDH/D.S.U | ● del stavbe za izobraževanje in znanstveno raziskovalno delo |
| - - - avtobusni koridor po CRP V6-2143 | lastništvo zemljišča po tipu lastnika - pravne osebe (GURS, 2023): | ● bolnica, zdravstveni dom, del stavbe za zdravstveno |
| — druge železniške proge | ■ Republika Slovenija | ● banka, pošta, zavarovalnica |
| ● postaja JPP | ■ država | ● poslovni prostor javne uprave |
| ○ radij postaje JPP 500 m | ■ občina | ● trgovski del stavbe |
| ○ radij postaje JPP 1000 m | ■ lokalna skupnost | ● prehrambni gostinski |
| ■ DUO 2 (Koželj, 2016) z zemljišči v javni lasti | ■ družbena lastnina | ● del stavbe za kulturo in razvedrilo |
| ■ FRO (MNVP, 2023) z zemljišči v javni lasti | ■ cerkev | ● muzej in knjižnica |
| ■ DUO 2 (Koželj, 2016) brez zemljišč v javni lasti | ■ po brez matične številke | ● športna dvorana |
| ■ FRO (MNVP, 2023) brez zemljišč v javni lasti | | |

0 250 m

vir podatkov: GURS, 2024, FRO, 2023, DUO 2, 2016

3.2.3.1 Fotodokumentacija



Slika 8: Pogled iz smeri predvidene železniške postaje na območje stanovanjske zidave



Slika 12: Obstoječa železniška infrastruktura



Slika 9: Pogled iz območja za stanovanjsko zidavo na predvideno lokacijo železniške postaje



Slika 13: Obstoječi železniški tir



Slika 10: Pogled na območje predvidene stanovanjske zidave



Slika 11: Pogled na dostop do predvidene železniške postaje

3.2.4 Strateške povezave s širšo okolico

Strategija kaže prostorsko povezanost obravnavanega dela z okoliškimi urbanimi celotami.

Območje je trenutno prazno oz. v veliki večini nepozidano. Prisoten izobraževalni program ostane. Spremeni se lahko 'vojašnica' v drugi bolj primeren program. Območje bo pretežno stanovanjsko, dodani bodo izključno programi, ki sodijo v večjo stanovanjsko sosesko (parkirna garaža, vrtec, medgeneracijsko središče), zato je tudi označeno kot mešana raba ter zelene površine, ki so na vzhodu ločnica od avtoceste, drugod pa povezovalno območje z aktivnostmi.

Z debelo črto je narisana novo vzpostavljena krožna pot, ki napaja sosesko in omogoča dostopnost in raznoliko mobilnost. Vse druge črte pa kažejo poti, ki so med sabo povezane in priključene na glavno os.

★ dogajališče	šola, vrtec
1 avtobusna postaja	del stavbe za izobraževanje in znanstveno raziskovalno delo
2 železniška postaja	bolnica, zdravstveni dom, del stavbe za zdravstveno
3 garažna hiša	banka, pošta, zavarovalnica
4 garaža za kolesa	poslovni prostor javne uprave
--- radij oddaljenosti od železniške postaje	trgovski del stavbe
zelene površine	prehrambni gostinski
mešana raba	del stavbe za kulturo in razvedrilo
dejavnost	muzej in knjižnica
----- prva faza razvoja	športna dvorana
— pot	
— pomembna pot	
— železniška proga	

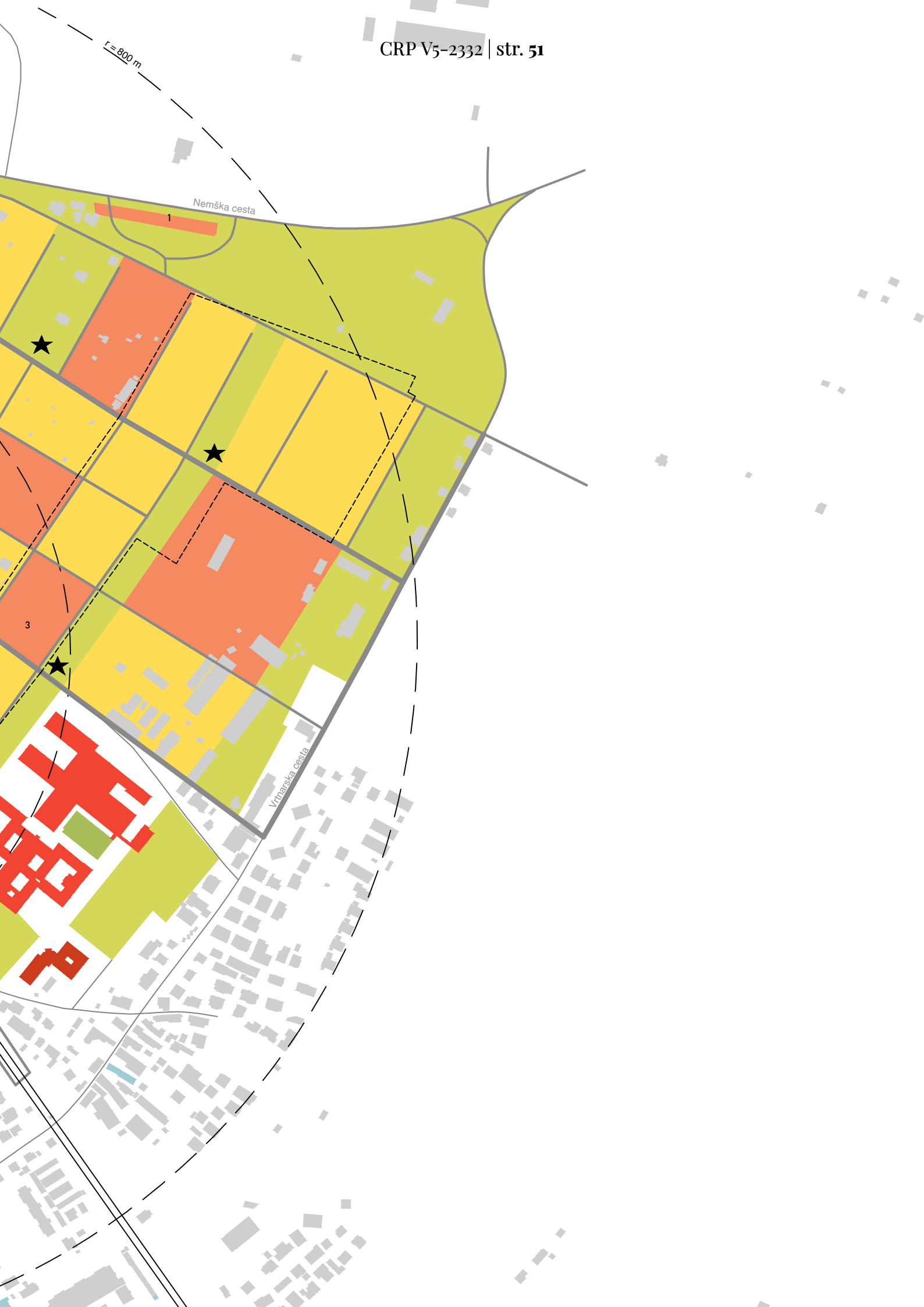
0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 14: Strateške povezave s širšo okolico



3.2.5 Razvoj mobilnostne infrastrukture

Karta mobilnosti je prikaz, kako se ljudje gibljejo znotraj nekega območja. Njen namen je razumeti in načrtovati prometne tokove, dostopnost ter povezave med različnimi načini prevoza. Na karti so vključene poti za pešce in kolesarje ter lokacije javnega prevoza (avtobusna in železniška postajališča).

Nemška na severu in Celovška cesta na jugu imata vključen še avtobusni promet.

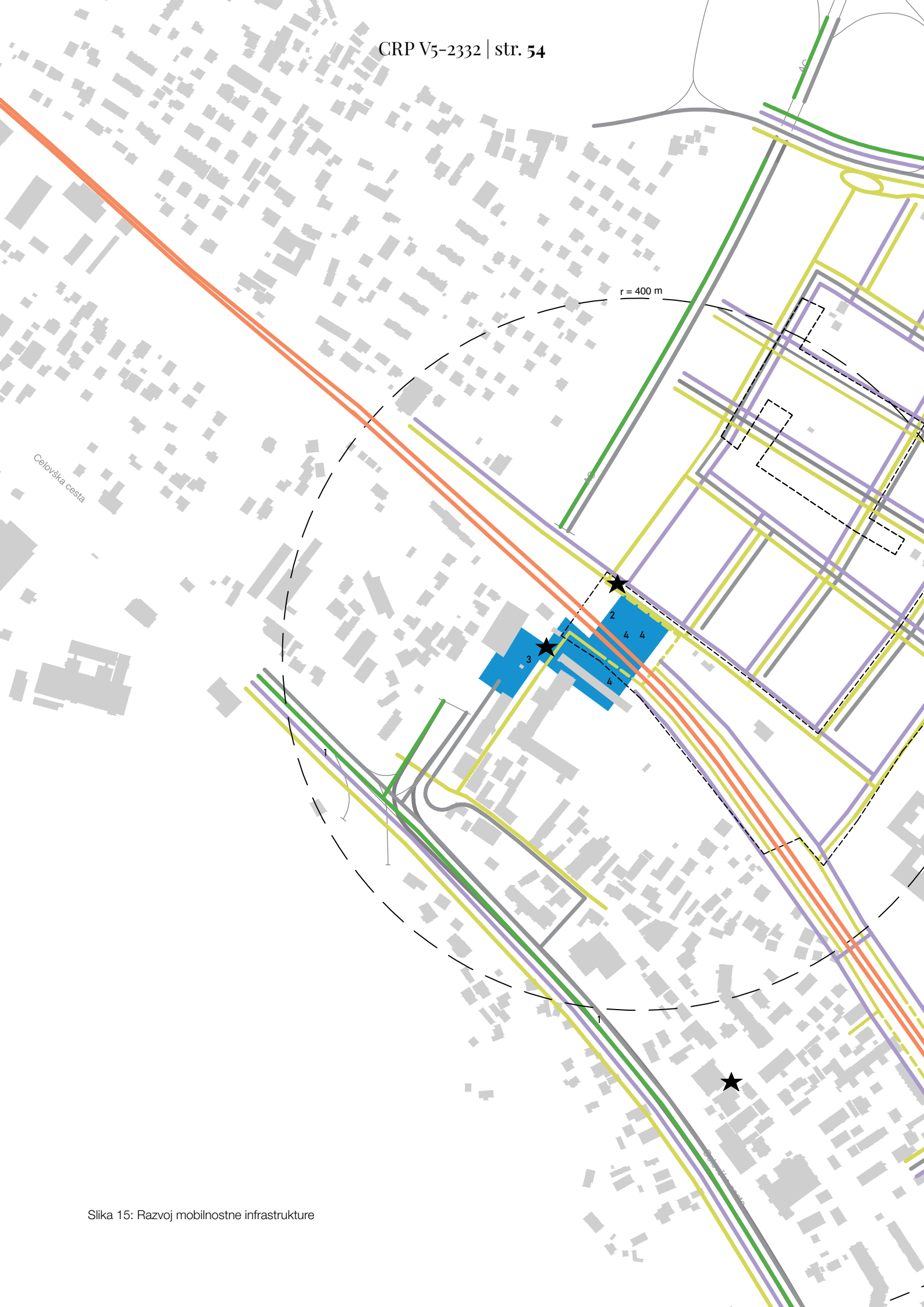
Območje je povezano s peš in kolesarskimi potmi; avtomobili so vključeni v glavni osi in kot dovozne oz. dostopne ceste do novih stavb in bodočih programov.

- | | |
|--|-------------|
| ★ dogajališče | — vlak |
| 1 avtobusna postaja | — avtomobil |
| 2 železniška postaja | — avtobus |
| 3 garažna hiša | — pešec |
| 4 garaža za kolesa | — kolo |
| --- radij oddaljenosti od železniške postaje | |
| ◀ ▶ prehod | |
| ■ mobilnostno središče | |
| ---- prva faza razvoja | |

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 15: Razvoj mobilnostne infrastrukture



3.2.6 Razvoj zelenih površin

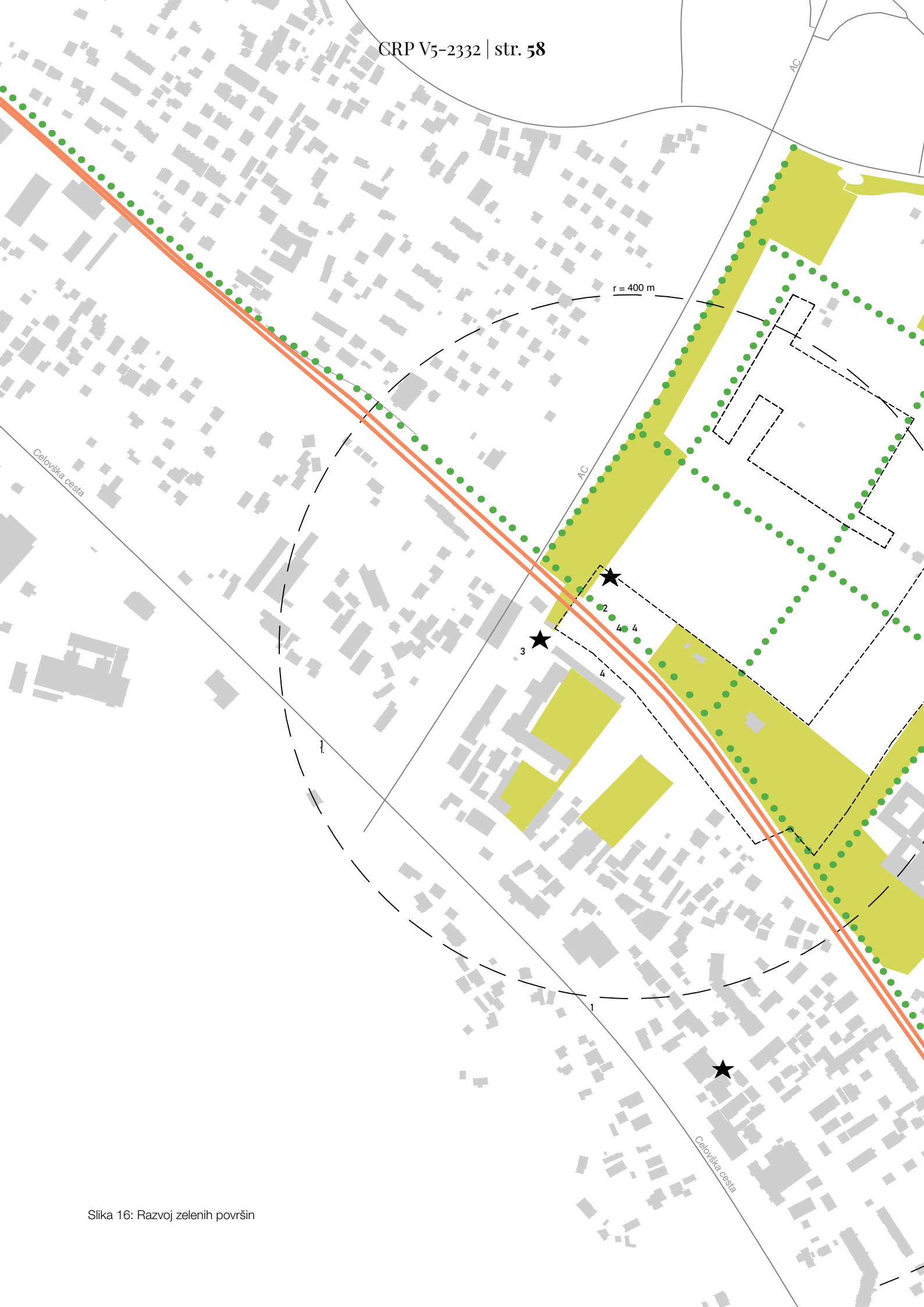
Na tej karti so prikazane zelene površine in drevoredi znotraj urbanega prostora. Jasno so vidna večja območja, kot so parki in rekreacijske površine, pa tudi manjši žepi zelenja med stavbami ali ob cestah. Drevoredi so označeni vzdolž ulic, kar kaže na povezave med posameznimi zelenimi točkami ter na vlogo, ki jo lahko ima mestno drevje pri oblikovanju bolj prijetnega in zdravega bivalnega okolja.

Drevoredi so umeščeni ob ključnih prometnih koridorjih, pri čemer so na severnih in južnih območjih zasnovane večje zelene površine, ki so povezane z manjšimi linearnimi zelenimi pasovi. Obstoječe pokopališče je označeno kot zelena površina, saj je nujno, da se ohrani in zaščiti kot kulturno/družbeno pomemben element.

- ★ dogajališče
- 1 avtobusna postaja
- 2 železniška postaja
- 3 garažna hiša
- 4 garaža za kolesa
- radij oddaljenosti od železniške postaje
- drevored
- železniška proga
- cesta / pot
- zelene površine
- prva faza razvoja

0 200 m 

vir podatkov: GURS, 2025



Slika 16: Razvoj zelenih površin



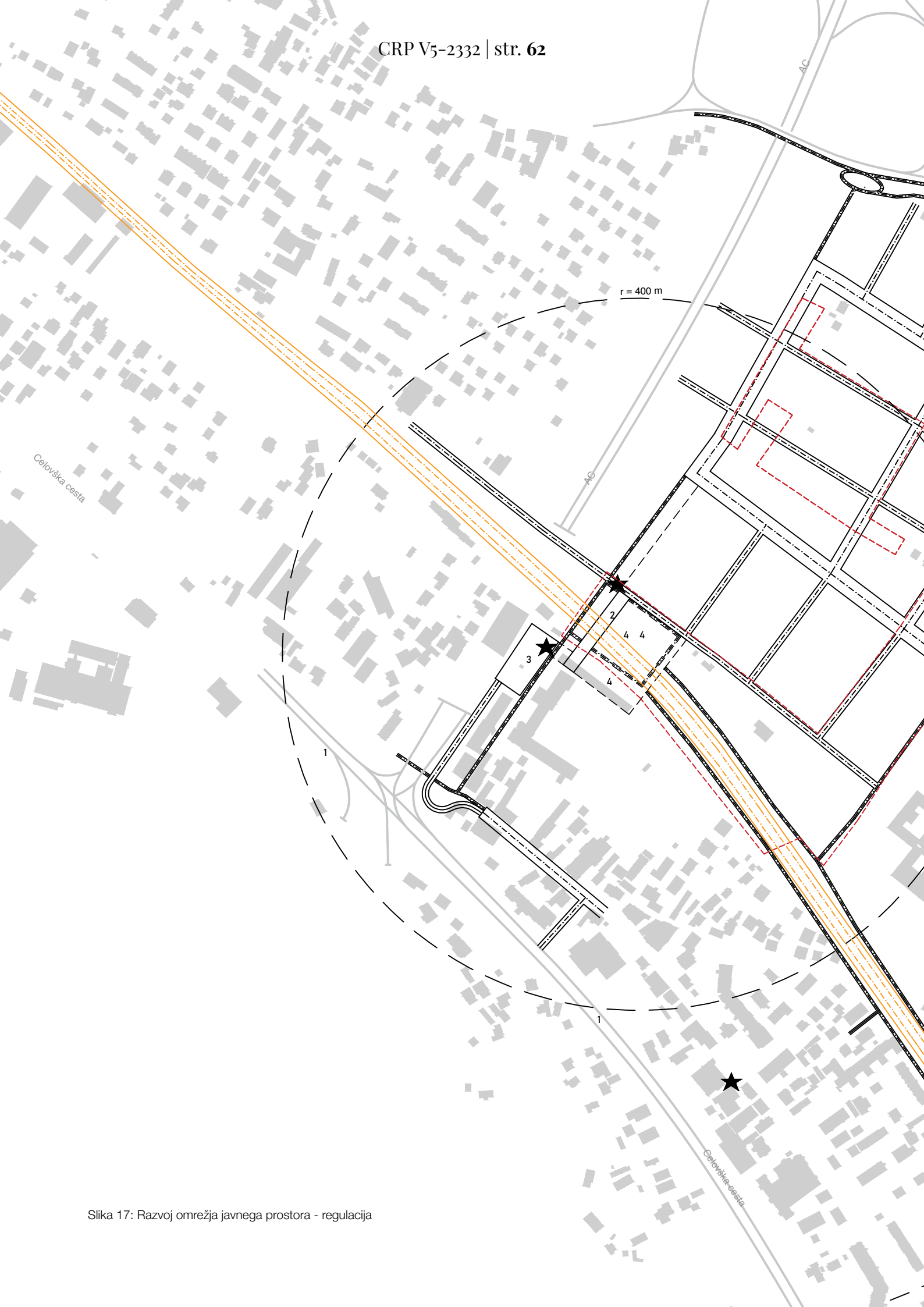
3.2.7 Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija

Karta regulacije javnega prostora prikazuje omrežje koridorjev javnega prostora za različne vrste prometa, kot so avtomobili, kolesarji, pešci in javni prevoz. Pomembni prometni tokovi so oblikovani tako, da zagotavljajo optimalno pretočnost in povezanost med različnimi deli mesta. Narisani koridorji so široki 3 m, 7 m, 14 m in 21 m.

- ★ dogajališče
- 1 avtobusna postaja
- 2 železniška postaja
- 3 garažna hiša
- 4 garaža za kolesa
- koridor železniške proge
- - - os železniške proge
- koridor javnega prostora
- - - os javnega prostora
- vodne površine
- - - - - radij oddaljenosti od železniške postaje
- - - - - prva faza razvoja

0 200 m 

vir podatkov: GURS, 2025



Slika 17: Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija



3.2.8 Razvoj prometnega omrežja

Karta prometnega sistema uporablja različne barve za ponazoritev osi in širine prometnih koridorjev, kar nam omogoča jasen pregled nad različnimi vrstami prometnic.

3-metrski koridor (rumena barva) je namenjen predvsem pešcem in kolesarjem, kjer so poti oblikovane za enostavno in varno gibanje teh uporabnikov.

7-metrski koridor (modra barva) predstavlja manjše lokalne ali dovozne ceste, ki omogočajo dostop do različnih mestnih območij, vendar ne vključujejo večjih prometnih tokov.

14-metrski koridor (zelena barva) vključuje tako vozne pasove kot zelene površine, kar pripomore k izboljšanju mestnega okolja in estetski vrednosti okolja.

21-metrski koridor (vijolična barva) označuje glavno cestno povezavo v območju, ki vključuje vse ključne elemente cestnega profila (vozne pasove, pešpoti, kolesarske steze, obcestne zelenice in infrastrukturne komponente, kot so npr. postajališča in parkirišča).

★ dogajališče	— železniška proga
1 avtobusna postaja	— kolesar / pot (3 m ulični profil)
2 železniška postaja	— 7 m ulični profil
3 garažna hiša	— 14 m ulični profil
4 garaža za kolesa	— 21 m ulični profil
— cesta / pot	
--- radij oddaljenosti od železniške postaje	
---- prva faza razvoja	
- - - koridor ceste / poti	
— os ceste / poti profila	

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 18: Razvoj prometnega omrežja



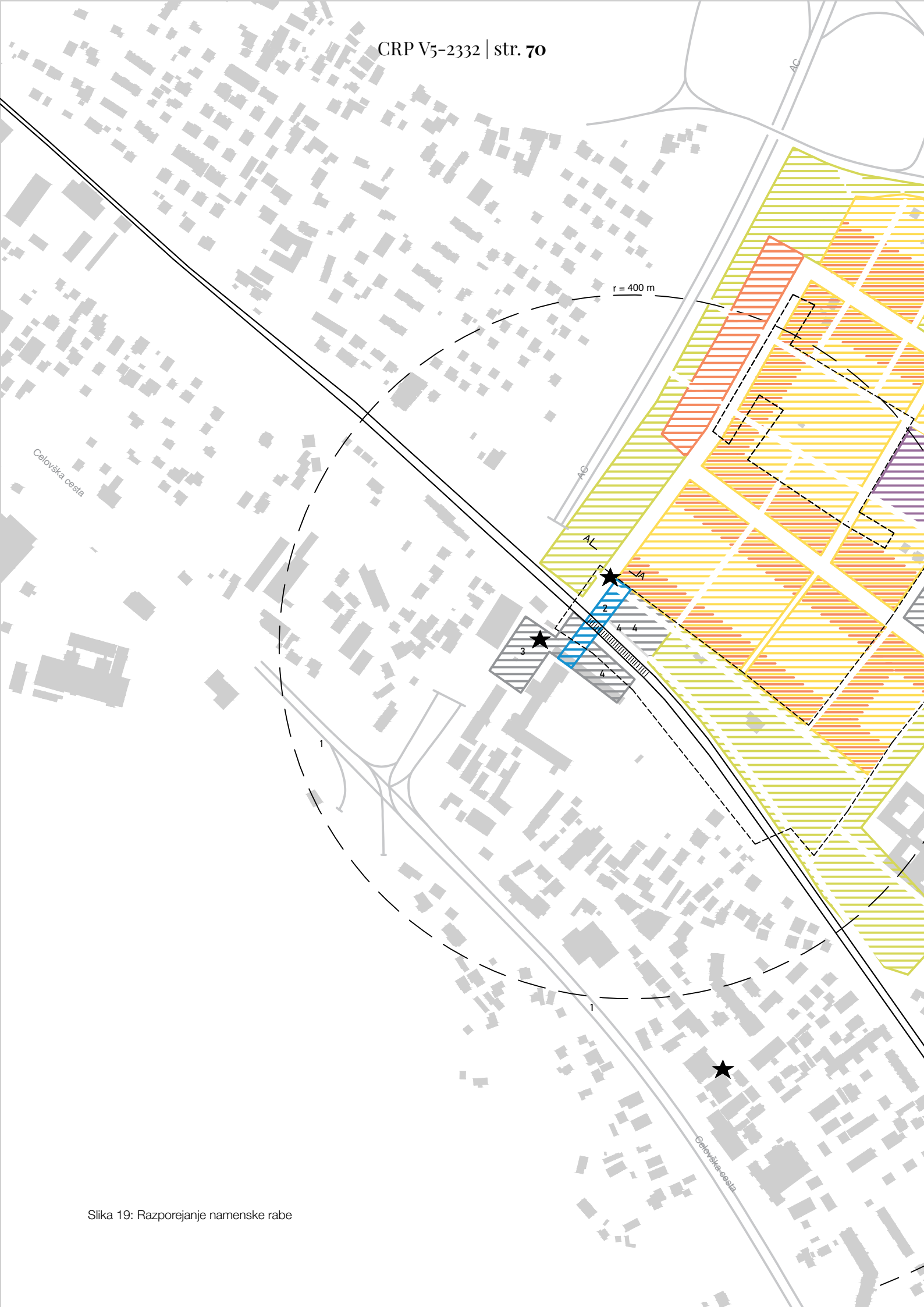
3.2.9 Razporejanje namenske rabe

Karta namenske rabe prikazuje razdelitev prostora po namenu njegove uporabe.

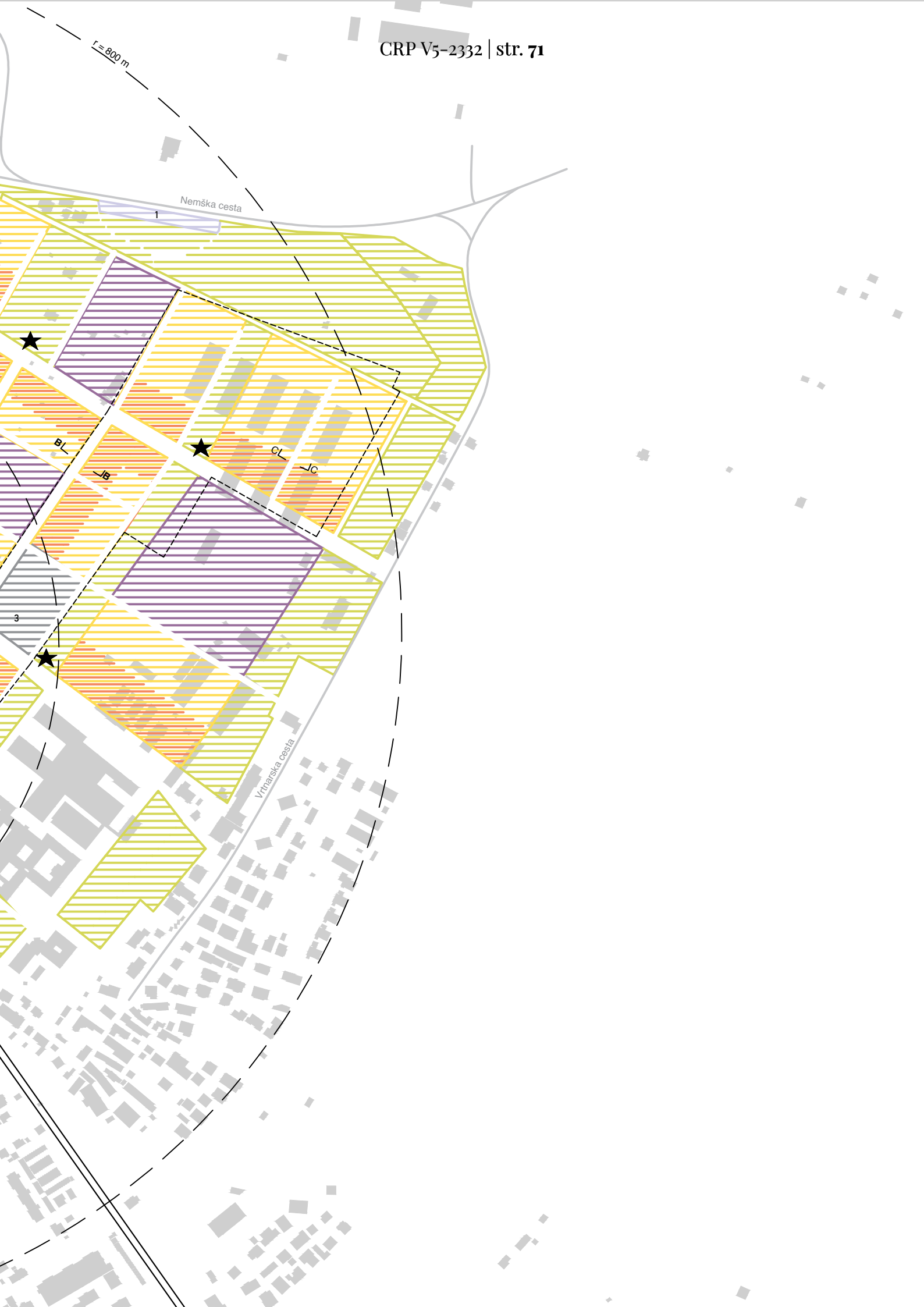
Obrobja lokacije so del zelenih površin. Znotraj gre predvsem za območje stanovanjskih površin, ki imajo ob glavnih poteh dodane tudi javne programe v pritličju. Medgeneracijske površine so del skupnosti, saj združujejo raznolike skupine prebivalcev. Mobilnostno središče vključuje železniško postajo in garažno hišo (avto + kolo). Bele površine, med rabami, so glavne prometne poti; bele črte znotraj posamezne rabe so poti (peš, kolo).

- | | |
|----------------------|---|
| ★ dogajališče | zelene površine |
| 1 avtobusna postaja | stanovanja |
| 2 železniška postaja | javni program v pritličju |
| 3 garažna hiša | vrtec / šola / medgeneracijsko središče |
| 4 garaža za kolesa | garažna hiša |
| — železniška proga | železniška postaja |
| — cesta / pot | avtobusna postaja |
| | storitve |

0 200 m 
vir podatkov: GURS, 2025



Slika 19: Razporejanje namenske rabe



3.2.10 Usmeritve in kriteriji za razvoj večmodalnega vozlišča z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje z novogradnjo

Usmeritve za novogradnjo vozlišča smo izdelali na podlagi študije primera v enem izmed dveh slovenskih velikih mest. Podrobneje smo obdelali lokacijo Ljubljana – Škofovi zavodi v bližini obstoječe železniške postaje Ljubljana Vižmarje.

3.2.10.1 STRATEŠKE USMERITVE IN KRITERIJI ZA POVEZAVO VOZLIŠČA S ŠIRŠO OKOLICO

- Površina območja za razvoj vozlišča z novogradnjo je vsaj 50 ha. Od tega je površina stavbnih zemljišč v javni lasti in/ali državni lasti od 40 %.
- Predvidena namenska raba zemljišč v območju je pretežno stanovanjska.
- Načrtovano območje vozlišča se infrastrukturno naveže na regionalno omrežje infrastrukture, prednostno za javni prevoz, kolesarski in peš promet. Infrastruktura za cestni promet se podreja infrastrukturi za javni prevoz. V največji možni meri je omejena na obseg in potek obstoječega cestnega omrežja.
- Območje vozlišča se programsko, funkcionalno, morfološko in zaznavno z javnim prostorom, zrnatostjo tkiva in programskim ustrojem naveže na obstoječe omrežje prometnih povezav, na obstoječe omrežje zelenih površin in na obstoječe omrežje javnega prostora.
- Krajinski sistemi in njihovi deli v območju vozlišča se v celoti ohranjajo in povezujejo v omrežje sklenjenih zelenih koridorjev v mestu in njegovi okolici.
- Središče vozlišča se naveže na obstoječe nastave vozlišča (vozlišč) ob postaji (postajah) javnega prevoza.
- Površine železniške infrastrukture, ki iz tehnoloških ali drugih vzrokov niso več v rabi, se namenijo za gradnjo mobilnostne infrastrukture, javnih najemnih in združnih stanovanj ter parkovnih površin.
- V prvi fazi se zgradijo javna najemna in združna stanovanja na zemljiščih v javni in/ali državni lasti.
- V območju prve faze izgradnje prevladuje mešana raba (stanovanja in storitveni programi).
- Delež nestanovanjske rabe in količnik izrabe prostora (FI) upadata z oddaljenostjo od postajališča javnega prevoza.
- Prva faza izgradnje je avtonomni mestni predel, ki v radiju peš dostopa zagotavlja vso potrebno infrastrukturo za kakovostno bivanje in delo (dostop do različnih oblik javnega prevoza na lokalni in regionalni ravni, javne in zasebne storitve, mobilnostna infrastruktura, kot so kolesarnice, garaže, električne polnilnice, infrastruktura za proizvodnjo in distribucijo energije ter predelavo odpadkov ipd.).

3.2.10.2 USMERITVE ZA RAZVOJ MOBILNOSTNE INFRASTRUKTURE

- Zasnova mobilnosti izhaja iz peš in kolesarske povezanosti območja z železniško postajo.
- Železniška postaja je vozlišče in središče za izmenjavo različnih oblik mobilnosti (peš, kolo, vlak, avtobus, avto), zato je k njej na zemljiščih v javni in/ali državni lasti dodana večja garažna hiša s polnilnicami za električna vozila, kolesarnica, izposoja koles in izposoja avtomobilov.
- K železniški postaji so dodani storitveni in pisarniški programi.
- Kompleks železniške postaje z javnim prostorom povezuje obstoječe naselje z načrtovanim preko nivojskih in izvennivojskih prehodov.
- S prenovo obstoječih in novogradnjami se oblikuje sklenjeno omrežje peš in kolesarskih poti, ki je v več točkah povezano z obstoječimi omrežji in postajališči javnega prevoza (avtobusnimi in/ali železniškimi).
- V načrtovanem območju goste stanovanjske gradnje se že v prvi fazi na zemljiščih v javni ali/in državni lasti zasnuje večja skupna garaža s kolesarnico, izposoja koles, izposoja avtomobilov in električnimi polnilnicami.
- Ob varstvenih programih (vrtec) je obvezni del mobilnostne infrastrukture parkirišče za vozičke.

3.2.10.3 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZVOJ OMREŽJA ZELENIH POVRŠIN

- Obstoječe zelene površine, vodne površine, vrste dreves in posamična večja drevesa se ohranjajo. (PREREZ G - G)
- Z drevoredi in novo oblikovanimi zelenimi površinami se obstoječe in načrtovane zelene površine povežejo v omrežje, ki je povezano s krajinskimi koridorji zunaj območja vozlišča.
- Sestavni del mobilnostnega središča ob železniški postaji je večja parkovna površina.
- Površine železniške infrastrukture, ki trajno niso v aktivni rabi in niso del načrtovanih stavbnih parcel, so preoblikovane v zelene površine.

3.2.10.4 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZVOJ OMREŽJA JAVNEGA PROSTORA / REGULACIJA

- Geometrija mreže javnega prostora sledi obstoječi mreži parcelacije, poti in cest.
- Omrežje javnega prostora je zvezno povezano z omrežjem javnega prostora v širši okolici.
- Omrežje javnega prostora je sestavljeno iz uličnih koridorjev različnih širin z modulom 7 m: široke ulice (21 m), ulice (14 m) in prehodi (7 m).

- Različne širine uličnih koridorjev določajo položaj posamezne ulice v hierarhiji urbanega omrežja. Najširše ulice so glavne ulice. Ob njih so največje gostote gradnje in največ nestanovanjskih programov. Prevozne so za izvirno – ciljni cestni promet. Ulice so namenjene dostopu do storitev in stanovanj. Prehodi so namenjeni dovozu do posameznih storitveno-stanovanjski enot in bližnjicam za pešce in kolesarje.
- Javne stavbe z javnimi in drugimi za prebivalce pomembnimi storitvenimi programi so umeščene ob široke ulice in ulice, predvsem na njihova križišča, kjer so razviti drugi tipi javnega prostora (trgi, parki, ploščadi ipd.).
- Vzdolž vseh uličnih koridorjev potekajo peš in kolesarske povezave.

3.2.10.5 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZVOJ PROMETNEGA OMREŽJA

- Železniški promet poteka po obstoječi železniški progi.
- V območju vozlišča ni glavnih in zbirnih cest, ki bi se navezovala na sosednje mestne predele.
- Cestno omrežje je hibridno. Sestavljajo ga sklenjena cestna zanka za ciljno – izvorni promet in slepe dovozne ceste do stavb, ki se nanjo navezujejo.
- Sklenjena cestna zanka naj bo čim krajša in pripeta v eni točki na cestno mrežo v okolici vozlišča.
- Skupna garažna hiša za prebivalce je čim bližje priključku cestne zanke na cestno mrežo v okolici.
- Izteki slepih dovoznih cest so s kolesarskimi in peš potmi povezani v sklenjeno omrežje.

3.2.10.6 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZPOREJANJE NAMENSKE RABE POVRŠIN

- Ocena količinskih kazalcev:
Velikost območja vozlišča = 64,3 ha
Velikost območja I. faze = 16,58 ha oz. 25,8 % celotne površine območja vozlišča
Delež javnega prostora = 10,4 ha oz. 16,2 %
Delež zelenih površin = 16,5 ha oz. 25,7 %
Količnik zazidanosti (FZ) = 0,5 (29,1 ha grajenega)
- V območju prevladuje mešana raba.
- Ob širokih ulicah so v pritličjih storitveni programi.
- Ob ulicah so v pritličjih skupni in storitveni programi.
- Ob ulicah in prehodih so v pritličjih stanovanja in varstveni ter izobraževalni programi.
- Varstveni in izobraževalni programi so v območju vozlišča povezani z zelenimi površinami neposredno ali vzdolž prehodov za pešce in kolesarje v oddaljenosti največ 50 m.
- Varstveni in izobraževalni programi so povezani

z mobilnostnim središčem in stanovanji vzdolž ulic in prehodov s peš in kolesarskimi potmi tako, da omogočajo varen dostop od stanovanj mimo varstvenih in izobraževalnih programov do vozlišča.

3.2.10.7 USMERITVE IN KRITERIJI ZA OBLIKOVANJE JAVNEGA PROSTORA

- Oblikovanje javnega prostora je skladno z njegovo vlogo v hierarhiji omrežja javnega prostora.
- Razdeljen je v tri tipične profile uličnih koridorjev: široka ulica, ulica in prehod.
- ŠIROKE ULICE širine 21 m (PREREZ A - A) so obojestransko obdane s sklenjenimi gradbenimi linijami, ki so prekinjene s prehodi za pešce in kolesarje na najmanj vsakih 100 m.
- Gradbene linije se sekvenčno lahko odmikajo v notranjost skladno z izborom stavbnega tipa in orientacijo ulice (S - J / V - Z).
- Višina vencev ob širokih ulicah je 21 m z možnostjo dodajanja terasne etaže.
- Višina pritličnih etaž je 7 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- Višina etaž nad pritličjem je najmanj 3.50 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- V pritličjih širokih ulic so izključno storitveni in javnosti dostopni programi.
- Profil ulice je sestavljen iz obojestranske enosmerne kolesarske poti in pločnika, iz obojestranskega pasu za obcestno parkiranje in dvosmernega vozišča za cestni promet.
- Kolesarske in pešceve površine so nivojsko ločene od vozišča.
- Pešceve površine so prekrte s tlakovci v pesku, ki so povezani z vodoprepustno fugirno maso v svetli pastelni barvi.
- Kolesarske steze so tlakovane z utrjenim vodoprepustnim tlakom v svetli pastelni barvi.
- Pas za obcestno parkiranje je nivojsko zravn z voziščem. Tlakovan je z utrjenim vodoprepustnim tlakom v svetli pastelni barvi in je prekinjen z otoki peska ali zelenih površin.
- Vozišče je z drevoredom ločeno od kolesarske poti.
- Kolesarska pot je z drevoredom ločena od peščevih površin.
- Vozišče je tlakovano z ekološkim betonom (brez cementa) v svetli pastelni barvi.
- Izogibamo se materialom z bleščečo površino.
- Dovoljena hitrosti za vozila je 30 km/h.

- ULICE širine 14 m (PREREZ B -B) so obojestransko obdane s sklenjenimi gradbenimi linijami, ki so prekinjene s prehodi za pešce in kolesarje na najmanj vsakih 100 m.
- Gradbene linije se sekvenčno lahko odmikajo v notranjost skladno z izborom stavbnega tipa in orientacijo ulice (S - J / V - Z).
- Višina vencev ob ulicah je 14 m z možnostjo dodajanja terasne etaže.
- Višina pritličnih etaž je 7 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- Višina etaž nad pritličjem je najmanj 3.50 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- Na eni strani ulice so v pritličjih skupni programi za stanovalce in v nadstropjih stanovanja. Na nasprotni strani ulice so v pritličju storitveni in za javnost dostopni programi, v nadstropjih so stanovanja.
- Niz stavb s storitvenimi in javno dostopnimi programi ima v pritličju javno dostopne arkade.
- Profil ulice je sestavljen iz pločnika, iz enostranskega pasu za obcestno parkiranje in dvosmernega vozišča za cestni promet z integrirano kolesarsko stezo.
- Peščeve površine so nivojsko ločene od vozišča.
- Peščeve površine so prekrte s tlakovci in v pesku, ki so povezani z vodoprepustno fugirno maso v svetli pastelni barvi.
- Pas za obcestno parkiranje je nivojsko zravnal z voziščem. Tlakovan je z utrjenim vodoprepustnim tlakom v svetli pastelni barvi in je prekinjen z otoki peska ali zelenih površin.
- Vozišče je tlakovano z ekološkim betonom (brez cementa) v svetli barvi.
- Izogibamo se materialom z bleščečo površino.
- Vozišče je z obojestranskim drevoredom ločeno od peščevih površin.
- Dovoljena hitrost za vozila je 30 km/h.
- PREHODI širine 7m (PREREZ C -C) je obojestransko obdan s sklenjenimi gradbenimi linijami, ki so prekinjene s prehodi za pešce in kolesarje na najmanj vsakih 50 m.
- Višina vencev ob prehodih je 10,5 m z obveznim zamikom gradbene linije v notranjost na višini 7 m.
- Višina etaž je 3,50 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- V pritličnih prostorih so skupni prostori za stanovalce, v preostalih etažah so stanovanja.
- Profil prehoda je enovit skupni prometni prostor za pešce, kolesarje in avtomobile.
- Skupni prometni prostor je prekrit s tlakovci v pesku, ki so povezani z vodoprepustno fugirno maso v svetli pastelni

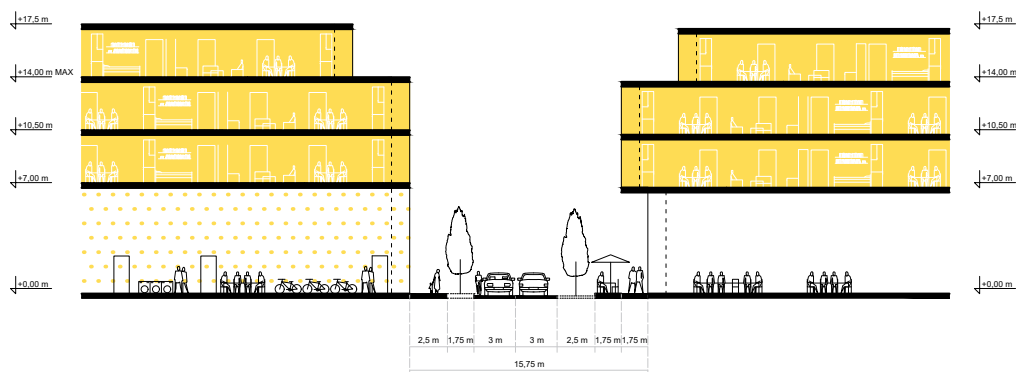
barvi.

- Izogibamo se materialom z bleščečo površino.
- Dovoljena hitrosti za vozila je 10 km/h.
- Izogibamo se krožiščem večjih dimenzij. V nujnih primerih z vidika obračanja vozil za 180 ali več stopinj se umeščajo mala urbana krožišča do $2r = 22 - 35$ m za okvirno zmogljivost 15.000 vozil/dan.
- Umeščanje krožišč pred varstvene, zdravstvene in izobraževalne ustanove je izključeno.
- Pri ukrepih za zaščito vseh tipov javnega in zasebnega prostora pred hrupom se izogibamo uporabi protihrupnih ograj. Škodljive vplive hrupa preprečujemo z ustrezno postavitvijo in oblikovanjem volumnov stavb ter fasadnega ovoja, kot je razvidno iz kataloga referenčnih primerov.



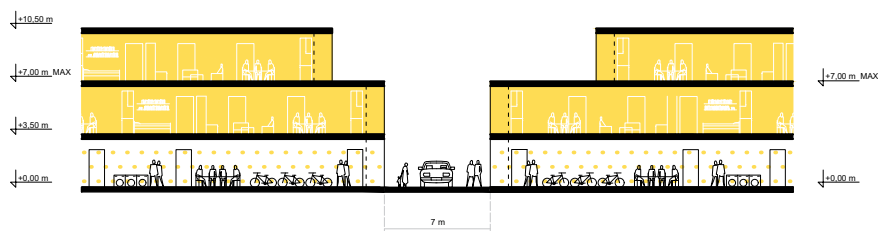
M 1 : 500

Slika 20: PREREZ A-A: Tipični profil široke ulice



M 1 : 500

Slika 21: PREREZ B-B: Tipični profil ulice



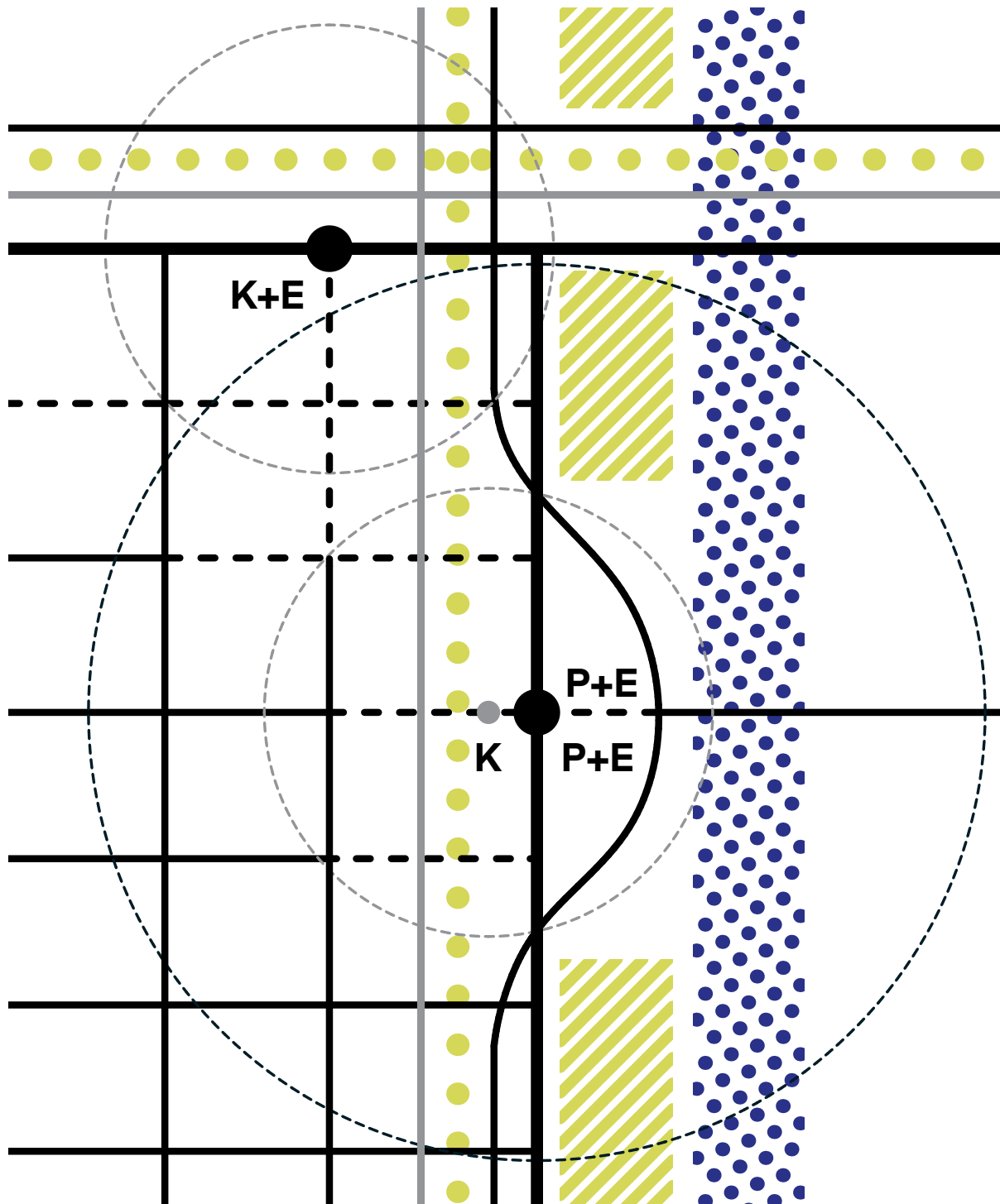
M 1 : 500

Slika 22: PREREZ C-C: Tipični profil prehoda

3.3 PRENOVA

Primer mobilnostnega vozlišča Celje - malo mesto

3.3.1 Razvojni model



Slika 23: Razvojni model mobilnostnega vozlišča s prenovo na primeru Celje

Razvojni model prikazuje načela za razvoj mobilnostnega vozlišča s prenovo obstoječega urbanega tkiva. Polne črne črte ponazarjajo ulično mrežo obstoječega gosto grajenega tkiva, črtkane črte ponazarjajo ulično mrežo prenovljenih predelov mesta. S sivimi črtami so prikazani koridorji javnega avtobusnega prevoza in z debelejšimi črnimi črtami koridorji javnega železniškega prevoza. Obstoječa postaja javnega železniškega prevoza je razširjena v postajni kompleks s postajališčem za javni avtobusni prevoz, garažo za kolesa, garažo za avtomobile in infrastrukturo za lastno proizvodnjo električne energije. Območja, ki so primerna za umeščanje goste stanovanjske gradnje, so v primeru prenove razdeljena na več lokacij. Te so razpršene v radiju oddaljenosti 400 metrov okoli postajnega kompleksa. Primerne lokacije za gosto stanovanjsko gradnjo, ki so od osrednjega postajališča javnega prevoza oddaljene več kot 400 metrov, so navezane na sekundarne koridorje javnega prevoza s postajališči brez infrastrukture za parkiranje avtomobilov in gosto mrežo javnega prostora s prednostjo za peš in kolesarski promet povezana s središčem mobilnostnega vozlišča. Obstoječe glavne ceste za tranzitni cestni promet, ki potekajo skozi območje mobilnostnega vozlišča, so preurejene v javni prostor ulic za peš, kolesarski in javni prevoz, med tem ko je cestni promet umaknjen na obvozne ceste ob rob območja mobilnostnega vozlišča. S preusmerjanjem prometnih tokov in prenovo omrežja javnega prostora so razpršena območja nove stanovanjske gradnje, mestno središče in postaja javnega železniškega prevoza povezani v funkcionalno celoto, ki zagotavlja zadostno število uporabnikov za ekonomično delovanje javnega prevoza tudi v malih mestih.



železniška proga



železniška postaja



avtobusna linija



avtobusna postaja

K parkirišče za kolesa

P parkirišče za motorna vozila

E elektro polnilnice za vozila

zelen krajinski sistem

vodni krajinski sistem

zelen povezava krajinskih sistemov

obstoječa zidava

nova zidava

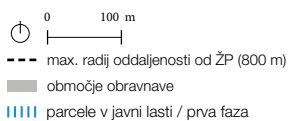
R = 800 m

R = 400 m

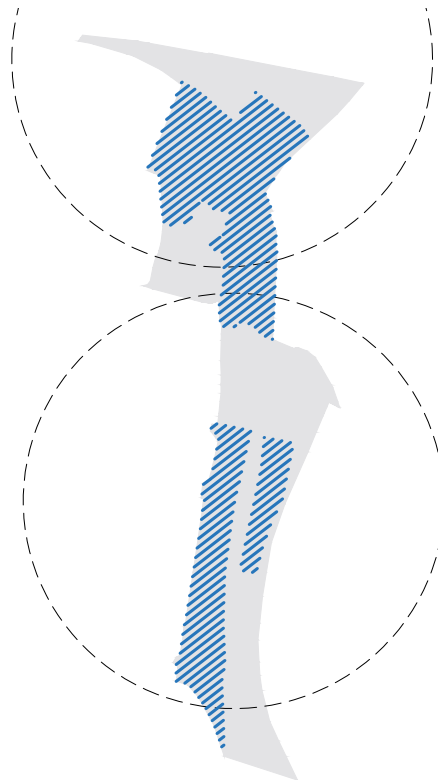
3.3.2 Predstavitev zasnove

3.3.2.1 Velikost območja

velikost območja: **25,7 ha**
prva faza: **11 ha = 42,91 %**

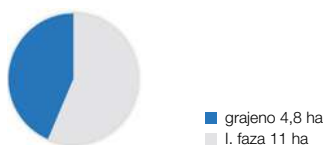


Slika 24: Velikost območja mobilnostnega vozlišča

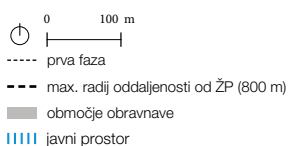


3.3.2.2 Razmerje polno - prazno

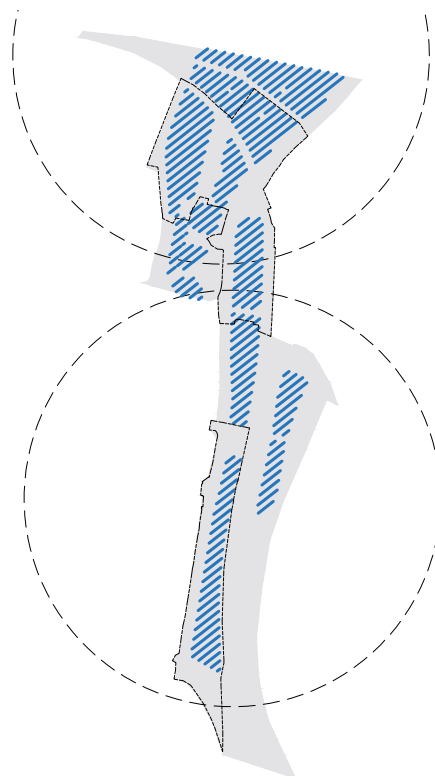
grajeno v prvi fazi: **4,8 ha = 43,6 %**



grajeno: **9,5 ha = 36,86 %**



Slika 25: Razmerje polno : prazno



3.3.2.3 Zelene površine

zelene površine v prvi fazi: **1,9 ha = 17,3 %**



zelene površine: **6,4 ha = 24,96 %**



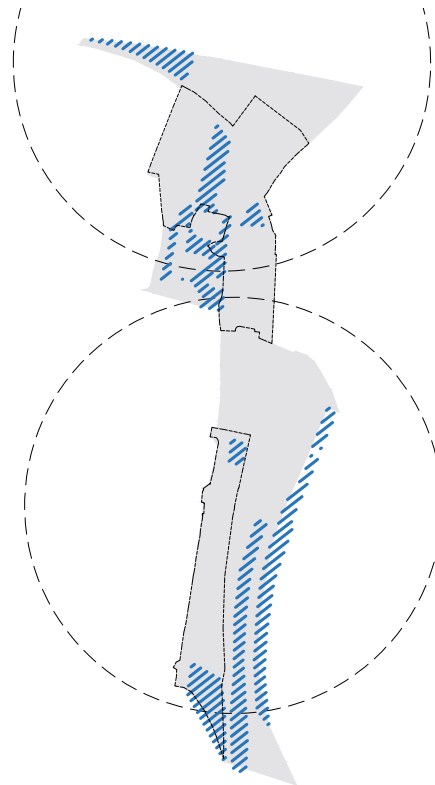
----- prva faza

--- max. radij oddaljenosti od ŽP (800 m)

■ območje obravnave

||||| zelene površine

Slika 26: Zelene površine

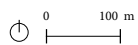


3.3.2.4 Omrežje javnega prostora

javni prostor v prvi fazi: **3,28 ha = 29,8 %**



javni prostor: **8,5 ha = 33 %**



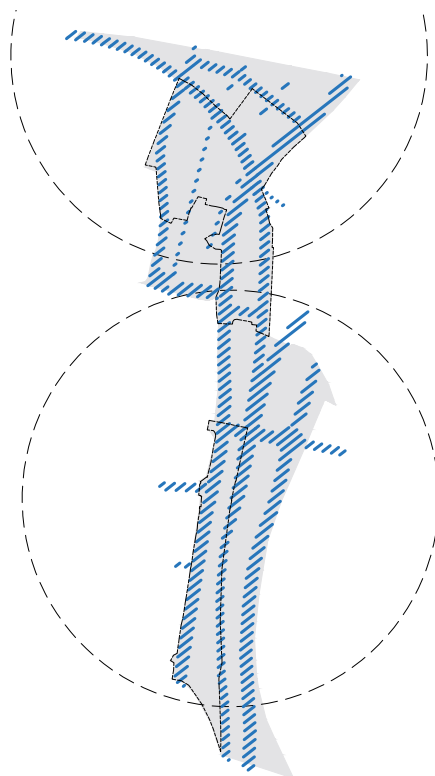
----- prva faza

--- max. radij oddaljenosti od ŽP (800 m)

■ območje obravnave

||||| javni prostor

Slika 27: Omrežje javnega prostora



3.3.3 Predstavitev območja



Slika 28: Celje - lastništvo, DUO/FRO, storitve



0 250 m

vir podatkov: GURS, 2024, FRO, 2023, DUO 2, 2016

3.3.3.1 Fotodokumentacija



Slika 29: Pogled v smeri predvidenega dovoza do garaž na vzhodni strani železniške postaje



Slika 30: Predvideni dostop do peronov iz predvidene garaže na vzhodni strani železniških tirov - v ozadju Ulica XIV. divizije



Slika 31: Križišče Aškerčeve ulice, Cankarjeve ulice in Teharske ceste



Slika 32: Pogled na območje predvideno za stanovanjsko gradnjo



Slika 33: Obstoječi severni dovoz do območja predvidene stanovanjske gradnje

3.3.4 Strateške povezave s širšo okolico

Urbanistična strategija prikazuje vpetost obravnavanega območja v širše mestno tkivo.

Staro mestno jedro povezuje zeleno zaledje z novimi stanovanjskimi in mešanimi površinami. Okoliški programi so večinoma zdravstveni, izobraževalni in trgovski. Obravnavano območje na severu bo predvsem stanovanjsko z večjimi zelenimi površinami, ki ga povežejo z obstoječimi programi. Avtobusna postaja se po planu občine seli na jug obravnavanega območja, pod obstoječo železniško postajo. Celotno območje vključuje mešano rabo, kar pomeni, da so združene centralne in stanovanjske površine na parceli ali znotraj stavbe.

Z debelejšo črto so označene pomembne prometnice, ki so ključne za dobro dostopnost; tanjše črte ponazarjajo vse druge poti, ki se lahko razlikujejo po vrsti ali načinu uporabe.

Označena dogajališča so točke, ki predstavljajo aktivne elemente v programu. Te so med seboj povezane in lahko sodelujejo oz. se dopolnjujejo. Takšna povezava omogoča bolj usklajeno delovanje sistema, kjer je zagotovljena bolj dinamična in fleksibilna uporabniška izkušnja. Temu pripomorejo tudi označeni prehodi, ki fizično povežejo in nadaljujejo dostop.

★ dogajališče	šola, vrtec
2 avtobusna postaja	del stavbe za izobraževanje in znanstveno raziskovalno delo
1 železniška postaja	bolnica, zdravstveni dom, del stavbe za zdravstveno
3 garažna hiša	banka, pošta, zavarovalnica
4 garaža za kolesa	poslovni prostor javne uprave
--- radij oddaljenosti od železniške postaje	trgovski del stavbe
zelene površine	prehrambni gostinski
stanovanjske površine	del stavbe za kulturo in razvedrilo
mešana raba	muzej in knjižnica
---- prva faza razvoja	športna dvorana
— pot	
— pomembna pot	
— vodne površine	
◄ ► prehod	
— železniška proga	

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 34: Strateške povezave s širšo okolico



3.3.5 Razvoj mobilnostne infrastrukture

Na karti mobilnosti je prikazan celovit pregled načinov gibanja po prostoru. Grafični prikaz ponazarja, kako so posamezni deli mesta ali občine med seboj povezani.

Očitne so glavne prometne poti, mreža pešpoti in kolesarskih stez, pa tudi postajališča javnega prevoza, kar omogoča vpogled v to, kako dostopno in povezano je območje za različne skupine uporabnikov. Barve, simboli in linije na karti jasno nakazujejo, kje je promet bolj obremenjen, kje so prednosti za trajnostno mobilnost.

Karta kaže celovito mrežo prometnih povezav, ki potekajo skozi območje in se povezujejo z obstoječimi prometnimi potmi v širši okolici. V območju so prisotne vse ključne kategorije prometa: pešci, kolesarji, osebni avtomobili, železniški promet, mestni avtobusi in medkrajevni avtobusi. Kolesarji in pešci so prisotni v vseh delih, kar zagotavlja enostavno in kakovostno mobilnost za vse.

- | | |
|--|-------------|
| ★ dogajališče | — vlak |
| 2 avtobusna postaja | — avtomobil |
| 1 železniška postaja | — avtobus |
| 3 garažna hiša | — pešec |
| 4 garaža za kolesa | — kolo |
| --- radij oddaljenosti od železniške postaje | |
| ◀ ▶ prehod | |
| ■ mobilnostno središče | |
| ---- prva faza razvoja | |
| ■ vodne površine | |

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 35: Razvoj mobilnostne infrastrukture



3.3.6 Razvoj zelenih površin

Karta prikazuje razporeditev zelenih površin in drevoredov po mestu. Na njej so prikazana območja parkov, zelenic, športnih in rekreacijskih površin, ki jih mesto vključuje v svoj zeleni sistem. Drevoredi (obstoječi in novi) so označeni ob prometnicah, kar kaže, kje mestno drevje prispeva k senčenju, zmanjševanju segrevanja in izboljševanju kakovosti zraka. Da se zaznati razlike med bolj in manj ozelenjenimi območji ter morebitne prekinitve v zeleni poveztljivosti.

Zelene površine vključujejo vse pomembne zelene elemente, ki morajo ali ostati, ali postati zelene, pri čemer drevoredi predstavljajo tako fizično kot vizualno povezavo med pomembnejšimi zelenimi površinami. Prisotni so tudi ob vseh večjih prometnih koridorjih, kar povečuje dostopnost in povezanost mestnega zelenega sistema.

- ★ dogajališče
- 2 avtobusna postaja
- 1 železniška postaja
- 3 garažna hiša
- 4 garaža za kolesa
- radij oddaljenosti od železniške postaje
- drevored
- železniška proga
- cesta / pot
- zelene površine
- vodne površine
- prva faza razvoja
- ◀ ▶ prehod

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 36: Razvoj zelenih površin



3.3.7 Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija

Karta prikazuje regulacijo omrežja koridorjev javnega prostora, ki so ključni za usmerjanje vseh vrst prometa. Ti koridorji so jasno označeni in predstavljajo prometne poti za avtomobile, kolesarje, pešce in javni prevoz. Pomembni prometni tokovi so umeščeni v koridorje javnega prostora tako, da omogočajo nemoten prehod med različnimi deli mesta ter zagotavljajo dobro pretočnost.

Koridorji so narisani v različnih širinah, in sicer 3 m, 7 m, 14 m in 21 m, kar omogoča prilagodljivost glede na vrsto prometa, ki se bo po njih pretakal.

- ★ dogajališče
- 2 avtobusna postaja
- 1 železniška postaja
- 3 garažna hiša
- 4 garaža za kolesa
- koridor železniške proge
- - - os železniške proge
- koridor javnega prostora
- - - os javnega prostora
- vodne površine
- - - prva faza razvoja
- ◀ ▶ prehod
- - - radij oddaljenosti od železniške postaje

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 37: Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija



3.3.8 Razvoj prometnega omrežja

Karta prometnega sistema uporablja različne barve za ponazoritev osi in širine prometnih koridorjev, kar nam omogoča jasen pregled nad različnimi vrstami prometnic.

3-metrski koridor (rumena barva) je namenjen predvsem pešcem in kolesarjem, pri čemer so poti oblikovane za enostavno in varno gibanje teh uporabnikov.

7-metrski koridor (modra barva) predstavlja manjše lokalne ali dovozne ceste, ki omogočajo dostop do različnih mestnih območij, vendar ne vključujejo večjih prometnih tokov.

14-metrski koridor (zelena barva) vključuje tako vozne pasove kot zelene površine, kar pripomore k izboljšanju mestnega okolja in estetski vrednosti okolja.

21-metrski koridor (vijolična barva) označuje glavno cestno povezavo v območju, ki vključuje vse ključne elemente cestnega profila (vozne pasove, pešpoti, kolesarske steze, obcestne zelenice in infrastrukturne komponente, kot so npr. postajališča in parkirišča).

- | | |
|--|-------------------------------------|
| ★ dogajališče | — železniška proga |
| 2 avtobusna postaja | — kolesar / pot (3 m ulični profil) |
| 1 železniška postaja | — 7 m ulični profil |
| 3 garažna hiša | — 14 m ulični profil |
| 4 garaža za kolesa | — 21 m ulični profil |
| — cesta / pot | |
| --- prva faza razvoja | |
| ■ vodne površine | |
| — os ceste / poti profila | |
| ◀ ▶ prehod | |
| --- radij oddaljenosti od železniške postaje | |

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 38: Razvoj prometnega omrežja



3.3.9 Razporejanje namenske rabe

Karta namenske rabe prikazuje razvrstitev zemljišč glede na predvideno uporabo prostora.

Na severnem delu gre predvsem za stanovanjske površine z dodanimi javnimi programi v pritličju ob pomembnih prometnicah. Vmes so vedno dodane zelene površine; znotraj ene je tudi cerkev. Jug je mobilnostno središče, ki vključuje avtobusno in železniško postajo s spremljajočimi parkirnimi garažami in storitvami. Bele površine, med rabami, so glavne prometne poti; bele črte znotraj posamezne rabe so poti (peš, kolo).

- | | |
|--|---|
| ★ dogajališče | zelene površine |
| 2 avtobusna postaja | stanovanja |
| 1 železniška postaja | javni program v pritličju |
| 3 garažna hiša | vrtec / šola / medgeneracijsko središče |
| 4 garaža za kolesa | garažna hiša |
| — železniška proga | železniška postaja |
| — cesta / pot | avtobusna postaja |
| ◄ ► prehod | storitve |
| ---- prva faza razvoja | |
| --- radij oddaljenosti od železniške postaje | |

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 39: Razporejanje namenske rabe



3.3.10 Usmeritve in kriteriji za razvoj večmodalnega vozlišča z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje s prenovo

Usmeritve za razvoj vozlišča s prenovo smo izdelali na podlagi študije primera v Celju, ki je po tipologiji naselij uvrščeno med mala mesta. Za območje vozlišča smo določili in podrobneje obdelali okolico obstoječe železniške postaje in bližnje območje med Aškerčevo in Vrunčevo ulico, kjer je v prostorskih aktih predvidena gradnja stanovanj.

3.3.10.1 STRATEŠKE USMERITVE IN KRITERIJI ZA POVEZAVO VOZLIŠČA S ŠIRŠO OKOLICO

- V primeru razvoja vozlišč s prenovo so primerna stavbna zemljišča za gradnjo stanovanj in mobilnostne infrastrukture razdeljena na več med seboj nepovezanih manjših območij, ki so del že obstoječega grajenega mestnega tkiva. Prvi cilj urbanistične zasnove je preko sklenjenega omrežja javnega prostora povezati ta območja z načrtovanim mobilnostnim vozliščem ob obstoječi železniški postaji.
- Skupna površina območja za razvoj vozlišča s prenovo je vsaj 25 ha. Od tega so 40 % površine stavbna zemljišča v javni lasti in/ali državni lasti.
- Kadar so eno ali več zaokroženih območij za gradnjo stanovanj oddaljena od glavnega mobilnostnega vozlišča več kot 800 m, je vsako neposredno navezano na postajo medkrajnega javnega prevoza.
- Predvidena namenska raba zemljišč v območju okoli železniške postaje je mešana in pretežno brez stanovanj. V območjih primernih zazidljivih stavbnih zemljišč, ki so od postajališča oddaljena 500 do največ 1000 m, je raba pretežno stanovanjska.
- Načrtovano območje vozlišča se infrastrukturno naveže na regionalno omrežje infrastrukture, prednostno za javni prevoz, kolesarski, in peš promet. Infrastruktura za cestni promet se podreja infrastrukturi za javni prevoz. V največji možni meri je omejena na obseg in potek obstoječega cestnega omrežja.
- Območje vozlišča se programsko, funkcionalno, morfološko in zaznavno z javnim prostorom, zrnatostjo tkiva in programskim ustrojem naveže na prenovljeno obstoječe omrežje prometnih povezav, na razširjeno obstoječe omrežje zelenih površin in na prenovljeno obstoječe omrežje javnega prostora.
- Krajinski sistemi, njihovi deli in obstoječe parkovne površine, ki so v območju vozlišča, se v celoti ohranjajo, po potrebi prenovijo in povežejo z dodatno ozelenitvijo obstoječega javnega prostora v omrežje zelenih koridorjev v mestu in njegovi okolici.
- Središče vozlišča se naveže na obstoječe nastavke vozlišča (vozlišč) ob železniški postaji.
- Površine železniške infrastrukture, ki iz tehnoloških ali drugih vzrokov niso več v rabi, se namenijo za gradnjo mobilnostne

infrastrukture, javnih najemnih in združenih stanovanj ter parkovnih površin.

- V prvi fazi se na zemljiščih v javni in/ali državni lasti zgradijo javna najemna in združna stanovanja, mobilnostna infrastruktura ob obstoječi železniški postaji in prenovi obstoječe omrežje povezav med njimi v pešcu in kolesarju prijazni javni prostor.
- Delež nestanovanjske rabe upada z oddaljenostjo od železniške postaje, medtem ko je količnik izrabe prostora (FI) konstanten in umerjen na obstoječo obstojno grajeno strukturo.

3.3.10.2 USMERITVE ZA RAZVOJ MOBILNOSTNE INFRASTRUKTURE

- Zasnova mobilnosti izhaja iz peš in kolesarske povezanosti območja primerne za gradnjo stanovanj z železniško postajo in drugimi mestnimi predeli.
- Obstoječa železniška postaja je vozlišče in središče za izmenjavo različnih oblik mobilnosti (peš, kolo, vlak, avtobus, avto), zato je k njej na zemljiščih v javni in/ali državni lasti dodana večja garažna hiša s polnilnicami za električna vozila, kolesarnica, izposoja koles in izposoja avtomobilov.
- Ob postajališčih javnega prevoza ob zaokroženih območjih za gradnjo stanovanj, ki so več kot 800 m oddaljena od glavnega mobilnostnega vozlišča, so urejeni kolesarnica in stojna mesta za izposajo električnih avtomobilov.
- K železniški postaji so dodani storitveni in pisarniški programi.
- Kompleks železniške postaje se z javnim prostorom povezuje z načrtovano mobilnostno infrastrukturo in obstoječimi mestnimi predli pretežno preko prenovljenih nivojskih in izven-nivojskih prehodov za pešce, kolesarje in cestni promet.
- S prenovo obstoječih in novogradnjami se oblikuje sklenjeno omrežje peš in kolesarskih poti, ki je v več točkah povezano z obstoječimi omrežji in postajališči javnega prevoza (avtobusnimi ali železniškimi).
- Ob varstvenih ustanovah se predvidi parkirna mesta za vozičke.

3.3.10.3 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZVOJ OMREŽJA ZELENIH POVRŠIN

- Obstoječe zelene površine, vodne površine, drevoredi in posamična večja drevesa se ohranjajo in prenovijo. (PREREZ G - G)
- Z načrtovanimi drevoredi in oblikovanimi zelenimi površinami se obstoječi drevoredi in obstoječe zelene površine povežejo v omrežje, ki povezuje krajinske koridorje zunaj območja vozlišča (reke, zaokrožene komplekse kmetijskih površin, gozdove ...).
- Sestavni del mobilnostnega središča ob železniški postaji je

parkovna površina.

- Površine železniške infrastrukture, ki trajno niso v aktivni rabi in niso del načrtovanih stavbnih parcel, se preoblikujejo v zelene površine.
- Dodatne površine, ki nastanejo ob koridorjih cest zaradi izločanja pasov za cestni promet, se uredijo prednostno v drevorede ali vsaj v zelene pasove oziroma vodne ploščadi, če saditev drevja zaradi tehničnih ovir ni možna.

3.3.10.4 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZVOJ OMREŽJA JAVNEGA PROSTORA / REGULACIJA

- Omrežje javnega prostora tvorijo prenovljeni obstoječi javni prostori ulic, trgov in parkov.
- Omrežje javnega prostora je dopolnjeno z manjšimi posegi, ki so namenjeni povezovanju obstoječega omrežja v sklenjene zanke (PREREZ F – F: brvi, nadhodi, podhodi, rampe, prehodi ...).
- Načrtovane manjše dopolnitve ohranjajo dimenzije in geometrijo obstoječega omrežja javnega prostora.
- Omrežje javnega prostora je zvezno povezano z omrežjem javnega prostora v širši okolici.
- Omrežje načrtovanega javnega prostora v zaokroženih območjih stanovanjske gradnje je sestavljeno iz uličnih koridorjev različnih širin z modulom 7 m: široke ulice (21 m), ulice (14 m) in prehodi (7 m).
- Glede na velikost območja za stanovanjsko gradnjo se smiselno izberejo velikosti območja ustrezne širine načrtovanih uličnih koridorjev.
- Različne širine uličnih koridorjev določajo položaj posamezne ulice v hierarhiji urbanega omrežja. Najširše ulice so glavne ulice. Ob njih so največje gostote gradnje in največ nestanovanjskih programov. Prevozne so za izvorno – ciljni avtomobilski promet. Ulice so namenjene dostopu do storitev in stanovanj. Prehodi so namenjeni dovozu do posameznih storitveno-stanovanjski enot in bližnjicam za pešce in kolesarje.
- Javne stavbe z javnimi in drugimi za prebivalce pomembnimi storitvenimi programi so umeščene ob široke ulice in ulice, predvsem na njihova križišča, kjer so razviti drugi tipi javnega prostora (trgi, parki, ploščadi ipd.).
- Vzdolž vseh uličnih koridorjev potekajo peš in kolesarske povezave.

3.3.10.5 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZVOJ PROMETNEGA OMREŽJA

- Železniški promet poteka po obstoječih železniških progah.
- V območju vozlišča ni tranzitnih glavnih cest, ki se navezujejo na medkrajevne regionalne ceste.
- Cestno omrežje je hibridno. Sestavljajo ga zbirne in lokalne

ceste za ciljno–izvorni promet ter slepe dovozne ceste do stavb, ki se nanje navezujejo.

- Dostop v območje vozlišča za cestni promet je omogočen do garažne hiše (hiš) ob glavnem mobilnostnem vozlišču po najkrajši možni poti v smeri priključka na glavno cesto (ceste) zunaj območij stanovanjske gradnje.
- Izteki slepih dovoznih cest so s kolesarskimi in peš potmi povezani v sklenjeno omrežje.
- Cestni promet v območju vozlišča je v celoti izločen ali omejen na ciljno izvorni promet z omejitvijo hitrosti največ 30 km/uro. Vozni pasovi izločenega cestnega prometa so preurejeni v korist javnega prevoza, pešcev in kolesarjev.
- V neposredni bližini glavnega mobilnostnega vozlišča se s prenovo ali novogradnjo zgradijo ena ali več garažnih hiš, ki so prednostno namenjene parkiranju vozil delovnih migrantov in obiskovalcev mesta.
- Garažne hiše za prebivalce načrtovanih zaokroženih območij stanovanj so integrirane v posamične stavbne otoke, kot je prikazano v katalogu referenčnih primerov.

3.3.10.6 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZPOREJANJE NAMENSKE RABE POVRŠIN

- Ocena količinskih kazalcev:
Velikost območja vozlišča = 25,7 ha
Velikost območja I. faze = 11 ha oz. 42,91 % celotne površine območja vozlišča
Delež javnega prostora = 8,5 ha oz. 33 %
Delež zelenih površin = 6,4 ha oz. 24,96 %
Količnik zazidanosti (FZ) = 0,4 (9,5 ha grajenega)
- V območju prevladuje mešana raba.
- Ob širokih ulicah so v pritličjih storitveni programi.
- Ob ulicah so v pritličjih skupni in storitveni programi.
- Ob ulicah in prehodih so v pritličjih stanovanja in varstveni ter izobraževalni programi.
- Ob koridorjih železniških prog se smiselno uporabi profil široke ulice, s tem, da so ob železniški progi v spodnji treh etažah servisni, storitveni in skupni programi.
- Varstveni in izobraževalni programi so povezani z zelenimi površinami v območju vozlišča neposredno ali vzdolž prehodov za pešce in kolesarje v oddaljenosti največ 50 m.
- Varstveni in izobraževalni programi so povezani z mobilnostnim središčem in stanovanji vzdolž ulic in prehodov s peš in kolesarskimi potmi tako, da omogočajo varen dostop od stanovanja mimo varstvenih in izobraževalnih programov do vozlišča.

3.3.10.7 USMERITVE IN KRITERIJI ZA OBLIKOVANJE JAVNEGA PROSTORA

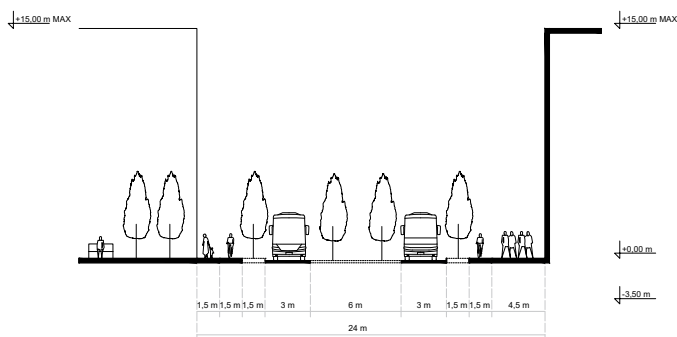
- Oblikovanje javnega prostora je skladno z njegovo vlogo v hierarhiji omrežja javnega prostora.
- Načrtovane dopolnitve obstoječe stavbne strukture ob obstoječih ulicah in trgih (dozidave, vzidave) sledijo obstoječim gradbenim linijam in višinam vencev. (PREREZ D – D, PREREZ E – E)
- V območjih načrtovanih zaokroženih območij za gradnjo stanovanj se smiselno uporabljajo enaki profili uličnega prostora, kot pri razvoju vozlišč z novogradnjo, ki so razdeljeni v tri tipične profile uličnih koridorjev: široka ulica, ulica in prehod.
- ŠIROKE ULICE širine 21 m (PREREZ A -A) so obojestransko obdane s sklenjenimi gradbenimi linijami, ki so prekinjene s prehodi za pešce in kolesarje na najmanj vsakih 100 m, oziroma v podobnih razdaljah, kot so omogočeni prehodi v obstoječem grajenem tkivu mesta.
- Gradbene linije se sekvenčno lahko odmikajo v notranjost skladno z izborom stavbnega tipa in orientacijo ulice (S - J / V - Z).
- Višina vencev ob širokih ulicah je 21 m z možnostjo dodajanja terasne etaže.
- Višina pritličnih etaž je 7 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- Višina etaž nad pritličjem je najmanj 3.50 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- V pritličjih širokih ulic so izključno storitveni in javnosti dostopni programi.
- Profil široke ulice (PREREZ A – A) je sestavljen iz obojestranske enosmerne kolesarske poti in pločnika, iz obojestranskega pasu za obcestno parkiranje in dvosmernega vozišča za cestni promet.
- Kolesarske in peščeve površine so nivojsko ločene od vozišča za cestni promet.
- Peščeve površine so prekrte s tlakovci v pesku, ki so povezani z vodoprepustno fugirno maso v svetli pastelni barvi.
- Kolesarske steze so tlakovane z utrjenim vodoprepustnim tlakom v svetli pastelni barvi.
- Pas za obcestno parkiranje je nivojsko zravnán z voziščem. Tlakovan je z utrjenim vodoprepustnim tlakom v svetli pastelni barvi in je prekinjen z otoki peska ali zelenih površin.
- Izogibamo se materialom z bleščečo površino.
- Vozišče je z drevoredom ločeno od kolesarske poti.
- Kolesarska pot je z drevoredom ločena od peščevih površin.
- Vozišče je tlakovano z ekološkim betonom (brez cementa) v svetli pastelni barvi.
- Dovoljena hitrosti za vozila je 30 km/h.
- ULICE širine 14 m (PREREZ B -B) so obojestransko obdane s sklenjenimi gradbenimi linijami, ki so prekinjene s prehodi za pešce in kolesarje na najmanj vsakih 100 m.
- Gradbene linije se sekvenčno lahko odmikajo v notranjost skladno z izborom stavbnega tipa in orientacijo ulice (S - J / V - Z).
- Višina vencev ob ulicah je 14 m z možnostjo dodajanja terasne etaže.
- Višina pritličnih etaž je 7 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- Višina etaž nad pritličjem je najmanj 3.50 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- Na eni strani ulice so v pritličjih skupni programi za stanovalce in v nadstropjih stanovanja. Na nasprotni strani ulice so v pritličju storitveni in za javnost dostopni programi, v nadstropjih so stanovanja.
- Niz stavb s storitvenimi in javno dostopnimi programi ima v pritličju javno dostopne arkade.
- Profil ulice je sestavljen iz pločnika, iz enostranskega pasu za obcestno parkiranje in dvosmernega vozišča za cestni promet z integrirano kolesarsko stezo.
- Peščeve površine so nivojsko ločene od vozišča.
- Peščeve površine so prekrte s tlakovci in v pesku, ki so povezani z vodoprepustno fugirno maso v svetli barvi.
- Pas za obcestno parkiranje je nivojsko zravnán z voziščem. Tlakovan je z utrjenim vodoprepustnim tlakom v svetli barvi in je prekinjen z otoki peska ali zelenih površin.
- Vozišče je tlakovano z ekološkim betonom (brez cementa) v svetli barvi.
- Vozišče je z obojestranskim drevoredom ločeno od peščevih površin.
- Dovoljena hitrost za vozila je 30 km/h.
- PREHODI širine 7m (PREREZ C -C) je obojestransko obdan s sklenjenimi gradbenimi linijami, ki so prekinjene s prehodi za pešce in kolesarje na najmanj vsakih 50 m.
- Višina vencev ob prehodih je 10,5 m z obveznim zamikom gradbene linije v notranjost na višini 7 m.
- Višina etaž je 3,50 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- V pritličnih prostorih so skupni prostori za stanovalce, v preostalih etažah so stanovanja.
- Profil prehoda je enovit skupni prometni prostor za pešce, kolesarje in avtomobile.
- Skupni prometni prostor je prekrit s tlakovci v pesku, ki so povezani z vodoprepustno fugirno maso v svetli pastelni barvi.
- Izogibamo se krožiščem večjih dimenzij. V nujnih primerih z vidika obračanja vozil za 180 ali več stopinj se umeščajo mala urbana krožišča do $2r = 22 - 35$ m za okvirno zmogljivost

15.000 vozil/dan.

- Umeščanje krožišč pred varstvene, zdravstvene in izobraževalne ustanove je izključeno.
- Dovoljena hitrosti za vozila je 10 km/h.
- Ob koridorjih železniških prog se smiselno uporablja profil široke ulice, s tem, da so ob železniški progi v spodnji treh etažah servisni, storitveni in skupni programi.

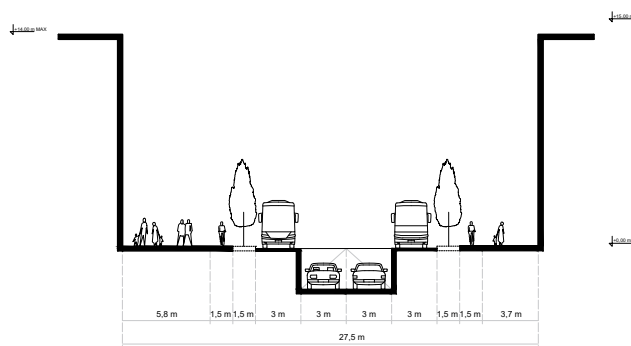
- Izogibamo se materialom z bleščečo površino.

- Pri ukrepih za zaščito vseh tipov javnega in zasebnega prostora pred hrupom se izogibamo uporabi protihrupnih ograj. Škodljive vplive hrupa preprečujemo z ustrezno postavitvijo in oblikovanjem volumnov stavb ter fasadnega ovoja, kot je razvidno iz kataloga referenčnih primerov.



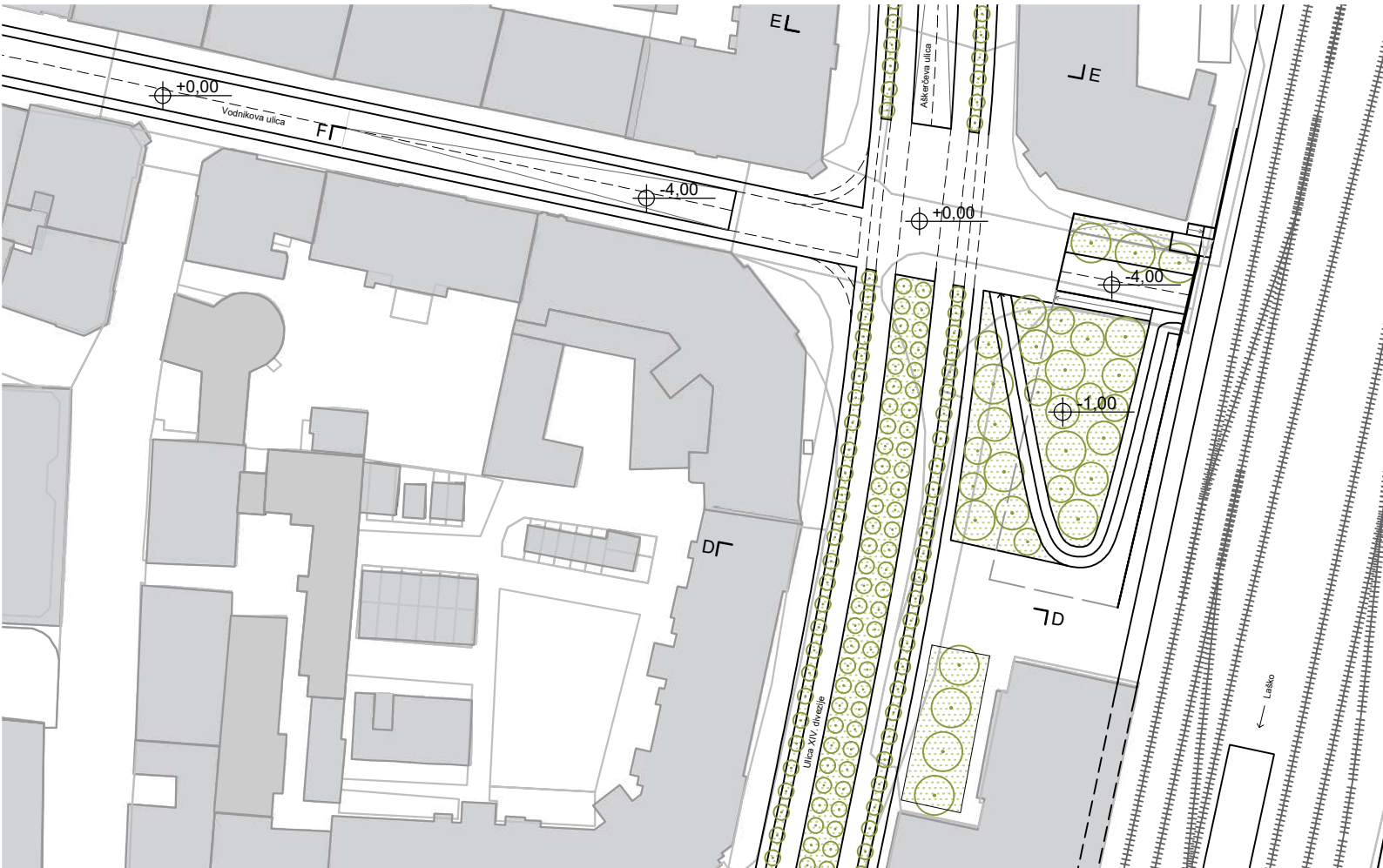
M 1 : 500

Slika 40: PREREZ D-D: V primeru razvoja vozlišča s prenovo se vozni pasovi izločenega cestnega prometa prenovijo v pešcu in kolesarju prijazne prostore.



M 1 : 500

Slika 41: PREREZ E-E: V primeru razvoja vozlišča s prenovo se tipični profili smiselno prilagajajo višinskim in tlorisnim gabaritom kakovostnega obstoječega grajenega tkiva.



M 1 : 1.000



vodne površine



zelene površine



smer proge



stopnice



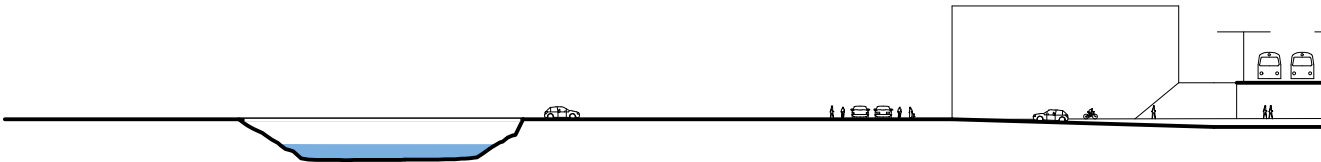
železniška proga



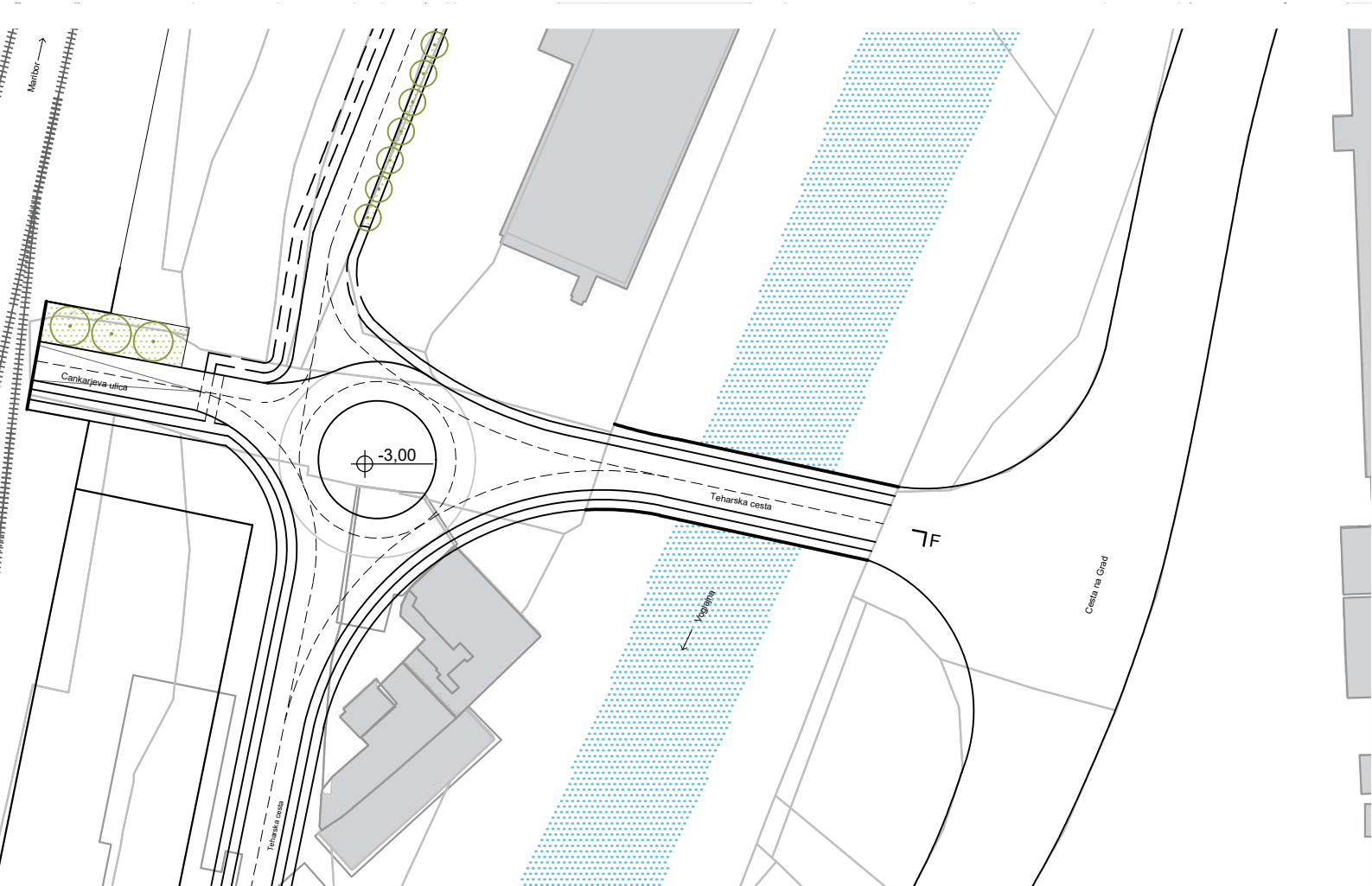
višins

PREREZ E - E

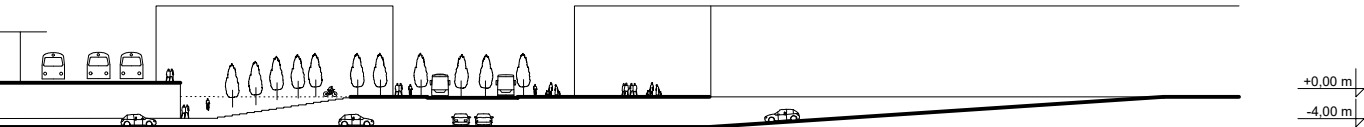
+1.85 m
-3.00 m



Slika 42: PREREZ F-F: V primeru razvoja vozlišča s prenovo povežemo obstoječi javni prostor v sklenjeno omrežje z manjšimi posegi, kot so podhodi, nadhodi, brvi ipd.



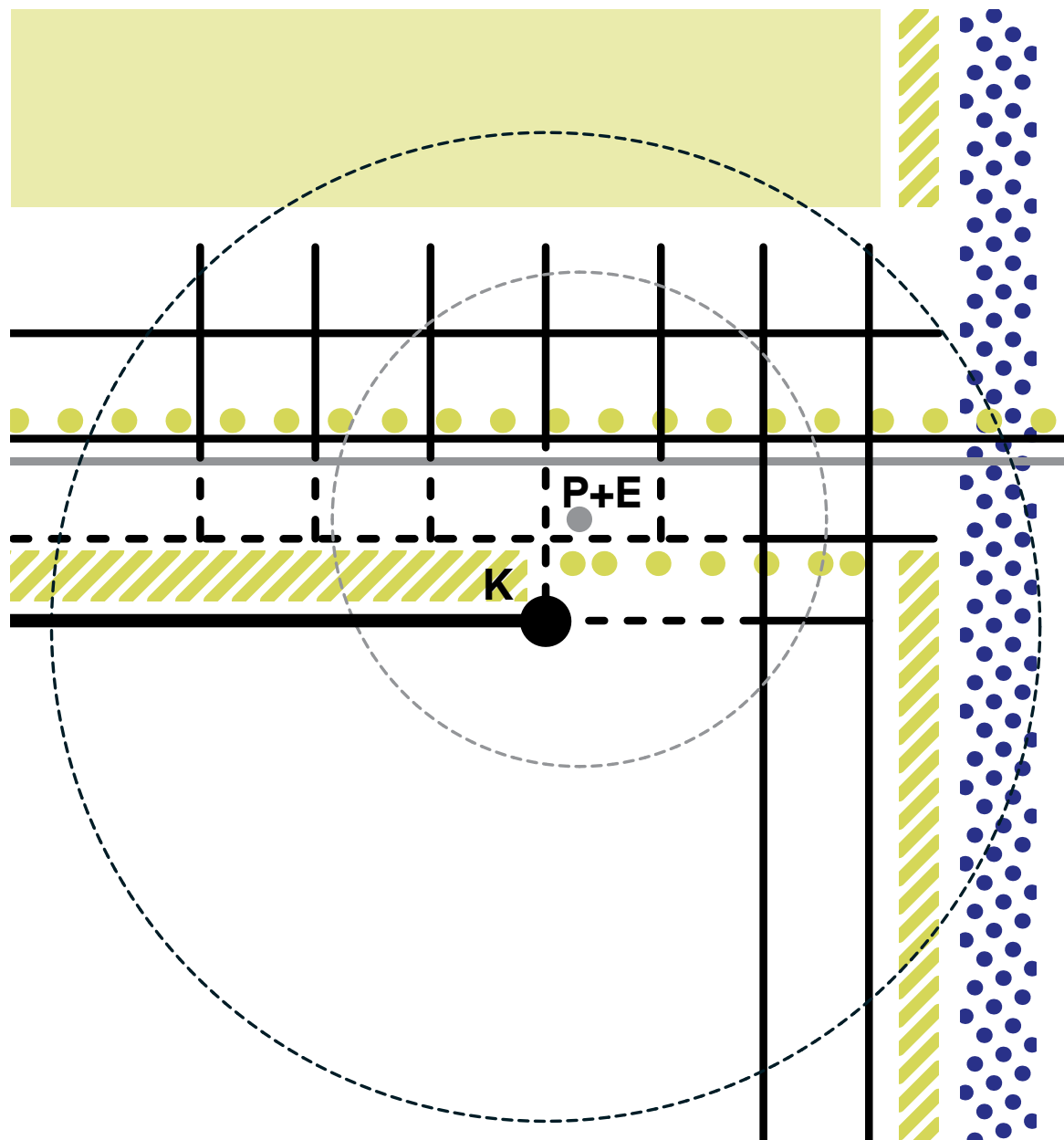
ka kota



3.4 ZGOŠČEVANJE

Primer mobilnostnega vozlišča Ajdovščina - podeželsko naselje

3.4.1 Razvojni model



Slika 43: Razvojni model mobilnostnega vozlišča Ajdovščina

Razvojni model prikazuje načela za razvoj mobilnostnega vozlišča z zgoščevanjem grajenega tkiva ob obstoječi postaji javnega potniškega prevoza. Polne črne črte ponazarjajo ulično mrežo obstoječe zidave, črtkane črne črte ponazarjajo ulično mrežo novih gradenj. Sive črte ponazarjajo koridorje javnega avtobusnega prevoza. Debelejša črna črta ponazarja obstoječi koridor železniške proge. Grajena struktura je zgoščena okoli obstoječe postaje avtobusnega javnega prevoza tako, da v območju 400 metrskega radija dostopnosti poveže avtobusno postajo, obstoječo železniško postajo in središče mesta v enovito grajeno celoto - središče mobilnostnega vozlišča. V postajni kompleks so integrirane garaža za kolesa, nadzemna večnadstropna garaža za avtomobile in infrastruktura za lastno proizvodnjo električne energije. Gosta stanovanjska gradnja z mešanimi programi povezuje središče mobilnostnega vozlišča s središčem naselja, medtem ko srednje gosta stanovanjska zidava zapolnjuje vrzel med postajnim kompleksom in obstoječim stanovanjskim predelom nizkih gostot. Zgoščevanje grajenega tkiva in programov okoli obstoječe postaje javnega prevoza je primeren pristop tudi za razvoj mobilnostnega vozlišča v podeželskih naseljih. Zgoščeno grajeno tkivo omogoča naselitev večjega števila ljudi v središče kraja, s čimer zagotovimo ekonomsko učinkovitost javnega prevoza. Višja gostota poselitve spodbuja razvoj mešanih programov in storitev ter s tem preobrazbo kraja iz podeželskega naselja v malo mesto z višjo stopnjo urbanosti in boljšo kakovostjo bivanja.



— železniška proga

● železniška postaja

— avtobusna linija

● avtobusna postaja

K parkirišče za kolesa

P parkirišče za motorna vozila

E elektro polnilnice za vozila

■ zelen krajinski sistem

■ vodni krajinski sistem

● zelena povezava krajinskih sistemov

— obstoječa zidava

— nova zidava

--- R = 800 m

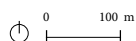
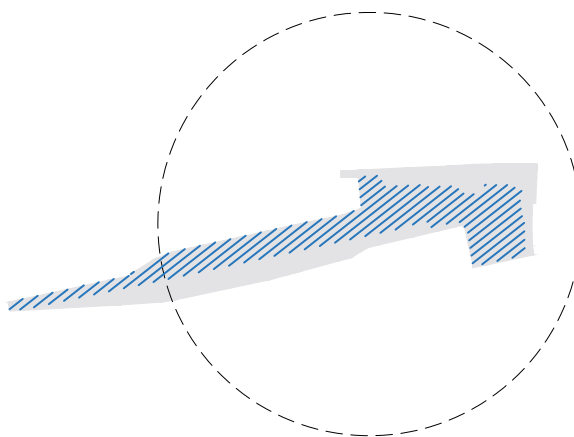
--- R = 400 m

3.4.2 Predstavitev zasnove

3.4.2.1 Velikost območja

velikost območja: **9,67 ha**

prva faza: **5,6 ha = 57,9%**



--- max. radij oddaljenosti od ŽP (800 m)

■ območje obravnave

||||| parcele v javni lasti / prva faza

Slika 44: Velikost območja mobilnostnega vozlišča

3.4.2.2 Razmerje polno - prazno

grajeno v prvi fazi: **2,59 ha = 46,3 %**



grajeno: **3,2 ha = 33,1 %**

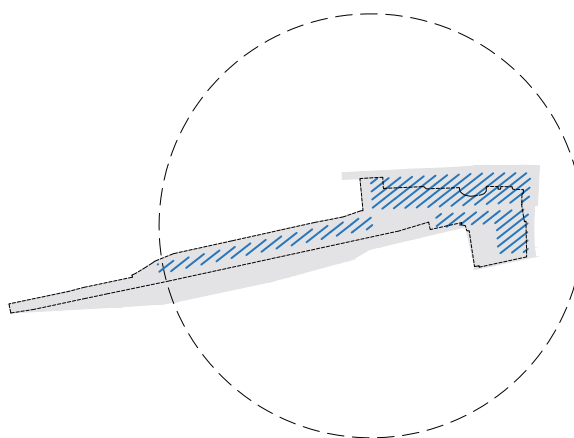


----- prva faza

--- max. radij oddaljenosti od ŽP (800 m)

■ območje obravnave

||||| javni prostor



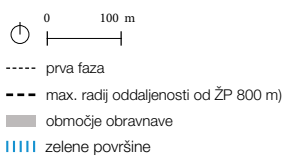
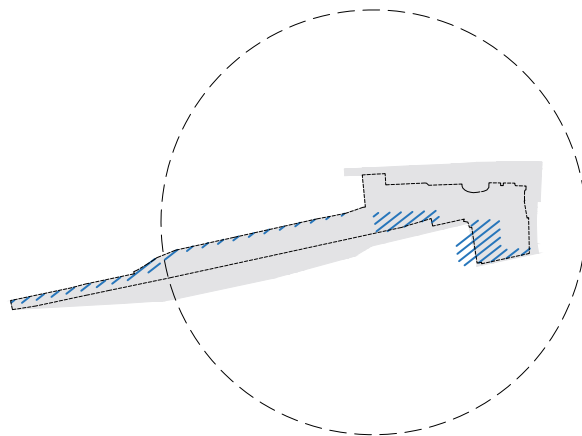
Slika 45: Razmerje polno : prazno

3.4.2.3 Zelene površine

zelene površine v prvi fazi: **1,8 ha = 32,14 %**



zelene površine: **1,8 ha = 18,6 %**



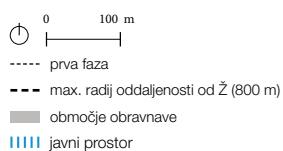
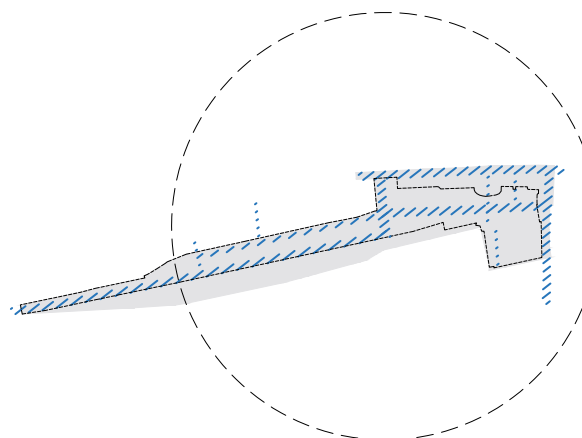
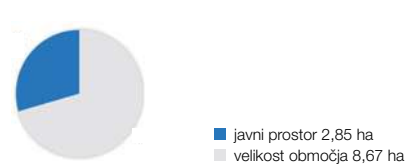
Slika 46: Zelene površine

3.4.2.4 Omrežje javnega prostora

javni prostor v prvi fazi: **1,74 ha = 31,1 %**



javni prostor: **2,85 ha = 29,5 %**



Slika 47: Omrežje javnega prostora

3.4.3 Predstavitev območja



Slika 48: Ajdovščina - lastništvo, DUO/FRO, storitve

- | | | |
|---|--|---|
| — primarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143 | ■ zemljišče v lasti Slovenskih železnic | ● šola, vrtec |
| — sekundarni koridor časovno konkurenčen koridor po CRP V6-2143 | ■ zemljišče v lasti SDH/D.S.U. | ● del stavbe za izobraževanje in znanstveno raziskovalno delo |
| - - - avtobusni koridor po CRP V6-2143 | lastništvo zemljišča po tipu lastnika - pravne osebe (GURS, 2023): | ● bolnica, zdravstveni dom, del stavbe za zdravstveno |
| — druge železniške proge | ■ Republika Slovenija | ● banka, pošta, zavarovalnica |
| ● postaja JPP | ■ država | ● poslovni prostor javne uprave |
| ○ radij postaje JPP 500 m | ■ občina | ● trgovski del stavbe |
| ○ radij postaje JPP 1000 m | ■ lokalna skupnost | ● prehrambni gostinski |
| ■ DUO 2 (Koželj, 2016) z zemljišči v javni lasti | ■ družbena lastnina | ● del stavbe za kulturo in razvedrilo |
| ■ FRO (MNVP, 2023) z zemljišči v javni lasti | ■ cerkev | ● muzej in knjižnica |
| ■ DUO 2 (Koželj, 2016) brez zemljišč v javni lasti | ■ po brez matične številke | ● športna dvorana |
| ■ FRO (MNVP, 2023) brez zemljišč v javni lasti | | |

0 250 m

vir podatkov: GURS, 2024, FRO, 2023, DUO 2, 2016

3.4.3.1 Fotodokumentacija



Slika 49: Pogled na območje mešane stanovanjske zidave



Slika 50: Pogled na dostop v vozlišče za avtobusno postajo



Slika 51: Pogled izpred opuščene železniške postaje proti območju izključno stanovanjske zidave



Slika 52: Obstoječi železniški tiri

3.4.4 Strateške povezave s širšo okolico

Prostorska zasnova v urbanistični strategiji prikazuje, kako se območje vključuje v širši mestni prostor.

Obravnavano območje sedaj zasedajo parkirišča, okoli pa so različne storitve, kot so na primer trgovine, šola, zdravstvene in storitvene dejavnosti ... Vzhodni del bo popolnoma stanovanjski, zahodni (ob avtobusni postaji) pa mešani. Avtobusna postaja ostane na istem mestu, a se nadgradi z večjo parkirno garažo. Preostali del vključuje stanovanjske stavbe z raznolikimi programi na primer v pritličnih etažah.

Opuščena železniška proga in postaja se prenovita in aktivirata za potniški prevoz.

Območje je dobro povezano z raznolikimi potmi, ki z glavnih vpadnic vodijo do območja in do drugih pomembnih lokacij v mestu (stadion, pokopališče, park, reka...).

Označena dogajališča so točke, ki aktivno sodelujejo v programu in so med seboj povezane. Označen prehod kaže na vzpostavitev fizične povezanost zaradi izboljšanja dostopnosti in gibanja po prostoru.

- | | |
|--|---|
| ★ dogajališče | šola, vrtec |
| 1 avtobusna postaja | del stavbe za izobraževanje in znanstveno raziskovalno delo |
| 3 železniška postaja | bolnica, zdravstveni dom, del stavbe za zdravstveno |
| 2 garažna hiša | banka, pošta, zavarovalnica |
| 4 garaža za kolesa | poslovni prostor javne uprave |
| ---- prva faza razvoja | trgovski del stavbe |
| zelene površine | prehrambni gostinski |
| stanovanjske površine | del stavbe za kulturo in razvedrilo |
| mešana raba | muzej in knjižnica |
| --- radij oddaljenosti od železniške postaje | športna dvorana |
| — pot | |
| — pomembna pot | |
| — vodne površine | |
| ◀ ▶ prehod | |
| — železniška proga | |

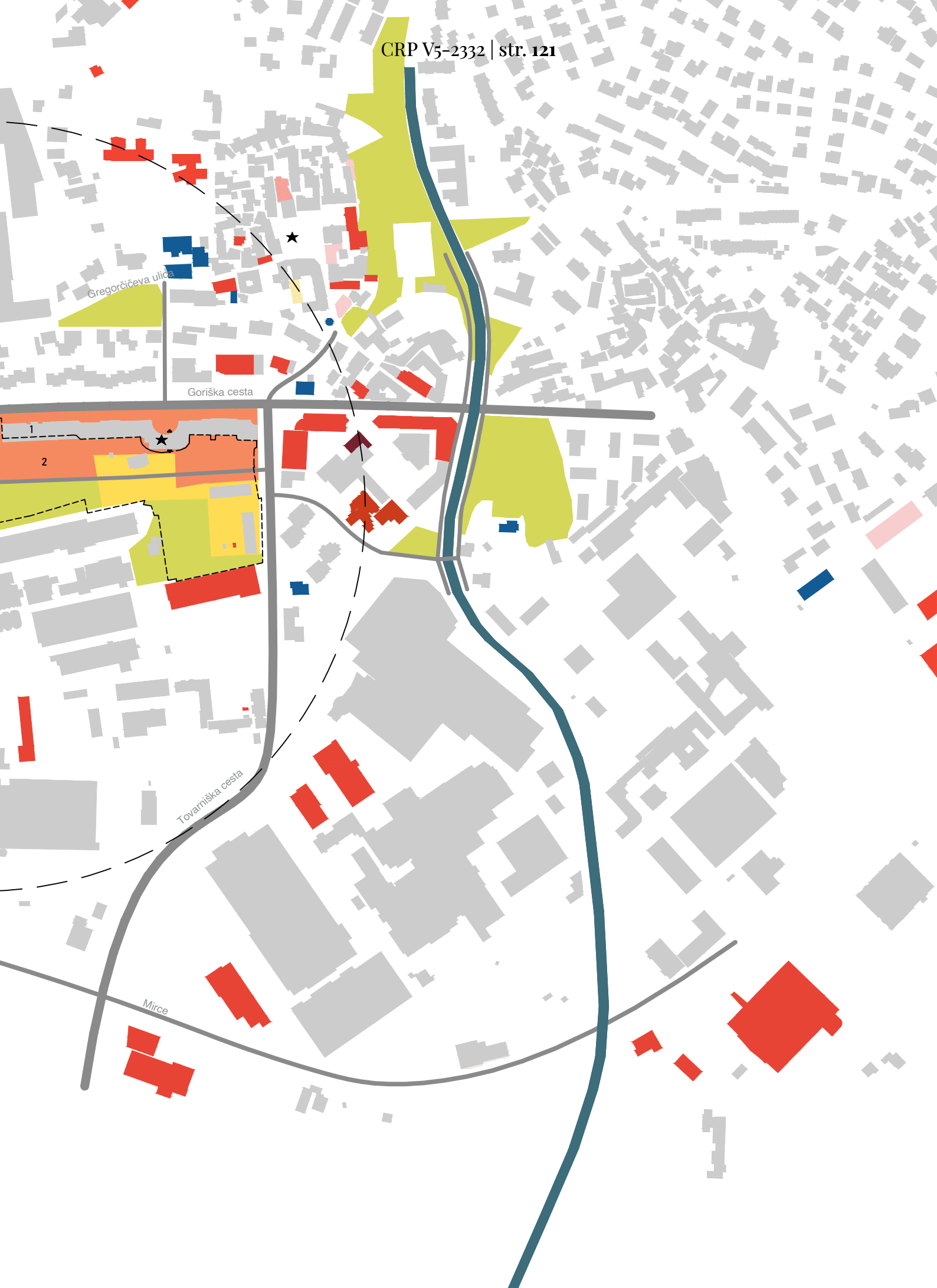
0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 53: Strateške povezave s širšo okolico



3.4.5 Razvoj mobilnostne infrastrukture

Na karti mobilnosti lahko vidimo, kako je urejeno gibanje ljudi znotraj mesta oziroma občine. Prikazane so glavne poti, po katerih se vsakodnevno premikajo pešci, kolesarji, uporabniki javnega prevoza in vozniki osebnih vozil. Jasno so označene kolesarske steze in pešpoti, kar nam pokaže, kako varno in dostopno je območje za trajnostne oblike mobilnosti. Vidna so tudi avtobusna in železniška postajališča, kar omogoča vpogled v povezanost območja z javnim prometom.

Glavna povezovalna os območja je cesta na severu, ki omogoča učinkovito povezovanje s širšo okolico. Iz nje se pri železniški postaji, odcepita dve dovozni cesti, ki območje na jugu povežeta z okolico in ga naredita bolj dostopnega.

Pešpoti ob reki, ki so ključnega pomena za pešce, je treba ohraniti in nadgrajevati še naprej.

- | | |
|--|-------------|
| ★ dogajališče | — vlak |
| 1 avtobusna postaja | — avtomobil |
| 3 železniška postaja | — avtobus |
| 2 garažna hiša | — pešec |
| 4 garaža za kolesa | — kolo |
| - - - os javnega prostora | |
| ◀ ▶ prehod | |
| ■ mobilnostno središče | |
| --- radij oddaljenosti od železniške postaje | |
| ■ vodne površine | |

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 54: Razvoj mobilnostne infrastrukture



3.4.6 Razvoj zelenih površin

Na karti zelenih površin in drevoredov so poudarjeni vsi deli mesta, kjer prevladujejo naravni ali polnaravni elementi. Večji parki, drevoredi vzdolž ulic, travnate površine, obvodni pasovi in manjši skupnostni vrtovi so prikazani v različnih oblikah in barvah, kar omogoča dober pregled nad razporeditvijo zelenih vsebin v prostoru. Drevoredi služijo kot povezovalni elementi med posameznimi zelenimi točkami, hkrati pa so pomembni za estetsko in ekološko vrednost prostora. Karta pomaga razumeti, kako dobro je zelenje vpeto v mestno strukturo in kje so še možnosti za izboljšave, kot so nove zasaditve ali povezovalne zelene osi.

Obstoječe zelene površine so stadion in park. Dodamo nov park na koncu novega stanovanjskega niza, novo zeleno površino med industrijskim delom in novo vzpostavljenim mešanim območjem ter ohranimo in razvijemo zeleni del pri stanovanjskem bloku, kjer se razvijajo vrtniki stanovalcev.

Številni drevoredi so obstoječi. Drugi služijo kot povezovalni element in bariera pri novem stanovanjskem območju.

- ★ dogajališče
- 1 avtobusna postaja
- 3 železniška postaja
- 2 garažna hiša
- 4 garaža za kolesa
- prva faza razvoja
- drevored
- železniška proga
- cesta / pot
- zelene površine
- vodne površine
- radij oddaljenosti od železniške postaje
- ◀ ▶ prehod

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 55: Razvoj zelenih površin



3.4.7 Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija

Karta regulacije prikazuje omrežje koridorjev javnega prostora, ki omogočajo usklajen in učinkovit pretok prometa različnih vrst, kot so avtomobili, kolesarji, javni prevoz in pešci.

Na karti so koridorji risani v širinah 3 m, 7 m, 14 m in 21 m, kar omogoča prilagoditev širine poti glede na potrebe in vrsto prometa, ki jih bo uporabljal.

- ★ dogajališče
- 1 avtobusna postaja
- 3 železniška postaja
- 2 garažna hiša
- 4 garaža za kolesa
- koridor železniške proge
- - - os železniške proge
- koridor javnega prostora
- - - os javnega prostora
- vodne površine
- ◀ ▶ prehod
- - - - prva faza razvoja
- - - - radij oddaljenosti od železniške postaje

0 200 m 

vir podatkov: GURS, 2025



Slika 56: Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija



3.4.8 Razvoj prometnega omrežja

Karta prometnega sistema uporablja različne barve za ponazoritev osi in širine prometnih koridorjev, kar nam omogoča jasen pregled nad različnimi vrstami prometnic.

3-metrski koridor (rumena barva) je namenjen predvsem pešcem in kolesarjem, kjer so poti oblikovane za enostavno in varno gibanje teh uporabnikov.

7-metrski koridor (modra barva) predstavlja manjše lokalne ali dovozne ceste, ki omogočajo dostop do različnih mestnih območij, vendar ne vključujejo večjih prometnih tokov.

14-metrski koridor (zelena barva) vključuje tako vozne pasove kot zelene površine, kar pripomore k izboljšanju mestnega okolja in estetski vrednosti okolja.

21-metrski koridor (vijolična barva) označuje glavno cestno povezavo v območju, ki vključuje vse ključne elemente cestnega profila (vozne pasove, pešpote, kolesarske steze, obcestne zelenice in infrastrukturne komponente, kot so npr. postajališča in parkirišča).

- | | |
|--|-------------------------------------|
| ★ dogajališče | — železniška proga |
| 1 avtobusna postaja | — kolesar / pot (3 m ulični profil) |
| 3 železniška postaja | — 7 m ulični profil |
| 2 garažna hiša | — 14 m ulični profil |
| 4 garaža za kolesa | — 21 m ulični profil |
| — cesta / pot | |
| ◀ ▶ prehod | |
| ■ vodne površine | |
| — os ceste / poti profila | |
| ---- prva faza razvoja | |
| --- radij oddaljenosti od železniške postaje | |

0 200 m



vir podatkov: GURS, 2025



Slika 57: Razvoj prometnega omrežja



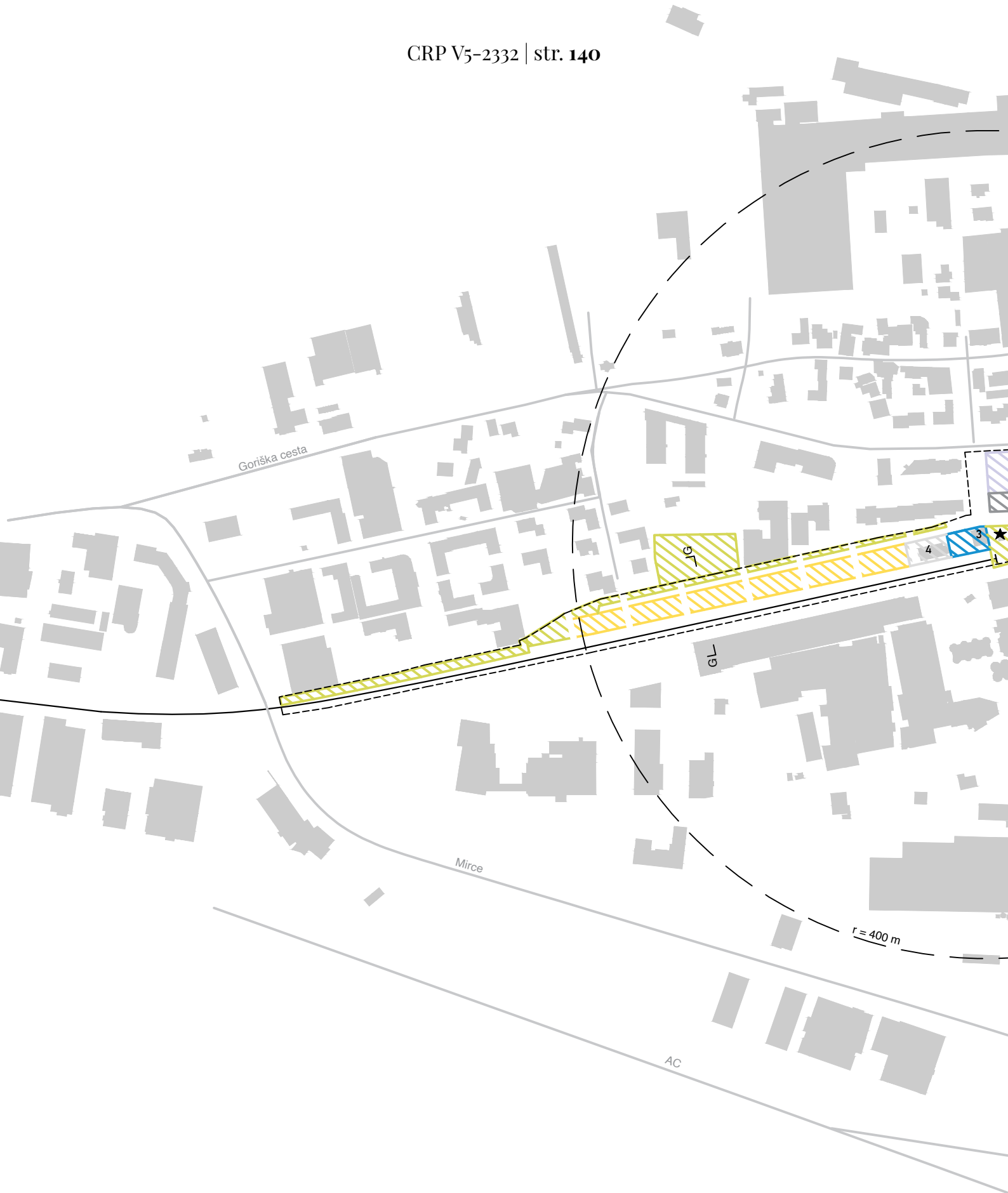
3.4.9 Razporejanje namenske rabe

Karta namenske rabe prikazuje razdelitev zemljišč glede na vrsto rabe prostora in označuje območja predvidena za specifične namene.

Označene so zelene površine (obstoječi zametki zelenih površin, ki jih je treba razširiti in aktivirati), stanovanja, javni programi v pritličju (bolj gosta šrafura), območja avtobusne in železniške postaje ter lokacija nove garažne hiše. Bele površine, med rabami, so glavne prometne poti; bele črte znotraj posamezne rabe so poti (peš, kolo).

- | | |
|---|---|
| ★ dogajališče | zelene površine |
| 1 avtobusna postaja | stanovanja |
| 3 železniška postaja | javni program v pritličju |
| 2 garažna hiša | vrtec / šola / medgeneracijsko središče |
| 4 garaža za kolesa | garažna hiša |
| — železniška proga | železniška postaja |
| — cesta / pot | avtobusna postaja |
| ◀ ▶ prehod | storitve |
| ---- prva faza razvoja | |
| ---- radij oddaljenosti od železniške postaje | |

0 200 m 
vir podatkov: GURS, 2025



Slika 58: Razporejanje namenske rabe



3.4.10 Usmeritve in kriteriji za razvoj večmodalnega vozlišča z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje z zgoščevanjem

Usmeritve za razvoj vozlišča z zgoščevanjem smo izdelali na podlagi študije primera v podeželskem naselju. Podrobneje smo obdelali lokacijo ob obstoječi avtobusni postaji v Ajdovščini.

3.4.10.1 STRATEŠKE USMERITVE IN KRITERIJI ZA POVEZAVO VOZLIŠČA S ŠIRŠO OKOLICO

- Površina območja za razvoj vozlišča z novogradnjo je vsaj 10 ha. Od tega so 58 % površine stavbna zemljišča v javni lasti in/ali državni lasti.
- Predvidena namenska raba zemljišč za stanovanja in zemljišč za mešane programe je po površini uravnoteženo razdeljena na zemljišča namenjena stanovanjski gradnji in zemljišča namenjena mešani rabi.
- Načrtovano območje vozlišča se infrastrukturno naveže na regionalno omrežje infrastrukture, prednostno za javni prevoz, kolesarski in peš promet. Infrastruktura za cestni promet se podreja infrastrukturi za javni prevoz. V največji možni meri je omejena na obseg in potek obstoječega cestnega omrežja.
- Območje vozlišča je programsko, funkcionalno, morfološko in zaznavno z javnim prostorom, zrnatostjo tkiva in programskim ustrojem navezano na obstoječe omrežje prometnih povezav, na obstoječe omrežje zelenih površin in na obstoječe omrežje javnega prostora.
- Krajinski sistemi, zelene površine in njihovi deli, ki so v območju vozlišča, so v celoti ohranjeni in povezani v omrežje sklenjenih zelenih koridorjev v naselju in njegovi okolici.
- Središče vozlišča je v obstoječem postajališču javnega prevoza (avtobusnega ali železniškega).
- Površine železniške infrastrukture, ki iz tehnoloških ali drugih vzrokov niso več v rabi, se namenijo za gradnjo mobilnostne infrastrukture, javnih najemnih in zadružnih stanovanj ter parkovnih površin.
- V prvi fazi se zgradijo javna najemna in zadružna stanovanja na zemljiščih v javni in/ali državni lasti.
- V območju prve faze je raba uravnoteženo razdeljena na zemljišča namenjena stanovanjski gradnji in zemljišča namenjena mešani rabi.
- Delež nestanovanjske rabe in količnik izrabe prostora (FI) upadeta z oddaljenostjo od postajališča javnega prevoza.
- Prva faza izgradnje je integrirana v obstoječi predel naselja ob postajališču javnega prevoza kot dopolnitev nepozidanih stavbnih zemljišč tako, da je v radiju peš dostopa zagotovljena vsa potrebna infrastruktura za kakovostno bivanje in delo (dostop do različnih oblik javnega prevoza na lokalni in regionalni ravni, javne in zasebne storitve,

mobilnostna infrastruktura, kot so kolesarnice, garaže, električne polnilnice, infrastruktura za proizvodnjo in distribucijo energije ter predelavo odpadkov ipd).

3.4.10.2 USMERITVE ZA RAZVOJ MOBILNOSTNE INFRASTRUKTURE

- Zasnova mobilnosti izhaja iz peš in kolesarske povezanosti območja primerne za razvoj vozlišča in gradnjo stanovanj z glavno postajo javnega prevoza (železniško ali avtobusno) in drugimi mestnimi predeli.
- Obstoječa glavna postaja javnega prevoza je vozlišče in središče za izmenjavo različnih oblik mobilnosti (peš, kolo, vlak, avtobus, avto), zato je k njej na zemljiščih v javni in/ali državni lasti dodana večja garažna hiša s polnilnicami za električna vozila, kolesarnica, izposoja koles in izposoja avtomobilov.
- Kompleks glavne postaje javnega prevoza se s sklenjenim omrežjem kolesarskih in peš poti povezuje z načrtovano mobilnostno infrastrukturo in obstoječimi mestnimi predeli.
- S prenovo obstoječih in novogradnjami se oblikuje sklenjeno omrežje peš in kolesarskih poti, ki je v več točkah povezano z obstoječimi omrežji in postajališči medkrajevnega javnega prevoza (avtobusnimi ali železniškimi).
- V primerih, da je v območju vozlišča še ohranjena opuščena železniška infrastruktura, se le-ta prenove in znova aktivira za javni potniški prevoz.

3.4.10.3 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZVOJ OMREŽJA ZELENIH POVRŠIN

- Obstoječe zelene, vodne površine, drevoredi in posamična večja drevesa se ohranijo in prenovejo. (PREREZ G – G)
- Z načrtovanimi drevoredi in oblikovanimi zelenimi površinami se obstoječi drevoredi in obstoječe zelene površine povežejo v omrežje, ki povezuje krajinske koridorje zunaj območja vozlišča (reke, zaokrožene komplekse kmetijskih površin, gozdove ...).
- Sestavni del mobilnostnega središča ob glavni postaji javnega prevoza je parkovna površina.
- Površine železniške infrastrukture, ki trajno niso v aktivni rabi in niso del načrtovanih stavbnih parcel, se preoblikujejo v zelene površine.
- Dodatne površine, ki nastanejo ob koridorjih cest zaradi izločanja pasov za cestni promet, se uredijo prednostno v drevorede ali vsaj v zelene pasove oziroma vodne ploščadi, če saditev drevja zaradi tehničnih ovir ni možna.

3.4.10.4 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZVOJ OMREŽJA JAVNEGA PROSTORA / REGULACIJA

- Omrežje javnega prostora tvorijo prenovljeni obstoječi javni prostori ulic, trgov in parkov.
- Omrežje javnega prostora se dopolni z manjšimi posegi, ki so namenjeni povezovanju obstoječega omrežja v sklenjene zanke (brvi, nadhodi, podhodi, rampe, prehodi).
- Načrtovane manjše dopolnitve ohranjajo dimenzije in geometrijo obstoječega omrežja javnega prostora.
- Omrežje javnega prostora je zvezno povezano z omrežjem javnega prostora v širši okolici.
- Omrežje načrtovanega javnega prostora v zaokroženih območjih načrtovane stanovanjske gradnje je sestavljeno iz uličnih koridorjev različnih širin z modulom 7 m: široke ulice (21 m), ulice (14 m) in prehodi (7 m).
- Glede na velikost območja za razvoj vozlišča se smiselno izberejo velikosti območja ustrezne širine načrtovanih uličnih koridorjev.
- Različne širine uličnih koridorjev določajo položaj posamezne ulice v hierarhiji urbanega omrežja. Najširše ulice so glavne ulice. Ob njih so največje gostote gradnje in največ nestanovanjskih programov. Prevozne so za izvirno – ciljni avtomobilski promet. Ulice so namenjene dostopu do storitev in stanovanj. Prehodi so namenjeni dovozu do posameznih storitveno-stanovanjskih enot in bližnjicam za pešce in kolesarje.
- Javne stavbe z javnimi in drugimi za prebivalce pomembnimi storitvenimi programi so umeščene ob široke ulice in ulice, predvsem na njihova križišča, kjer so razviti drugi tipi javnega prostora (trgi, parki, ploščadi ipd.).
- Vzdlj vseh uličnih koridorjev potekajo peš in kolesarske povezave.

3.4.10.5 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZVOJ PROMETNEGA OMREŽJA

- Železniški promet poteka po obstoječih železniških progah.
- Avtobusni promet poteka po ločenih pasovih v koridorjih obstoječih glavnih in zbirnih cest.
- V območju vozlišča ni tranzitnih glavnih in zbirnih cest.
- Cestno omrežje je hibridno. Sestavljajo ga lokalne ceste za ciljno – izvirni promet ter slepe dovozne ceste do stavb, ki se nanje navezujejo.
- Dostop z avtomobili je omogočen do garažne hiše (hiš) ob glavnem mobilnostnem vozlišču po najkrajši možni poti v smeri priključka na glavno cesto (ceste) zunaj območij stanovanjske gradnje.
- Izteki slepih dovoznih cest so s kolesarskimi in peš potmi

povezani z obstoječim v sklenjeno omrežje.

- Cestni promet je v območju vozlišča omejen na ciljno
 - izvirni promet z omejitvijo hitrosti največ 30 km/uro.
- Obstoječi vozni pasovi izločenega avtomobilskega prometa so preurejeni v korist javnega prevoza, pešcev in kolesarjev.
- V neposredni bližini glavnega mobilnostnega vozlišča se s prenovo ali novogradnjo zgradijo ena ali več garažnih hiš, ki so prednostno namenjene parkiranju vozil delovnih migrantov in obiskovalcev mesta.
 - Garažne hiše in parkirna mesta za prebivalce načrtovanih stanovanj so integrirani v posamične stavbne otoke po vzoru referenčnih primerov iz kataloga.

3.4.10.6 USMERITVE IN KRITERIJI ZA RAZPOREJANJE NAMENSKE RABE POVRŠIN

- Ocena količinskih kazalcev:
- Velikost območja vozlišča = 9,67 ha
 Velikost območja I. faze = 5,6 ha oz. 57,9 % celotne površine območja vozlišča
 Delež javnega prostora = 2,85 ha oz. 29,5 %
 Delež zelenih površin = 1,98 ha oz. 20,47 %
 Količnik zazidanosti (FZ) = 0,3 (3,2 ha grajenega)
 - V območju vozlišča sta mešana in stanovanjska raba po površini uravnoteženi.
 - Ob širokih ulicah so v pritličjih storitveni programi.
 - Ob ulicah so v pritličjih skupni in storitveni programi.
 - Ob ulicah in prehodih so v pritličjih stanovanja, skupni prostori in varstveni programi.
 - Stanovanja in varstveni programi so povezani z zelenimi površinami v ali zunaj območja vozlišča neposredno ali preko prehodov za pešce in kolesarje v oddaljenosti največ 50 m.
 - Varstveni in izobraževalni programi so povezani z mobilnostnim središčem in stanovanji vzdolj ulic in prehodov s peš in kolesarskimi potmi tako, da omogočajo varen dostop od stanovanja mimo varstvenih in izobraževalnih programov do vozlišča.

3.4.10.7 USMERITVE IN KRITERIJI ZA OBLIKOVANJE JAVNEGA PROSTORA

- Oblikovanje javnega prostora je skladno z njegovo vlogo v hierarhiji omrežja javnega prostora.
- Načrtovane dopolnitve obstoječe stavbne strukture ob obstoječih ulicah in trgih (dozidave, vzdidave) sledijo obstoječim gradbenim linijam in višinam vencev.
- V območjih načrtovanih zaokroženih območij za gradnjo stanovanj se smiselno uporabljajo enaki profili uličnega prostora, kot pri razvoju vozlišč z novogradnjo (PREREZ

G – G), ki so razdeljeni v tri tipične profile uličnih koridorjev: široka ulica, ulica in prehod.

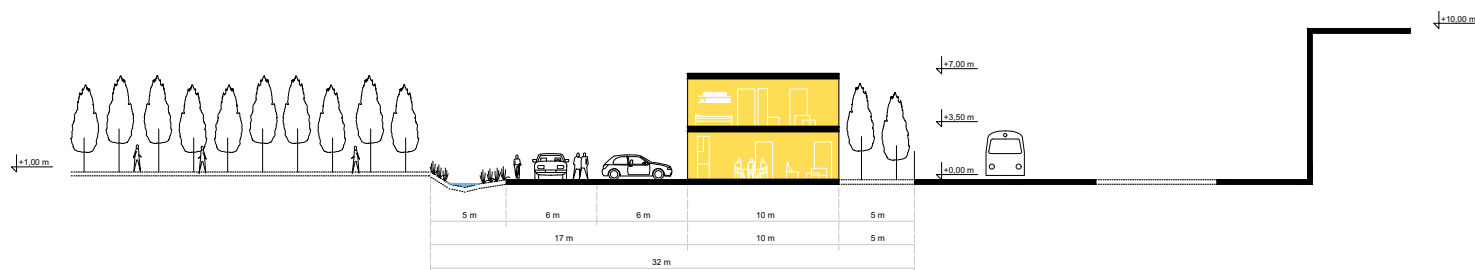
- ŠIROKE ULICE širine 21 m (PREREZ A -A) so obojestransko obdane s sklenjenimi gradbenimi linijami, ki so prekinjene s prehodi za pešce in kolesarje na najmanj vsakih 100 m oziroma v podobnih razdaljah, kot so omogočeni prehodi v obstoječem grajenem tkivu mesta.
- Gradbene linije se sekvenčno lahko odmikajo v notranjost skladno z izborom stavbnega tipa in orientacijo ulice (S - J / V - Z).
- Višina vencev ob širokih ulicah je 21 m z možnostjo dodajanja terasne etaže.
- Višina pritličnih etaž je 7 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- Višina etaž nad pritličjem je najmanj 3.50 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- V pritličjih širokih ulic so izključno storitveni in javnosti dostopni programi.
- Profil široke ulice je sestavljen iz obojestranske enosmerne kolesarske poti in pločnika, iz obojestranskega pasu za obcestno parkiranje in dvosmernega vozišča za cestni promet.
- Kolesarske in peščeve površine so nivojsko ločene od vozišča.
- Peščeve površine so prekrte s tlakovci v pesku, ki so povezani z vodoprepustno fugirno maso v svetli pastelni barvi.
- Kolesarske steze so tlakovane z utrjenim vodoprepustnim tlakom v svetli pastelni barvi.
- Pas za obcestno parkiranje je nivojsko zravnano z voziščem. Tlakovan je z utrjenim vodoprepustnim tlakom v svetli pastelni barvi in je prekinjen z otoki peska ali zelenih površin.
- Vozišče je z drevoredom ločeno od kolesarske poti.
- Kolesarska pot je z drevoredom ločena od peščevih površin.
- Vozišče je tlakovano z ekološkim betonom (brez cementa) v svetli pastelni barvi.
- Izogibamo se materialom z bleščečo površino.
- Dovoljena hitrosti za vozila je 30 km/h.
- ULICE širine 14 m (PREZE B -B) so obojestransko obdane s sklenjenimi gradbenimi linijami, ki so prekinjene s prehodi za pešce in kolesarje na najmanj vsakih 100 m.
- Gradbene linije se sekvenčno lahko odmikajo v notranjost skladno z izborom stavbnega tipa in orientacijo ulice (S - J / V - Z).
- Višina vencev ob ulicah je 14 m z možnostjo dodajanja terasne etaže.

- Višina pritličnih etaž je 7 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- Višina etaž nad pritličjem je najmanj 3.50 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- Na eni strani ulice so v pritličjih skupni programi za stanovalce in v nadstropjih stanovanja. Na nasprotni strani ulice so v pritličju storitveni in za javnost dostopni programi, v nadstropjih so stanovanja.
- V niz stavb s storitvenimi in javno dostopnimi programi ima v pritličju javno dostopne arkade.
- Profil ulice je sestavljen iz pločnika, iz enostranskega pasu za obcestno parkiranje in dvosmernega vozišča za avtomobilski promet z integrirano kolesarsko stezo.
- Peščeve površine so nivojsko ločene od vozišča.
- Peščeve površine so prekrte s tlakovci in v pesku, ki so povezani z vodoprepustno fugirno maso v svetli pastelni barvi.
- Pas za obcestno parkiranje je nivojsko zravnano z voziščem. Tlakovan je z utrjenim vodoprepustnim tlakom v svetli pastelni barvi in je prekinjen z otoki peska ali zelenih površin.
- Vozišče je tlakovano z ekološkim betonom (brez cementa) v svetli pastelni barvi.
- Vozišče je z obojestranskim drevoredom ločeno od peščevih površin.
- Izogibamo se materialom z bleščečo površino.
- Dovoljena hitrost za vozila je 30 km/h.
- PREHODI širine 7m (PREREZ A -A) je obojestransko obdan s sklenjenimi gradbenimi linijami, ki so prekinjene s prehodi za pešce in kolesarje na najmanj vsakih 50 m.
- Višina vencev ob prehodih je 10,5 m z obveznim zamikom gradbene linije v notranjost na višini 7 m.
- Višina etaž je 3,50 m +/- 50 cm glede na zahteve konstrukcije.
- V pritličnih prostorih so skupni prostori za stanovalce, v preostalih etažah so stanovanja.
- Profil prehoda je enovit skupni prometni prostor za pešce, kolesarje in avtomobile.
- Skupni prometni prostor je prekrit s tlakovci v pesku, ki so povezani z vodoprepustno fugirno maso v svetli pastelni barvi.
- Izogibamo se materialom z bleščečo površino.
- Dovoljena hitrosti za vozila je 10 km/h.
- Izogibamo se krožiščem večjih dimenzij. V nujnih primerih z vidika obračanja vozil za 180 ali več stopinj se umeščajo mala urbana krožišča do $2r = 22 - 35$ m za okvirno zmogljivost 15.000 vozil/dan.
- Umeščanje krožišč pred varstvene, zdravstvene in

izobraževalne ustanove je izključeno.

- Ob koridorjih železniških prog se smiselno uporablja profil široke ulice, s tem, da so ob železniški progi v spodnjih treh etažah servisni, storitveni in skupni programi.
- V stanovanjskih stavbah nižjih gostot, ki so umeščene tik ob koridorje železniških prog, so bivalni prostori orientirani na notranja dvorišča. (PREREZ G – G)

- Pri ukrepih za zaščito vseh tipov javnega in zasebnega prostora pred hrupom se izogibamo uporabi protihrupnih ograj. Škodljive vplive hrupa preprečujemo z ustrezno postavitvijo in oblikovanjem volumnov stavb ter fasadnega ovoja, kot je razvidno iz kataloga referenčnih primerov.



M 1 : 500

Slika 59: PREREZ G-G: V primeru razvoja vozlišča z zgoščevanjem tipični profili ulic ohranjajo značilnosti obstoječega grajenega in negrajenega tkiva, kot so zrnatost grajenega tkiva, površinski vodotoki ipd.

3.5 Preglednica usmeritev za urbanistično načrtovanje večmodalnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje

ŠTEVILKA USMERITVE	VSEBINA USMERITVE	RAZVOJNA STRATEGIJA	TIP NASELJA	PRIMER VOZLIŠČA
3.2.10.1	Strateške povezave s širšo okolico	Novogradnja	Veliko mesto	Ljubljana Šentvid
3.2.10.2	Razvoj mobilnostne infrastrukture	Novogradnja	Veliko mesto	Ljubljana Šentvid
3.2.10.3	Razvoj zelenih površin	Novogradnja	Veliko mesto	Ljubljana Šentvid
3.2.10.4	Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija	Novogradnja	Veliko mesto	Ljubljana Šentvid
3.2.10.5	Razvoj prometnega omrežja	Novogradnja	Veliko mesto	Ljubljana Šentvid
3.2.10.6	Razporejanje namenske rabe	Novogradnja	Veliko mesto	Ljubljana Šentvid
3.2.10.7	Usmeritve in kriteriji za oblikovanje javnega prostora	Novogradnja	Veliko mesto	Ljubljana Šentvid
3.3.10.1	Strateške povezave s širšo okolico	Prenova	Malo mesto	Celje ŽP
3.3.10.2	Razvoj mobilnostne infrastrukture	Prenova	Malo mesto	Celje ŽP
3.3.10.3	Razvoj zelenih površin	Prenova	Malo mesto	Celje ŽP
3.3.10.4	Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija	Prenova	Malo mesto	Celje ŽP
3.3.10.5	Razvoj prometnega omrežja	Prenova	Malo mesto	Celje ŽP
3.3.10.6	Razporejanje namenske rabe	Prenova	Malo mesto	Celje ŽP
3.3.10.7	Usmeritve in kriteriji za oblikovanje javnega prostora	Prenova	Malo mesto	Celje ŽP
3.4.10.1	Strateške povezave s širšo okolico	Zgoščevanje	Podeželsko naselje	Ajdovščina AP
3.4.10.2	Razvoj mobilnostne infrastrukture	Zgoščevanje	Podeželsko naselje	Ajdovščina AP
3.4.10.3	Razvoj zelenih površin	Zgoščevanje	Podeželsko naselje	Ajdovščina AP
3.4.10.4	Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija	Zgoščevanje	Podeželsko naselje	Ajdovščina AP
3.4.10.5	Razvoj prometnega omrežja	Zgoščevanje	Podeželsko naselje	Ajdovščina AP
3.4.10.6	Razporejanje namenske rabe	Zgoščevanje	Podeželsko naselje	Ajdovščina AP
3.4.10.7	Usmeritve in kriteriji za oblikovanje javnega prostora	Zgoščevanje	Podeželsko naselje	Ajdovščina AP

4 USMERITVE ZA ARHITEKTURNO NAČRTOVANJE

4.I Usmeritve za arhitekturno načrtovanje

Cilj drugega dela raziskave je izdelava splošnih smernic za arhitekturno načrtovanje na podlagi analize prenosa primerov referenc v urbanistične strategije za izbrana vozlišča.

METODA ZA IZBOR IN PRENOS REFERENČNIH PRIMEROV V URBANISTIČNE STRATEGIJE IMA DVA KORAKA:

- KORAK 1:

Iz kataloga referenčnih primerov, ki je bil izdelan v prvem delu raziskave, se za posamezni stavbni otok na zemljiščih v javni lasti izberejo primeri, ki ustrezajo več kriterijem kakovosti iz spodaj naštetih kategorij. Izbrani primeri morajo hkrati ustrezati pogojem in usmeritvam iz urbanističnih strategij za posamezni stavbni otok in celotno območje obdelave.

Kategorije za oceno kakovosti referenčnih primerov so naslednje:

- Arhitekturno urbanistična zasnova
- tip zidave, raznolikost in pestrost stavbnih tipov, členjenost volumnov, prostorska hierarhija, orientacija stavb, odnos stavb do javnega prostora, raznolik odprt prostor, vključevanje v kontekst, arhitekturne značilnosti, fleksibilnost tlorisnih zasnov stanovanj.
- Programska struktura
- programska pestrost – prisotnost družbenih, storitvenih, delovnih in bivanjskih programov, aktivna pritličja, vključevanje lokalne oskrbe, možnost raznolike rabe prostorov v različnih delih dneva, raznolikost in pestrost programov v odprtih prostorih.
- Mobilnost in dostopnost
- kolesarske in peš povezave, dostop do javnega prometa (predvsem železnice) v radiju 400 do največ 1000 metrov, omejena dostopnost z avtomobili, parkiranje vozil v garažah in za uporabnike stavb tudi na ulicah, dostopnost za skupine ljudi z gibalnimi in drugimi oviranostmi, prehodnost in povezanost javnega prostora.
- Socialna struktura in tipi stanovanjske preskrbe
- socialna pestrost, inkluzivnost, demografska pestrost (raznolikost stanovanjskih tipov za različne starostne skupine); pestrost preskrbnih tipov (javna najemna stanovanja, najemna zadružna stanovanja, tržna najemna stanovanja), bivanje starejših (oskrbovana stanovanja, sobivanje starejših), skupni prostori, medgeneracijsko sobivanje, skupnostno bivanje ipd.
- Trajnostni vidik
- trajnostni materiali, energijska učinkovitost, alternativni viri energije, zeleno-modra infrastruktura, krožno gospodarjenje z viri in materiali, odpornost na podnebne vplive (različne površine, vodoprepustna tla, ozelenjevanje ipd.).

Primere izbranih referenc in njihovo vez z opisanimi kategorijami se predstavi v tabeli. Primere se oštevilči s številko iz kataloga in doda kratek opis.

Primeri reference so sicer podrobno prikazani v katalogu referenčnih primerov (prvi del raziskave). V katalogu so dodane tudi povezave na spletne strani projektov, kar omogoča podrobnejše razumevanje in boljšo vizualno predstavo.

- KORAK 2:

V drugem koraku se v dodatni tabeli podrobneje opišejo kategorije, ki so bistvene za posamezni obravnavani stavbni otok:

- programska struktura (stanovanjska, skupnostna, javna),
- dostopnost (parkirna mesta za motorna vozila, mesta za shranjevanje koles, bližina do najbližje postaje javnega prometa idr.)
- tip stanovanjske preskrbe (lastniška, neprofitna in tržna najemna stanovanja, druge oblike)
- socialna struktura (starostne skupine, ranljive skupine)
- tipi stanovanj (po št. članov v gospodinjstvu, oskrbovana in druga stanovanja za starejše, stanovanja za skupnostno bivanje, stanovanja za ljudi z oviranostmi, drugi tipi)
- struktura stanovanj (garsonjere, 1-2-3-4 in večsobna stanovanja)

Kategorije se – če to dopuščajo razpoložljivi podatki – opišejo številčno ali v deležih v razponih iz izbranih primerov referenc. Le-ti se nahajajo v različnih državah, z raznolikimi družbenoekonomskimi okoliščinami (stanovanjska politika in stanovanjska preskrba v določeni državi, socialna politika, prostorski pogoji, stanovanjski standardi itd.) – zato aplikacija na obravnavane lokacije oz. stavbne otoke v Sloveniji zahteva prilagoditve. To je mogoče izvesti v nadaljevanju z zazidalnimi preizkusi.

V opombah se navede še izbrane primere referenc, njihove kataloške številke in povezave do kataloga oz. njihovih spletnih strani.

POVEZAVA PRIMEROV REFERENC IZ KATALOGA S STRATEGIJAMI:

Na prikazu strategije z namensko rabo se s šiframi iz kataloga vpišejo izbrane reference v določenem stavbnem otoku. Doda se legenda s šiframi in izračuni (ocenjene vrednosti) za posamezni primer.

APLIKACIJA METODE NA LOKACIJAH: LJUBLJANA, CELJE, AJDOVŠČINA

Pri izboru primerov referenc za lokacije v Ljubljani, Celju in Ajdovščini smo sledili kategorijam za oceno kakovosti in iz kataloga izbrali najustreznejše. Dodatni kriteriji za izbor so bili prostorski in drugi specifični pogoji na izbranih lokacijah. Primeri prenov industrijskih stavb niso bili uporabljeni, saj na izbranih lokacijah ni opuščene industrije.

- **Ljubljana:** novogradnja, kombinacija goste gradnje z mešanimi urbanimi programi (stavbni blok na dvorišče) in gradnje srednjih gostot z enostanovanjskimi enotami (veržne ali vrstne hiše). Območje je razdeljeno na pet stavbnih otokov (A, B, C, D, E), za katere so bili izbrani raznoliki primeri referenc po kategorijah. Posebej primerni so bili še primeri, ki kažejo alternativne oblike mobilnosti (deljena raba avtomobila ipd.), za stavbe, ki so najbolj oddaljene od železniške postaje.

- **Ajdovščina:** zgoščevanje obstoječega urbanega stavbnega otoka z mešanimi urbanimi in stanovanjskimi programi (tipologija razklenjen obodni blok, stolpič) in zaokrožanje obstoječe stanovanjske gradnje prostostoječih enostanovanjskih hiš ob železnici z verižnimi ali vrstnimi stanovanjskimi hišami z vrtovi in delavnicami, srednje gostote, stanovanja za večje družine.

Območje ima en sam stavbni otok, za katerega so bili izbrani primeri referenc po kategorijah.

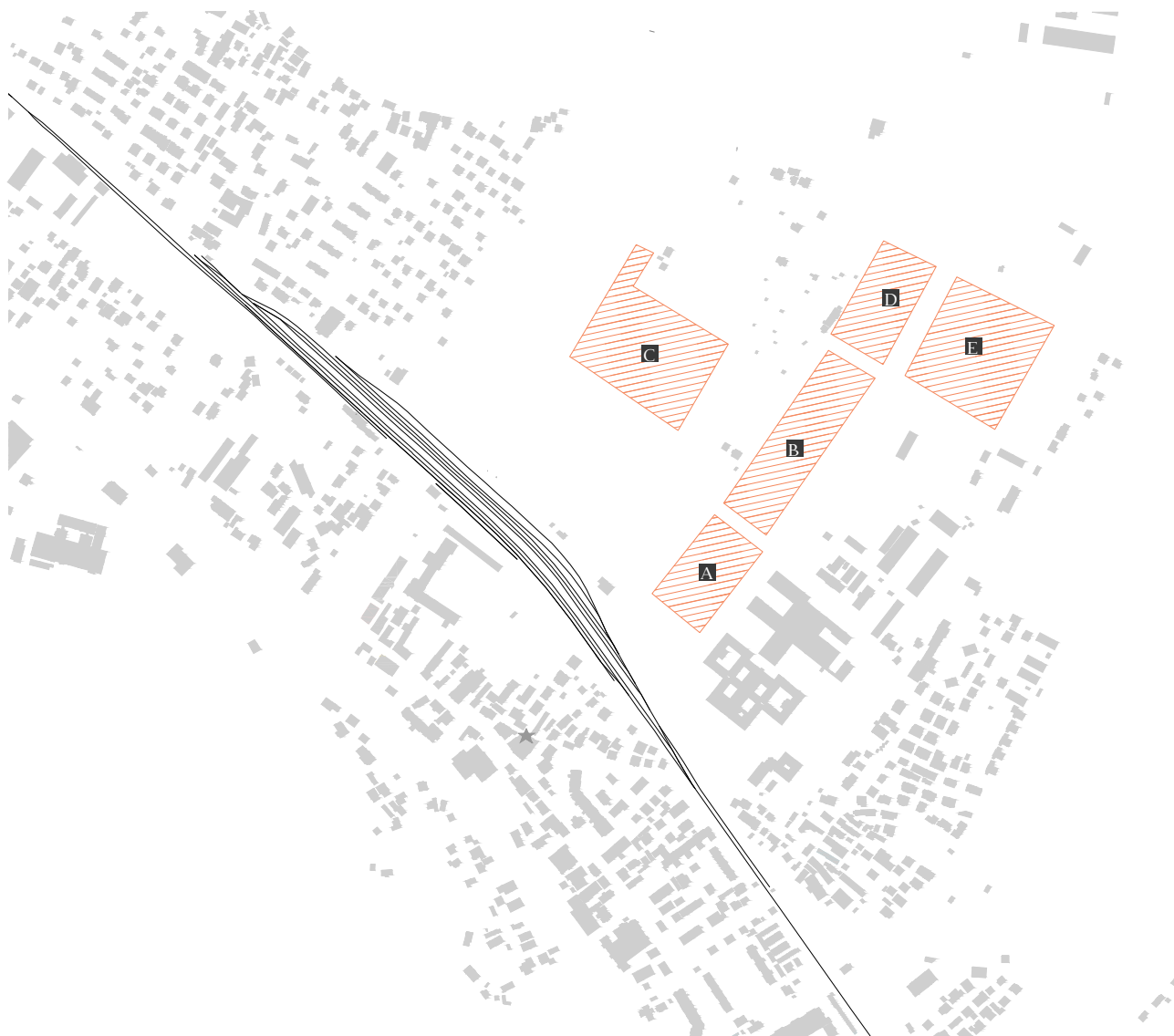
- **Celje:** novogradnja, gosta zidava, kombinacija urbanih programov in stanovanj, čim bolj mešani stavbni tipi (obodni blok, stolpiči, stolpnice, lamelni blok). Posebna okoliščina je potek železnice skozi območje, kar fizično deli območje in obenem povzroča hrupne obremenitve. Območje je razdeljeno na tri stavbne otoke (A, B, C), za katere so bili izbrani raznoliki primeri referenc po kategorijah. Posebej primerni so bili primeri projektov ob železnici ali avtocesti.

Usmeritve za določanje deležev stanovanj po tipu preskrbe
Vsa načrtovana stanovanja na zemljiščih v javni lasti naj bodo javna najemna in najemna združna stanovanja, razmerje se določi glede na referenčne primere. Zazidljiva zemljišča v območju mobilnostnega vozlišča, ki so v zasebni lasti, se lahko namenijo lastniškemu ali tržnim najemnim stanovanjem, s čimer bi zmanjšali stroške komunalnega opremljanja tudi za javna in združna najemna stanovanja. V sodelovanju med investitorji javnih in tržnih stanovanj naj se razvije mehanizem za aktivacijo teh zemljišč.

KATEGORIJA	opis
ARHITEKTURNO- URBANISTIČNA ZASNOVA	Tip zazidave, raznolikost stavbnih tipov, členjenost volumnov, prostorska hierarhija, orientacija stavb, odnos do javnega prostora, raznolik odprt prostor, vključevanje v kontekst, arhitekturne značilnosti, pestrost stanovanjskih tipov, fleksibilnost tlorisnih zasnov stanovanj.
PROGRAMSKA STRUKTURA	Programska pestrost - prisotnost javnih, storitvenih, delovnih in bivalnih programov, aktivna pritličja, vključevanje lokalne oskrbe, možnost raznolike rabe v različnih delih dneva, raznolikost programov v odprtih prostorih.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	Kolesarske in peš povezave, dostop do javnega prometa, dostop z avtomobili, parkiranje za uporabnike stavb in širšega območja, dostopnost za skupine ljudi z gibalnimi in drugimi oviranostmi, prehodnost prostora.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	Socialna in demografska pestrost, raznolikost stanovanjskih tipov, za različno članska gospodinjstva; pestrost preskrbnih tipov - javna najemna stanovanja, najemna zadružna stanovanja, tržna najemna stanovanja, bivanje starejših (oskrbovana stanovanja itd.).
TRAJNOSTNI VIDIK	Trajnostni materiali, energijska učinkovitost, zelena infrastruktura, ravnanje z viri, odpornost na podnebne vplive.

Preglednica 18: Kategorizacija referenčnih primerov

4.2 Aplikacija referenčnih primerov Ljubljana



Slika 60: Situacija Ljubljana z oznakami referenčnih primerov

-  avtobusna postaja
-  železniška postaja
-  cesta / pot
-  vodne površine
-  koridor ceste / poti
-  os ceste / poti profila
-  območje obdelave
-  oznaka območja

0 200 m 
vir podatkov: GURS, 2025

OBMOČJE A

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO- URBANISTIČNA ZASNOVA	14 Klein Rijsel	Kompaktna zasnova tvori odprt kare, orientiran vzdolž železniške proge in stanovanjske četrti, kar omogoča jasno prehodnost. Zasnova dosega uravnoteženo razmerje med grajenimi volumni in odprtim zelenim prostorom, obenem pa s ponavljajočimi se volumnimi in ritmično fasadno členitvijo vzpostavlja prepoznavno urbano identiteto.
	20 Mint Street Peabody Housing	Projekt je zasnovan ob upoštevanju bližine železniške proge, kjer so uporabljeni materiali in konstrukcijske rešitve za učinkovito zvočno izolacijo ter zmanjšanje vibracij. Zgradbe imajo prilagojene temelje in fasade, ki zagotavljajo udobno bivanje kljub okoljskim dejavnikom.
PROGRAMSKA STRUKTURA	02 Mehr Als Wohnen	Programi so razdeljeni po etažah – v višjih nadstropjih so stanovanja, v pritličjih pa poslovni prostori, storitvene dejavnosti (kavarna, restavracija, pekarna, frizerski salon itd.), družbene dejavnosti (razstave, dogodki, učenje, rekreacija-sprostitev itd.), skupnostne dejavnosti (delavnice, prostori za srečanja, otroške igralnice, sprostitve itd.) in mobilnostni center. Skupaj tvorijo živahno sosesko, spodbujajo socialno interakcijo ter medsosedske povezanost.
	12 Bispevika	Visoka gostota z mešanim programom, kjer so v pritličjih umeščeni poslovni in storitveni prostori, zgornja nadstropja pa vsebujejo stanovanja. Zasnova omogoča živahen ulični prostor in zagotavlja osnovno lokalno preskrbo neposredno na kraju samem.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	26 Sæter Terrasse	Parkirna mesta so umeščena na nivoju pritličja/kleti ob prometnicah, kar omogoča enostaven dostop uporabnikom in ne moti kakovosti zunanjih prostorov. Velika pozornost je namenjena urejenim kolesarnicam in povezavam za kolesarje, kar spodbuja trajnostno mobilnost ter dobro integracijo kolesarskih poti v območje.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	15 Rinkkaai Ghent	Projekt je zasnovan za medgeneracijsko sobivanje in socialno mešanost. Različne tipologije stanovanj omogočajo prilagodljivost potrebam različnih starostnih skupin, skupni prostori pa spodbujajo druženje in sodelovanje med prebivalci. Prevladujejo lastniška stanovanja.
TRAJNOSTNI VIDIK	23 Ferme du Rail	Gradnja uporablja naravne in reciklirane materiale, kot so les, slama in obnovljene keramične ploščice, kar poudarja okoljsko trajnost. Stabilni temelji in izolacije obvladujejo hrup in vibracije, s čimer zagotavljajo udobno bivanje kljub neposredni bližini železnice.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
	② Mehr Als Wohnen ⑫ Bispevika	
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
	② Mehr Als Wohnen ⑭ Klein Rijsel ②⑥ Sæter Terrasse	
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
	② Mehr Als Wohnen ⑭ Klein Rijsel ②⑩ Mint Street Peabody Housing	
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
	② Mehr Als Wohnen ⑭ Klein Rijsel ⑮ Rinkkaai Ghent	
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje ateljeljska stanovanja, ...)
	② Mehr Als Wohnen ⑭ Klein Rijsel ⑮ Rinkkaai Ghent ②⑩ Mint Street Peabody Housing	
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
	② Mehr Als Wohnen ⑭ Klein Rijsel ⑮ Rinkkaai Ghent ②⑩ Mint Street Peabody Housing	

OBMOČJE B

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO- URBANISTIČNA ZASNOVA	19 Querbeet Social Housing	Visoka gostota z jasno opredeljenimi mejami ob prometnih ulicah omogoča oblikovanje zaščitene in mirnega notranjega dvorišča. Zasnova zagotavlja uravnotežen odnos med grajenim prostorom in odprtimi zelenimi površinami.
	11 Rive de Gier Social Housing	Zazidava je linijska z višinskimi gabariti, ki se postopno znižujejo v eno smer, kar omogoča boljšo osvetlitev in prezračevanje stanovanj. Ta zasnova prispeva k učinkoviti integraciji v okolico in izboljšuje kvaliteto bivalnega prostora z ustvarjanjem harmonične povezave med zgradbami in odprtimi površinami.
PROGRAMSKA STRUKTURA	11 Rive de Gier Social Housing	Stanovanja so umeščena v višja nadstropja, kar zagotavlja mirnejše bivalne pogoje. V pritličju so prostori za trgovino, lokale, kavarne in druge storitvene dejavnosti, ki podpirajo lokalno preskrbo in ustvarjajo živahno ulično okolje.
	22 Cooperative Building Stadterle	Projekt združuje različne vsebine: v pritličju so poslovni in storitveni prostori, ki vključujejo odprta zunanja stopnišča kot komunikacijske prostore, v zgornjih etažah pa so stanovanja z ustrezno orientacijo in osvetlitvijo. Poleg tega je poudarek na participativnem načrtovanju, kar omogoča prilagodljivost prostora glede na potrebe uporabnikov.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	03 Zollhaus	Stanovanja so umeščena v višja nadstropja, kar zagotavlja mirnejše bivalne pogoje. V pritličju so organizirani prostori za kulturne dejavnosti (dvorana, razstavni prostor), kavarne-restavracije, manjši hotel, co-working in druge storitvene dejavnosti, ki podpirajo lokalno okolje in ustvarjajo živahno četrt. V pritličju je velika kolesarnica, iz katere so organizirani vstopi v stanovanjske dele.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	09 Bouça Social Housing Complex	Stanovanjski kompleks združuje tržna najemna in socialna stanovanja, kar podpira socialno mešanost in različnim družbenim skupinam omogoča sobivanje v enem območju. Projekt zagotavlja javne in skupne prostore, ki spodbujajo interakcijo med prebivalci in krepijo občutek skupnosti.
TRAJNOSTNI VIDIK	02 Mehr Als Wohnen	Trajnostno naravnana zasnova uporablja energetske učinkovite sisteme in materiale, kar zmanjšuje okoljski odtis. Vključene so zelene površine, ki izboljšujejo mikroklimo, hkrati pa omogočajo kakovostno bivanje. Odprti prostori se sicer razvijajo postopoma, participativno in v sodelovanju stanovalcev in krajinskih arhitektov. Projekt spodbuja trajnostno rabo virov, vključevanje stanovalcev v oblikovanje odprtega prostora in nudi prijetno, zdravo okolje za prebivalce.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
	③ Zollhaus ⑪ Rive de Gier Social Housing ⑫ Cooperative Building StadtErle	
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
	③ Zollhaus ⑪ Rive de Gier Social Housing ⑲ Querbeet Social Housing	
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
	③ Zollhaus ⑨ Bouca Social Housing ⑪ Rive de Gier Social Housing	
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
	⑨ Bouca Social Housing ⑪ Rive de Gier Social Housing	
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje, ateljejska stanovanja ...)
	③ Zollhaus ⑨ Bouca Social Housing ⑪ Rive de Gier Social Housing	
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
	③ Zollhaus ⑨ Bouca Social Housing ⑪ Rive de Gier Social Housing	

OBMOČJE C

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO- URBANISTIČNA ZASNOVA	02 Mehr Als Wohnen	Projekt obsega več prostostojećih stavb - kompaktnih in globokih blokov z raznolikimi tlorisnimi zasnovami. Zasnova stavb in njihovih zunanjščin je sledila skupnim načelom, ki so določala tripartitno členitev stavbnega volumna, odvzemanje-dodajanje delov stavbnih volumnov ter oblikovanje fasadnega ovoja. Med stavbami so raznoliko oblikovani odprti prostori, od večjega glavnega trga, do manjših trgov ter večjih zelenih prostorov na obrobju. Ta raznolika zasnova ustvarja dinamično in prijetno bivalno okolje z različnimi tipi odprtih površin, ki služijo tako za rekreacijo kot za igro in druženje.
	05 Gleis 21	Stanovanja so zasnovana z različnimi tlorisi, ki omogočajo prilagodljivost potrebam različnih uporabnikov. Fleksibilnost omogoča spremembe velikosti in namembnosti, kar podpira medgeneracijsko sobivanje in različne življenjske faze.
PROGRAMSKA STRUKTURA	07 The City Houses (Byhusene)	Stanovanja so večinoma v višjih nadstropjih, v pritličju pa so umeščene storitvene dejavnosti in poslovni prostori, ki so locirani ob prometnicah oziroma vpadnicah. Stanovanja v pritličju so prisotna, a omejena, kar omogoča večjo živahnost ob robu območja, hkrati pa mirnejše notranje bivalne prostore.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	02 Mehr Als Wohnen	Projekt ima urejeno podzemno garažo, ki omogoča parkiranje avtomobilov zunaj vidnega polja in tako ohranja kakovost zunanjih površin. Dostop do garaže je zagotovljen iz pritličja ene od stavb. Območje je zasnovano s poudarkom na dobri prehodnosti za pešce, urejene so kolesarnice in vzpostavljene povezave za kolesarje, kar spodbuja trajnostno mobilnost in varno uporabo različnih prometnih načinov.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	15 Rinkkaai Ghent	Projekt združuje lastniška in socialna stanovanja, kar spodbuja socialno mešanost prebivalcev. Skupni prostori in različne tipologije stanovanj omogočajo sobivanje različnih družbenih skupin in starostnih skupin. Projekt vključuje tudi prilagojena stanovanja za gibalno ovirane osebe, kar povečuje dostopnost in vključujočnost.
	04 Kohlen- rutsche	Projekt, ki ga je zagnala gradbena skupina Kohlenrutsche je po modelu mešanica »co-housinga« in najemne stanovanjske zadruga. Model spodbuja aktivno participacijo prebivalcev v organizaciji in upravljanju stavbe, vključno s skupnostnimi prostori. Tako omogoča dolgoročno stabilnost bivanja in krepi občutek pripadnosti, saj se odločitve sprejemajo kolektivno. Primer spodbuja inkluzivnost, saj vključuje tudi stanovanja za sobivanje ljudi z avtizmom in študentov.
TRAJNOSTNI VIDIK	25 Brutopia	Skupni vrtovi na strehah in druge zelene površine, ki spodbujajo samooskrbo in trajnostno rabo prostora. Projekt uporablja okolju prijazne materiale in poudarja skupnostno upravljanje zelenih površin, kar pripomore k večji energetske učinkovitosti in boljšemu mikroklimatskemu udobju.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
	02 Mehr Als Wohnen 05 Gleis 21 07 The city Houses	
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
	02 Mehr Als Wohnen 05 Gleis 21 07 The City Houses	
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
	02 Mehr Als Wohnen 04 Kohlenrutsche 05 Gleis 21 07 The city Houses	
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
	02 Mehr Als Wohnen 04 Kohlenrutsche 05 Gleis 21 25 Brutopia	
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje, ateljejska stanovanja ...)
	02 Mehr Als Wohnen 07 The city Houses 15 Rinkkaai Ghent	
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
	02 Mehr Als Wohnen 04 Kohlenrutsche 07 The city Houses 15 Rinkkaai Ghent	

OBMOČJE D

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO- URBANISTIČNA ZASNOVA	10 Housing Maierhof	Projekt sestavlja osem nižjih stavb (do 3 nadstropja) v lesno-hibridni izvedbi, ki so razporejene okoli centralnega ozelenjenega dvorišča in sosedskega trga, ki služita kot osrednji zbirni prostor za celo sosesko.
	06 Newood housing	Projekt temelji na karejski strukturi z različnimi volumni, ki so razporejeni okoli notranjih odprtih prostorov in prilagojeni raznim funkcijam in velikostim, kar omogoča različne rabe in urbane izkušnje. Stavbe so različnih višin, kar ustvarja dinamično prostorsko hierarhijo in omogoča jasne prehode med zasebnimi in javnimi površinami.
PROGRAMSKA STRUKTURA	05 Gleis 21	V nadstropju se nahajajo stanovanjske enote, v pritličju so umeščeni kulturni in družbeni programi, ki krepijo lokalno skupnost. Mednje sodijo kavarna, medijski studio, večnamenska delavnica, glasbena šola in večnamenski prostor, ki se uporablja za dogodke, predavanja in koncerte.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	08 Wohnen Ohne Auto	Projekt je zasnovan kot skoraj brez avtomobilov – parkirna mesta so zunaj primarnega območja, stanovalci do njih dostopajo po skupnih poteh in peš-kolesarskem omrežju.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	09 Bouca Social Housing Complex	Tip preskrbe je mešanica socialnih najemnih in tržnih najemnih stanovanj, kar spodbuja socialno mešanost in omogoča sobivanje različnih družbenih skupin.
	15 Rinkkaai Ghent	Zasnova vključuje tako lastniška kot socialna najemna stanovanja (vključno z oskrbovanimi enotami), kar omogoča bivanje različnih generacij in družinskih struktur. Skupni prostori in varovana območja na zgornjem nivoju so načrtovana za druženje in interakcijo med prebivalci vseh starosti.
TRAJNOSTNI VIDIK	25 Brutopia	Brutopia je zasnovana kot trajnostna zadružna soseska, kjer prebivalci aktivno sodelujejo pri samooskrbi in energetske učinkovitosti. Na strehah so vrtovi za lokalno pridelavo hrane, objekti pa uporabljajo pasivne energetske sisteme, dobro izolacijo in obnovljive vire energije. Projekt vključuje tudi skupne pralnice, kolesarnice in prostore za deljenje, s čimer zmanjšuje ekološki odtis vsakdanjega bivanja.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
	05 Gleis 21 08 Wohnen Ohne Auto 10 Housing Maierhof 15 Rinkkaai Ghent	
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
	05 Gleis 21 08 Wohnen Ohne Auto 09 Bouca Social Housing	
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
	05 Gleis 21 08 Wohnen Ohne Auto 09 Bouca Social Housing	
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
	09 Bouca Social Housing 10 Housing Maierhof	
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje, ateljeljska stanovanja ...)
	05 Gleis 21 08 Wohnen Ohne Auto 10 Housing Maierhof 25 Brutopia	
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
	05 Gleis 21 08 Wohnen Ohne Auto 10 Housing Maierhof 15 Rinkkaai Ghent	

OBMOČJE E

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO- URBANISTIČNA ZASNOVA	17 Les Amandiers	Zasnovo sestavlja več dvoetažnih stavb, ki z zgoščenim volumnom ustvarjajo močan rob ob ulici. Objekti oblikujejo notranji zeleni atrij, ki deluje kot skupni prostor za stanovalce. Vertikalna členitev fasade omogoča velike zasebne zunanje prostore v obliki teras in vrtov, obrnjene stran od javnega prostora, kar zagotavlja zasebnost in zaščito pred hrupom.
	07 The City Houses (Byhusene)	Niz vrstnih nižjih enot (do tri etaže), ki skupaj tvorijo dinamično ulično linijo. Vsaka stanovanjska enota ima lasten vhod in lasten zunanji vrt ali dvorišče, kar spodbuja individualnost bivanja znotraj kompaktne urbane strukture. Povezane so s skupno pešpotjo, ki omogoča dostop brez avtomobilskega prometa.
	09 Bouça Social Housing Complex	Tipologija temelji na nizkih, linijskih večstanovanjskih stavbah, organiziranih vzdolž notranjih hodnikov in dvorišč. Stavbe imajo enoten volumen z jasnim ritmom fasad, ki združuje racionalno razporeditev stanovanj in ekonomično gradnjo. Zunanja ureditev vključuje povezovalne komunikacije in odprte površine, ki spodbujajo skupnostni način bivanja, a ohranjajo jasne meje med javnim in zasebnim prostorom.
PROGRAMSKA STRUKTURA	07 The City Houses (Byhusene)	Vse enote so individualna bivališča brez dodatnih javnih ali storitvenih programov. Prisotni so skupni prostori za stanovalce, kot je skupna pot ali dvorišče, ki spodbuja sosedsko interakcijo, a ne vključujejo funkcij, dostopnih širši javnosti.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	02 Mehr als Wohnen	Parkirna mesta so umeščena v podzemno garažo, do katere se dostopa iz pritličja ene od stavb. Celoten zunanji prostor je namenjen pešcem in kolesarjem, z jasno urejenimi površinami in kolesarnicami. Takšna ureditev ustvarja prijetno, varno in odprto bivalno okolje brez motenj prometa.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	20 Mint Street Peabody Housing	Preskrbni model je mešan, sestavljen iz socialnih najemnih, lastniških in skupnostnih lastniških stanovanj. Stanovanja so zasnovana brez vidnih razlik med različnimi tipi lastništva, kar omogoča »enakopravnost« stanovalcev. Enote vključujejo 1-, 2- in 3-sobna stanovanja, za socialno raznolika gospodinjstva.
TRAJNOSTNI VIDIK	17 Les Amandiers	Projekt vključuje obsežne zelene površine v obliki skupnih vrtov, dvorišč in ozelenjenih dostopov, ki prispevajo k boljši mikroklimi in kakovosti bivanja. Zasnova temelji na tesnem stiku z naravo – stavbe obdajajo vegetacijsko bogata območja, kar omogoča stanovalcem dnevni stik z zunanjimi prostori ter spodbuja skupnostno življenje. Zeleni pasovi med stavbami ustvarjajo vizualno kontinuiteto in uravnoteženo povezavo med grajenim in naravnim.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
	⑦ The city Houses ⑨ Bouca Social Housing ⑰ Les Amandiers	
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
	② Mehr Als Wohnen ⑦ The city Houses ⑨ Bouca Social Housing ⑰ Les Amandiers	
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
	② Mehr Als Wohnen ⑦ The city Houses ⑨ Bouca Social Housing ⑰ Les Amandiers	
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
	② Mehr Als Wohnen ⑨ Bouca Social Housing	
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje, ateljejska stanovanja ...)
	⑦ The city Houses ⑨ Bouca Social Housing ⑰ Les Amandiers	
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
	⑦ The city Houses ⑨ Bouca Social Housing ⑰ Les Amandiers	

4.3 Aplikacija referenčnih primerov Celje



Slika 61: Situacija Celje z oznakami referenčnih primerov

-  avtobusna postaja
-  železniška postaja
-  cesta / pot
-  vodne površine
-  koridor ceste / poti
-  os ceste / poti profila
-  območje obdelave
-  oznaka območja

0 200 m 

vir podatkov: GURS, 2025

OBMOČJE A

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO- URBANISTIČNA ZASNOVA	03 Zoollhaus	Projekt je umeščen na ozko parcelo ob železniških tirih. Stavba je zasnovana kot dva med seboj povezana volumna, razporejena vzdolž zemljišča, kar omogoča optimalno izrabo prostora ter hkrati ustvarja prehode in zagotavlja dobro osvetljenost.
	21 65 Rooms for Student Housing	Stavba je umeščena na trikotno parcelo ob železniških tirih ter oblikovana kot vitki, desetnadstropni stolp. Na zahodni strani se naslanja na 'akustični zid', ki hkrati deluje kot zaščita pred hrupom in kot konstrukcijski opornik vzdolž tirov.
	18 Lycka Amsterdam Apartments	Projekt oblikuje pet samostojnih stavb, razporejenih okoli skupnega notranjega jedra. Zasnova ustvarja blokovno strukturo, ki se s terasami in vodoravno členitvijo prilagaja človeškemu merilu ter hkrati povezuje novo stanovanjsko gradnjo z industrijsko okolico železniške postaje.
PROGRAMSKA STRUKTURA	12 Bispevika	Visoka gostota z mešanim programom, kjer so v pritličjih umeščeni poslovni in storitveni prostori, zgornja nadstropja pa vsebujejo stanovanja. Zasnova omogoča živahno ulični prostor in zagotavlja osnovno lokalno preskrbo.
	15 Rinkkaai Ghent	Projekt predstavlja mešani urbani kompleks, sestavljen iz šestih stavb vzdolž železniške proge. Pritličja so namenjena javnim in podpornih funkcijam, kot so trgovine, gostinski prostori, vrtec in skupnostni center, medtem ko zgornja nadstropja vsebujejo več kot 300 stanovanj različnih velikosti. Območje vključuje tudi javni park, ki povezuje kompleks z okolico.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	26 Sæter Terrasse	Parkirna mesta so umeščena na nivoju pritličja ob prometnicah, kar omogoča enostaven dostop uporabnikom in ne moti kakovosti zunanjih prostorov. Velika pozornost je namenjena urejenim kolesarnicam in povezavam za kolesarje, kar spodbuja trajnostno mobilnost ter dobro integracijo kolesarskih poti v območje.
	24 Metropolitan Apartments	Podzemni etaži stavbe zagotavljata parkirna mesta, hkrati pa so na voljo urejene kolesarnice, ki spodbujajo trajnostno mobilnost. Stavba se nahaja v neposredni bližini železniške postaje, kar omogoča enostaven dostop do javnega prevoza.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	26 Sæter Terrasse	Projekt je del mestnih pobud za povečanje gostote naselij in deluje kot prehod med nizko in visoko gostoto naselij. Kompleks vsebuje 34 lastniških stanovanj, različnih velikosti od 60 do 180 m ² z upoštevanjem dobrih svetlobnih pogojev. Vsako stanovanje ima tudi lasten balkon ali teraso.
	21 65 Rooms for student housing	Projekt najemnih študentskih sob je namenjen bivanju ene osebe. Vsaka soba vključuje posteljo, delovni prostor, shranjevalne površine ter lastno kopalnico, njihova velikost pa se razlikuje glede na zunanje gabarite stavbe.
TRAJNOSTNI VIDIK	25 Brutopia	Skupni vrtovi na strehah in druge zelene površine, ki spodbujajo samooskrbo in trajnostno rabo prostora. Projekt uporablja okolju prijazne materiale in poudarja skupnostno upravljanje zelenih površin, kar pripomore k večji energetski učinkovitosti in boljšemu mikroklimatskemu udobju.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
		⑫ Bispevika ⑮ Rinkkaai Ghent
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
		②④ Metropolitan apartments ②⑥ Sæter Terrasse
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
		②① 65 Rooms for student housing ②⑥ Sæter Terrasse
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
		⑮ Rinkkaai Ghent ②① 5 Rooms for student housing ③ Zoolhaus
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje, ateljeljska stanovanja ...)
		③ Zoolhaus ⑱ Lycka Apartments ②① 65 Rooms for student housing ②⑤ Brutopia
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
		③ Zoolhaus ⑮ Rinkkaai Ghent ⑱ Lycka Apartments ②⑥ Sæter Terrasse

OBMOČJE B

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO- URBANISTIČNA ZASNOVA	02 Mehr Als Wohnen	Projekt obsega več prostostoječih stavb - kompaktnih in globokih blokov z raznolikimi tlorisnimi zasnovami. Zasnova stavb in njihovih zunanjščin je sledila skupnim načelom, ki so določala tripartitno členitev stavbnega volumna, odvzemanje-dodajanje delov stavbnih volumnov ter oblikovanje fasadnega ovoja. Med stavbami so raznoliko oblikovani odprti prostori, od večjega glavnega trga, do manjših trgov ter večjih zelenih prostorov na obrobju.
	01 Hobelwerk	Projekt predstavlja prenovljen industrijski kompleks, katerega arhitekturna zasnova ohranja zgodovinski karakter stavb, hkrati pa ustvarja sodobno urbanistično strukturo. Prenova je uvedla raznolike tipologije stavb, ki omogočajo fleksibilno uporabo in raznolikost programov, medtem ko so zunanji prostori skrbno oblikovani kot povezovalni elementi, ki spodbujajo interakcijo in ustvarjajo kakovostno urbano okolje.
PROGRAMSKA STRUKTURA	16 Toemaattragel LUX	Pritličje je namenjeno javnim in podpornih funkcijam, kot so trgovine, gostinski prostori, vrtec in skupnostni center, medtem ko zgornja nadstropja vsebujejo več kot 300 stanovanj v devetih stavbah, razporejenih okoli javnih zelenih površin, skupnih notranjih prostorov in zasebnih vrtov.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	02 Mehr Als Wohnen	Projekt ima urejeno podzemno garažo, ki omogoča parkiranje avtomobilov zunaj vidnega polja in tako ohranja kakovost zunanjih površin. Dostop do garaže je zagotovljen iz pritličja ene od stavb. Območje je zasnovano s poudarkom na dobri prehodnosti za pešce, urejene so kolesarnice in vzpostavljene povezave za kolesarje, kar spodbuja trajnostno mobilnost in varno uporabo različnih prometnih načinov.
	16 Toemaattragel LUX	Soseska je zasnovana z močnim poudarkom na trajnostni mobilnosti in zmanjšanju odvisnosti od osebnih vozil. Namesto klasičnih parkirnih mest za avtomobile je poudarek na uporabi koles in javnega prevoza: območje vključuje kolesarsko os, ki povezuje sosesko z drugimi deli mesta, ter javno kolesarnico za varno in priročno shranjevanje koles.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	09 Bouça Social Housing Complex	Stanovanjski kompleks združuje tržna najemna in socialna stanovanja, kar podpira socialno mešanost in različnim družbenim skupinam omogoča sobivanje v enem območju. Projekt zagotavlja javne in skupne prostore, ki spodbujajo interakcijo med prebivalci in krepijo občutek skupnosti. Stanovanja so zasnovana kot dvonadstropne enote s stopnišči in ločenimi dnevnimi in spalnimi prostori.
	03 Zoollhaus	Projekt združuje različne oblike bivanja, vključno z enodružinskimi stanovanji, skupnostnimi enotami za souporabo in inovativnimi prostori - Hallenwohnen, eksperimentalni bivalni prostori, ki izhajajo iz squatterskih praks in omogočajo fleksibilno in skupnostno življenje znotraj večje enote.
TRAJNOSTNI VIDIK	22 Cooperative StadtErle	Projekt temelji na trajnostnih principih, saj združuje energetske učinkovite konstrukcije z uporabo naravnih materialov ter predizdelanih lesenih in betonskih elementov, kar zmanjšuje gradbeni odtis. Skupni prostori spodbujajo socialno trajnost in učinkovito rabo virov, s čimer projekt prispeva k ustvarjanju zdravega in trajnostnega urbanega okolja.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
	② Mehr Als Wohnen ⑨ Bouca Social Housing Complex ⑩ Toemaattragel Lux	
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
	② Mehr Als Wohnen ③ Zoolhaus ⑩ Toemaattragel Lux	
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
	① Hobelwerk ③ Zoolhaus ⑨ Bouca Social Housing ⑫ Cooperative StadtErle	
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
	② Mehr Als Wohnen ⑨ Bouca Social Housing	
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje, ateljejska stanovanja ...)
	③ Zoolhaus ⑨ Bouca Social Housing ⑩ Toemmaattragel Lux	
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
	③ Zoolhaus ⑨ Bouca Social Housing	

OBMOČJE C

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO-URBANISTIČNA ZASNOVA	16 Toemaattragel LUX	Projekt predstavlja sodoben primer prenove industrijskega območja v trajnostno in skupnostno naravnano sosese. Projekt vključuje devet stavb okoli javnih zelenih površin, skupnih dvorišč in zasebnih vrtov. Stanovanjske enote segajo od enodružinskih hiš do večstanovanjskih in vrstnih hiš.
	13 Bijgaardehof Co-housing and Healthcare Center	Primer premišljene urbanistične in arhitekturne prenove, ki združuje skupnostno bivanje, trajnost in vključevanje prebivalcev v oblikovanje svojega življenjskega okolja. Projekt obsega tri stanovanjske skupine, zdravstveni center ter obsežno mrežo skupnih notranjih in zunanjih prostorov povezanih s parkom.
	15 Rinkkaai Ghent	Projekt obsega šest stavb, med katerimi sta dve stolpnici, ki okvirjata prostor in krepita mestno identiteto. Preostale štiri »urban villas« se organsko vključujejo v okolico, s čimer zagotavljajo pestro mestno silhueto. Zasnova stavb kot paviljonov v parku omogoča prehodnost in prepletenost med javnimi in zasebnimi prostori.
PROGRAMSKA STRUKTURA	02 Mehr Als Wohnen	Programi so razdeljeni po etažah – v višjih nadstropjih so stanovanja, v pritličjih pa poslovni prostori, storitvene dejavnosti (kavarna, restavracija, pekarna, frizerski salon itd.), družbene dejavnosti (razstave, dogodki, učenje, rekreacija-sprostitev itd.) in skupnostne dejavnosti (delavnice, prostori za srečanja, otroške igralnice, sprostitve itd.) in mobilnostni center. Skupaj tvorijo živahno sosese, spodbujajo socialno interakcijo ter medsosedske povezanost.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	26 Sæter Terrasse	Parkirna mesta so umeščena na nivoju pritličja ob prometnicah, kar omogoča enostaven dostop uporabnikom in ne moti kakovosti zunanjih prostorov. Velika pozornost je namenjena urejenim kolesarnicam in povezavam za kolesarje, kar spodbuja trajnostno mobilnost ter dobro integracijo kolesarskih poti v območje.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	15 Rinkkaai Ghent	Projekt je zasnovan za medgeneracijsko sobivanje in socialno mešanost. Različne tipologije stanovanj, od klasičnih do duplex stanovanj in stanovanj prilagojenih gibalno oviranim, omogočajo prilagodljivost potrebam različnih starostnih skupin. Prevladujejo lastniška stanovanja.
	18 Lycka Amsterdam Apartments	Zasnovan kot mešana socialna skupnost, ki združuje različne demografske skupine, s posebnim poudarkom na mladih umetnikih in ustvarjalcih. Višja nadstropja vsebujejo socialna stanovanja različnih velikosti namenjenih posameznikom, parom in manjšim družinam, pri čemer je del stanovanj posebej rezerviran za umetnike, da spodbuja kreativno okolje.
TRAJNOSTNI VIDIK	02 Mehr Als Wohnen	Projekt predstavlja vzoren primer trajnostnega bivanja, saj združuje ekološke, socialne in ekonomske vidike urbanega razvoja. Stavbe so zasnovane z visoko energetske učinkovitostjo, uporabo trajnostnih materialov ter inovativnimi sistemi ogrevanja in prezračevanja, kar bistveno zmanjšuje emisije CO ₂ . Hkrati projekt spodbuja socialno interakcijo in participacijo prebivalcev, kar krepi občutek skupnosti, ter omogoča dostopno in fleksibilno bivanje za različne demografske skupine. Trajnostna mobilnost, vključno z dostopom do javnega prevoza, skupnih vozil in koles, dodatno zmanjšuje okoljski odtis prebivalcev.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
	② Mehr Als Wohnen ⑬ Bijgaardehof Cohousing and Healthcare Center ⑮ Rinkkaai Ghent	
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
	② Mehr Als Wohnen ⑶ Sæter Terrasse	
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
	② Mehr Als Wohnen ⑮ Rinkkaai Ghent ⑱ Lycka Amsterdam Apartments	
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
	② Mehr Als Wohnen ⑱ Lycka Amsterdam Apartments	
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje, ateljejska stanovanja ...)
	⑬ Bijgaardehof Cohousing and Healthcare Center ⑮ Rinkkaai Ghent	
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
	② Mehr Als Wohnen ⑮ Rinkkaai Ghent ⑲ Toemaattragel Lux	

4.4 Aplikacija referenčnih primerov Ajdovščina



Slika 62: Situacija Ajdovščina z oznakami referenčnih primerov

-  avtobusna postaja
-  železniška postaja
-  cesta / pot
-  vodne površine
-  koridor ceste / poti
-  os ceste / poti profila
-  območje obdelave
-  oznaka območja

0 200 m 

vir podatkov: GURS, 2025

OBMOČJE A

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO- URBANISTIČNA ZASNOVA	17 Les Amandiers	Projekt je zasnovan na ozki parceli, kjer so stanovanjski volumni umeščeni vzdolž ulice in razčlenjeni na manjše, vizualno ločene enote; te skupaj oblikujejo rob okoli odprtega skupnega zelenega prostora, ki subtilno ločuje zasebnost stanovanj od deljenega prostora, hkrati pa zagotavlja dostopnost in zaščiteno okolje za skupno rabo.
	20 Mint Street Peabody Housing	Projekt je umeščen tik ob železniški viadukt, kjer sta gost promet ter hrup in vibracije glavna izziva zasnove. Stavbni volumen sledi krivini obstoječega viadukta in oblikuje jasen mestni rob ob železnici. Zasnova je prilagojena neposredni bližini tirov, pri čemer so stanovanja kakovostna zaradi premišljenega oblikovanja fasad, prostorske organizacije in tehničnih ukrepov, ki zmanjšujejo vpliv hrupa in vibracij ter zagotavljajo udobne bivalne pogoje.
	07 The City Houses (Byhusene)	Projekt temelji na principu kompaktne linijske gradnje, ki omogoča jasno ločitev zunanega zasebnega prostora od skupnih urbanih površin. Stavbe so prostorsko premišljeno organizirane, kar zagotavlja dobro osvetljenost, zračnost in vizualno povezavo z okolico.
PROGRAMSKA STRUKTURA	07 The City Houses (Byhusene)	Vse enote so individualna bivališča brez dodatnih javnih ali storitvenih programov. Prisotni so skupni prostori za stanovalce, kot je skupna pot ali dvorišče, ki spodbuja sosedsko interakcijo, a ne vključuje funkcij, dostopnih širši javnosti.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	17 Les Amandiers	Avtomobili so parkirani v skritih notranjih prostorih, ki so dostopni iz osrednjega dvorišča. To dvorišče služi kot skupni prostor, ki povezuje dostopne poti do stanovanjskih enot in omogoča varno in mirno okolje za prebivalce.
	08 Wohnen ohne Auto	Projekt je zasnovan kot skoraj brez avtomobilov – parkirna mesta so zunaj primarnega območja, stanovalci do njih dostopajo po skupnih poteh in peš-kolesarskem omrežju.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	09 Bouca Social Housing Complex	Tip preskrbe je mešanica socialnih najemnih in tržnih najemnih stanovanj, kar spodbuja socialno mešanost in omogoča sobivanje različnih družbenih skupin. Stanovanja so zasnovana kot dvonadstropne enote s stopnišči in ločenimi dnevnimi in spalnimi prostori. Tipologija je zasnova za družine, ki so si kasneje same dokončale in prilagodile posamezne enote.
	07 The City Houses (Byhusene)	Vrstne hiše, ki so zasnovane kot družinska stanovanja s privatnimi vrtovi in terasami. Vsaka enota je razporejena čez dve ali tri etaže, z zasebnim vhodom in strešno teraso. Hiše imajo zasebne vrtove, ki pa so hkrati vključeni v zeleno os in omogočajo dostop do urbanega središča.
TRAJNOSTNI VIDIK	23 Ferme du Rail	Gradnja uporablja naravne in reciklirane materiale, kot so les, slama in obnovljene keramične ploščice, kar poudarja okoljsko trajnost. Stabilni temelji in izolacije obvladujejo hrup in vibracije, s čimer zagotavljajo udobno bivanje kljub neposredni bližini železnice.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
	⑦ The city Houses ⑨ Bouca Social Housing ⑰ Les Amandiers	
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
	② Mehr Als Wohnen ⑦ The city Houses ⑨ Bouca Social Housing ⑰ Les Amandiers	
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
	② Mehr Als Wohnen ⑦ The city Houses ⑨ Bouca Social Housing ⑰ Les Amandiers	
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
	② Mehr Als Wohnen ⑨ Bouca Social Housing	
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje, ateljejska stanovanja ...)
	⑦ The city Houses ⑨ Bouca Social Housing ⑰ Les Amandiers	
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
	⑦ The city Houses ⑨ Bouca Social Housing ⑰ Les Amandiers	

OBMOČJE B

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO-URBANISTIČNA ZASNOVA	15 Rinkkaai Ghent	V projektu Rinkkaai so štiri nizke urbane vile, umeščene med stolpnicama, kar ustvarja raznolik mestni profil in privlačne medprostore. Vile temeljijo na kompaktni gradnji, ki jasno ločuje zasebne bivalne enote od skupnih urbanih površin, obenem pa ohranja skupno oblikovno identiteto z okolico.
	13 Bijgaardehof Co-housing and Healthcare Center	Projekt Bijgaardehof v Gentu se odziva na obstoječe industrijske stavbe z zasnovo mreže povezanih zgradb in odprtih prostorov, ki se prilagajajo njihovim prostorskim kvaliteta. Obstoječe stene tvorijo okvir za notranje dvorišče, medtem ko nove strukture ustvarjajo javne prostore in kakovostno bivalno okolje.
PROGRAMSKA STRUKTURA	05 Gleis 21	V nadstropju se nahajajo stanovanjske enote, v pritličju so umeščeni kulturni in družbeni programi, ki krepijo lokalno skupnost. Mednje sodijo lokalna kavarna, medijski studio, večnamenska delavnica, glasbena šola in večnamenski prostor, ki se uporablja za dogodke, predavanja in koncerte.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	02 Mehr als Wohnen	Parkirna mesta so umeščena v podzemno garažo, do katere se dostopa iz pritličja ene od stavb. Celoten zunanji prostor je namenjen pešcem in kolesarjem, z jasno urejenimi površinami in kolesarnicami. Takšna ureditev ustvarja prijetno, varno in odprto bivalno okolje brez motenj prometa.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	20 Mint Street Peabody Housing	Preskrbni model je mešan, sestavljen iz socialnih najemnih, lastniških in skupnostnih lastniških stanovanj. Stanovanja so zasnovana brez vidnih razlik med različnimi tipi lastništva, kar omogoča »enakopravnost« stanovančev. Enote vključujejo 1-, 2- in 3-sobna stanovanja, za socialno raznolika gospodinjstva.
	01 Hobelwerk	Projekt združuje različne oblike bivanja, delovne ateljeje in skupne prostore ter temelji na načelih kooperativnega stanovanja, kjer prebivalci sodelujejo pri upravljanju in oblikovanju skupnih površin. Projekt vključuje klasična stanovanja, ateljeljska in stanovanja čez več etaž. Večja stanovanja so primerna tudi za skupnostno bivanje ali razširjene družine.
TRAJNOSTNI VIDIK	25 Brutopia	Brutopia je zasnovana kot trajnostna združna soseka, kjer prebivalci aktivno sodelujejo pri samooskrbi in energetske učinkovitosti. Na strehah so vrtovi za lokalno pridelavo hrane, objekti pa uporabljajo pasivne energetske sisteme, dobro izolacijo in obnovljive vire energije. Projekt vključuje tudi skupne pralnice, kolesarnice in prostore za deljenje, s čimer zmanjšuje ekološki odtis vsakdanjega bivanja.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
	② Mehr Als Wohnen ② Mint Street Peabody Housing	
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
	② Mehr Als Wohnen	
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
	② Mehr Als Wohnen ⑤ Gleis 21 ⑬ Bijgaardehof Cohousing and healthcare center	
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
	① Hobelwerk ⑤ Gleis 21 ⑤ Brutopia	
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje, ateljeljska stanovanja ...)
	① Hobelwerk ⑤ Gleis 21 ⑤ Brutopia	
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
	① Hobelwerk ⑤ Gleis 21 ⑤ Brutopia	

OBMOČJE C

KATEGORIJA	Referenčni primer - številka in opis dobrih praks	
ARHITEKTURNO- URBANISTIČNA ZASNOVA	23 Ferme du Rail	Projekt je umeščen ob železniško progo, kar omogoča integracijo urbane kmetijske funkcije v gosto naseljeno območje. Zasnova spoštuje obstoječe urbano tkivo, ohranja povezavo z okolico in ustvarja nove javne prostore, kjer prebivalci lahko sodelujejo v urbanem vrtnarjenju, hkrati pa center deluje kot most med stanovanjsko in javno funkcijo, kar krepi socialno interakcijo in lokalno identiteto.
PROGRAMSKA STRUKTURA	05 Gleis 21	Projekt je nizkoenergijska hibridna stavba s 34 stanovanjskimi enotami, štirimi poslovnimi prostori in obsežno skupnostno infrastrukturo. Stanovanja so fleksibilna, z možnostjo povezovanja enot, skupni prostori pa vključujejo kuhinjo, fitnes, savno, mediateko in zelene strešne vrtove. Projekt vsebuje tudi flex enote za begunce in poudarja solidarno življenje, socialno vključenost in aktivno sodelovanje prebivalcev.
	02 Mehr Als Wohnen	Projekt obsega 13 stavb, v pritličjih so javne in skupnostne vsebine, ki so namenjene predvsem prebivalcem. Gre za kavarnice, otroški vrtec in delavnice, delovni prostori, skupne kuhinje, dnevne sobe in pralnice. Skupni so tudi vrtički.
MOBILNOST IN DOSTOPNOST	16 Toemaatragel LUX	Projekt spodbuja trajnostno mobilnost z brez avtomobilov zasnovanim območjem in vključuje kolesarsko os, ki povezuje stanovanjske sklope z mestno infrastrukturo ter omogoča enostaven dostop do okoliških storitev.
	19 Querbeet Social Housing	Tlorisi s centralno sanitarno enoto omogočajo enostavno preoblikovanje prostora primerno za različne življenjske sloge. Dostop do stanovanj je mogoč po štirih stopniščih, ob katerih so locirana večja stanovanja.
SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA	15 Rinkkaai Ghent	Projekt združuje lastniška in socialna stanovanja, kar spodbuja socialno mešanost prebivalcev. Skupni prostori in različne tipologije stanovanj omogočajo sobivanje različnih družbenih skupin in starostnih skupin. Projekt vključuje tudi prilagojena stanovanja za gibalno ovirane osebe, kar povečuje dostopnost in vključujočnost.
TRAJNOSTNI VIDIK	17 Les Amandiers	Projekt vključuje obsežne zelene površine v obliki skupnih vrtov, dvorišč in ozelenjenih dostopov, ki prispevajo k boljši mikroklimi in kakovosti bivanja. Zasnova temelji na tesnem stiku z naravo – stavbe obdajajo vegetacijsko bogata območja, kar omogoča stanovalcem dnevni stik z zunanjimi prostori ter spodbuja skupnostno življenje. Zeleni pasovi med stavbami ustvarjajo vizualno kontinuiteto in uravnoteženo povezavo med grajenim in naravnim.

PROGRAMSKA STRUKTURA		stanovanjska
		skupnostna
		javna
	② Mehr Als Wohnen ⑤ Gleis 21 ⑤ Rinkkaai Ghent	
DOSTOPNOST		parkirna mesta za motorna vozila
		mesta za shranjevanje koles
		bližina do najbližje postaje javnega prometa
	② Mehr Als Wohnen ⑥ Toemaattragel Lux ⑨ Querbeet Social Housing	
TIP PRESKRBE STANOVANJ		lastniška stanovanja
		neprofitna najemna stanovanja
		tržna najemna stanovanja
		drugo (zadruga, študentske namestitve ...)
	② Mehr Als Wohnen ⑤ Gleis 21 ③ Ferme du Rail	
SOCIALNA STRUKTURA		otroci (do 18 let)
		mladi (od 18 do 30 let)
		delovno aktivni (od 30 do 65 let)
		starejši (nad 65 let)
		ranljive skupine
	② Mehr Als Wohnen ⑤ Gleis 21 ③ Ferme du Rail	
TIPI STANOVANJ		stanovanja za različno članska gospodinjstva
		oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
		stanovanja za skupnostno bivanje
		stanovanja za ljudi z oviranostmi
		drugo (stanovanja za študentsko bivanje, ateljeljska stanovanja ...)
	⑤ Gleis 21 ⑨ Querbeet Social Housing ③ Ferme du Rail	
STRUKTURA STANOVANJ		do 30m ² - garsonjera
		30-50m ² - enosobno stanovanja
		45-60m ² - dvosobno stanovanje
		55-90m ² - trisobno stanovanje
		85-120m ² - štirisobno stanovanje
		nad 120m ² - večje stanovanje
		0-500m ² - posebna stanovanja
	⑤ Gleis 21 ⑨ Querbeet Social Housing ③ Ferme du Rail	

4.5 Katalog referenčnih primerov

STOPNJE URBANIZACIJE

Tri vrste lokalnih upravnih enot (LAU) so opredeljene na naslednji način:

- **Podeželsko naselje (redko poseljena območja):**
teritorialne enote na ravni LAU, kjer več kot 50 % prebivalstva živi v „podeželskih mrežnih celicah“.
- **Malo mesto (območja z vmesno gostoto):**
teritorialne enote na ravni LAU, kjer manj kot 50 % prebivalstva živi v ‘urbanih središčih’ in manj kot 50 % prebivalstva živi v ‘podeželskih mrežnih celicah’;
- **Veliko mesto (gosto poseljena območja):**
teritorialne enote na ravni LAU, kjer vsaj 50 % prebivalstva živi v ‘urbanih središčih’

DEGRADIRANOST

Območja projekta, katerega uporabna vrednost je tako zmanjšana, da je za njegovo oživitev potreben večji poseg v njegovo strukturo in rabo.

PROGRAMSKA STRUKTURA

- **Stanovanjska raba**
obsega prostore namenjene bivanju, ki prevladujejo nad deleži drugih vrst rabe (poslovne, kulturne itd.), kateri ne presegajo 30% celotne površine zasnove.
- **Mešana raba**
pomeni, da je več kot 30 % prostorov namenjenih drugim vrstam rabe, ki niso stanovanjske.

TIPI LASTNIŠTVA STANOVANJ

- **Lastniška stanovanja**
so stanovanja, ki so v lasti zasebnih lastnikov in so lastniško zasedena.
- **Tržna najemna stanovanja**
so stanovanja, ki so v lasti zasebnih lastnikov in se oddajajo prosto na trgu.
- **Neprofitna najemna stanovanja**
so stanovanja, ki so v lasti neprofitnih organizacij, namenjena so tistim ljudem, ki jim lasten dohodek ne zagotavlja dostopnega stanovanjskega varstva.
- **Drugo - stanovanja,**
v lasti ali pod nadzorom organizacij, ki so namenjena določeni ciljni publiki (stanovanjske zadrage, študentske bivalne enote itd.)

TIPI STANOVANJ

- **Stanovanja za različno članska gospodinjstva**
Prilagojena različnim velikostim in potrebam gospodinjstev – od enosobnih do večsobnih stanovanj.
- **Oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše**
Stanovanja z dodatnimi storitvami in prilagoditvami (npr. širši hodniki, pomoč pri vsakodnevnih nalogah)
- **Stanovanja za skupnostno bivanje**
Stanovanja, ki omogočajo delitev določenih skupnih prostorov (kuhinje, dnevne sobe, kopalnice).
- **Stanovanja za gibalno ovirane**
Prilagojena stanovanja z dostopnostjo za invalidske vozičke, širšimi vrati, dvigali in posebnimi kopalnicami.
- **Drugo**
Stanovanja ali bivalne enote prilagojene študentskem bivanju, ateljejska stanovanja za umetnike ipd.

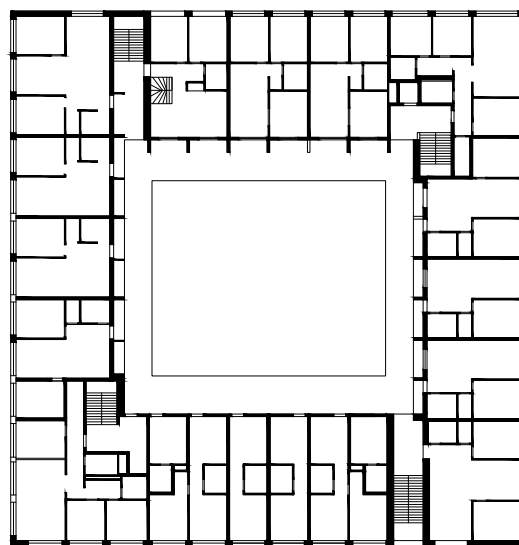
01 HOBELWERK

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.hobelwerk-winterthur.ch/> (dostopano: oktober 2025).

- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
podeželsko naselje - Oberwinterthur, Švica
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m, ob železnici in železniški postaji
- **Velikost območja:**
cca. 11.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
stanovanjska zadruga Mehr als Wohnen
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Pool Architekten, Pascal Flammer Architekten, Ramser Schmid Architekten, Studio Vulkan
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2016, vselitev leta 2022-24
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Mešana raba
(Bivanje 85 %, skupnostni prostori 2 %, poslovno storitveni prostori 13 %)
- **Stanovanjske enote:**
159 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, stanovanja za skupnostno bivanje, drugo (ateljeji)
- **Struktura stanovanj:**
 - 5 % velikosti do 30 m²
 - 10 % velikosti 30–50 m²
 - 10 % velikosti 45–60 m²
 - 25 % velikosti 55–90 m²
 - 25 % velikosti 85–120 m²
 - 5 % velikosti nad 120 m²
 - 20 % velikosti 0–500 m²
- **Tipi lastništva stanovanj:**
drugo (najemna stanovanjska zadruga)



Grafika 1: Situacija



Grafika 2: Tloris tipične etaže bloka z notranjim dvoriščem



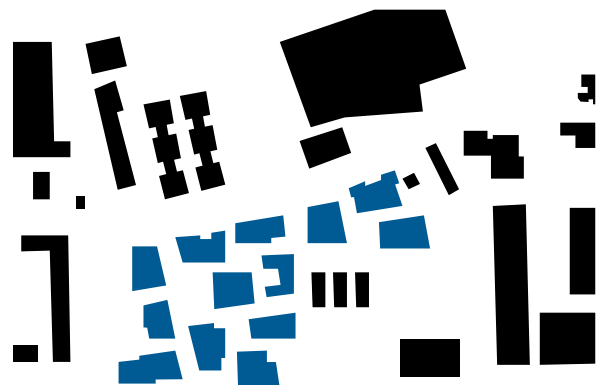
Grafika 3: Prerez

02

MEHR ALS WOHNEN

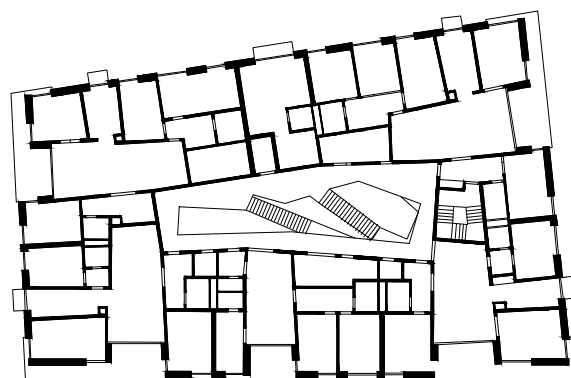
Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.mehralswohnen.ch/> (dostopano: oktober 2025).

- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Zürich, Švica
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m, ob železnici in železniški postaji
- **Velikost območja:**
cca. 40.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
stanovanjska zadruga Mehr als Wohnen
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
ARGE FuturaFrosch, Duplex Architekten, Pool Architekten, Müller Sigrist, Miroslav Šik
- **Leto projekta:**
2007
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Mešana raba
(Bivanje 86 %, skupnostni prostori 2 %, poslovno storitveni prostori 12 %)
- **Stanovanjske enote:**
400 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, stanovanja za skupnostno bivanje (t.i. 'gručasto' in 'satelitsko' stanovanje, oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše, stanovanja za ljudi z oviranostmi, drugo (ateljeji)
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
 - 5 % velikosti 1-1.5-sobno
 - 12 % velikosti 2-2.5-sobno
 - 26 % velikosti 3.-3.5-sobno
 - 35 % velikosti 4.-4.5-sobno
 - 22 % velikosti 5 sobno in več
- **Tipi lastništva stanovanj:**
drugo (zadruga)



Grafika 4: Situacija

0 10 50m



Grafika 5: Tloris tipične etaže bloka M

0 1 5m



Grafika 6: Prerez

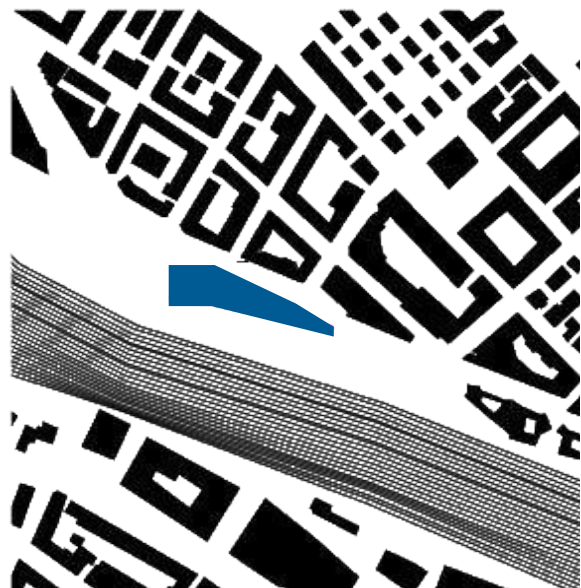
0 1 5m

03

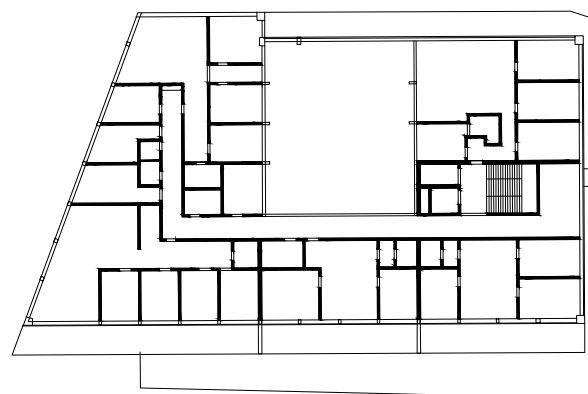
ZOLLHAUS

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.enzmannfischer.ch/projekt/zollhaus/> (dostopano: oktober 2025).

- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Zürich, Švica
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m, ob železnici in železniški postaji
- **Velikost območja:**
cca. 5.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
stanovanjska zadruga Kalkbreite
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Enzmann Fischer Partner AG
- **Leto projekta:**
2017-2020
- **Vrsta gradnje:**
Stavba
- **Programska struktura:**
Mešana raba
(Bivanje 55 %, skupnostni prostori 5 %, poslovno storitveni prostori 25 %, gostinstvo in turistične nastanitve 10 %, kulturno-izobraževalni prostori 5%)
- **Stanovanjske enote:**
48 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, stanovanja za skupnostno bivanje, oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše, stanovanja za gibalno ovirane, drugo
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
 - 25 % velikosti 1-1.5-sobno
 - 16 % velikosti 2-2.5-sobno
 - 5 % velikosti 3-3.5-sobno
 - 14 % velikosti 4-4.5-sobno
 - 20 % velikosti 5-5.5-sobno
 - 12 % velikosti 6-6.5-sobno
 - 8 % velikosti 7-9.5-sobno
- **Tipi lastništva stanovanj:**
drugo (zadruga)



Grafika 7: Situacija



Grafika 8: Tloris dela tipične etaže dvoriščnega bloka



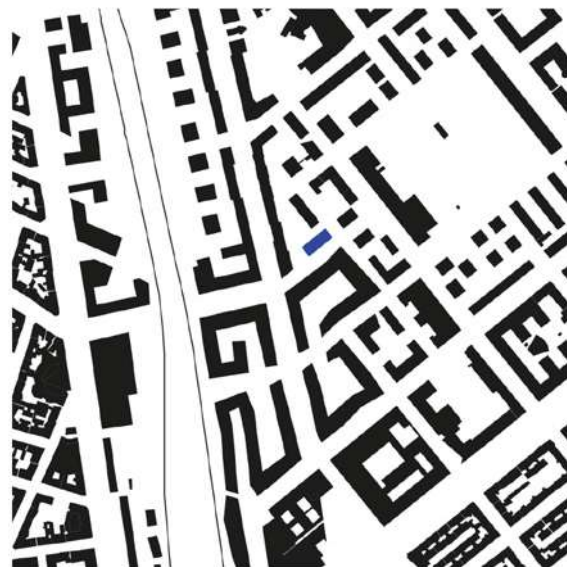
Grafika 9: Prerez

04

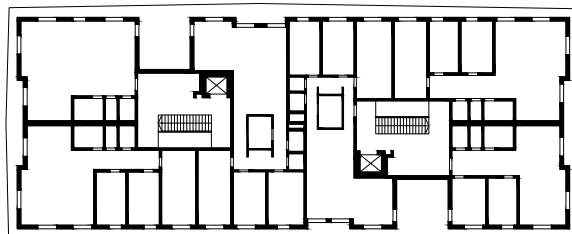
KOHLNRUTSCHE

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.kohlenrutsche.at/> (dostopano: oktober 2025).

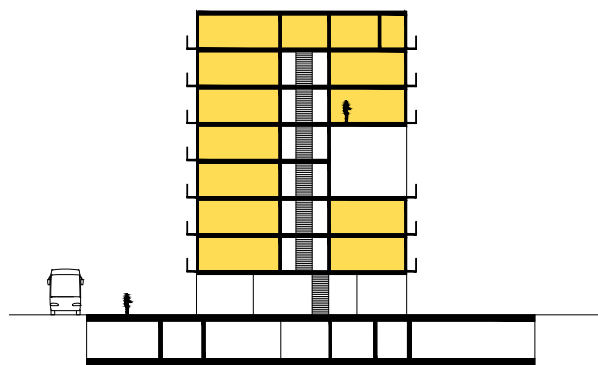
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Dunaj, Avstrija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m, v bližini železniške proge
- **Velikost območja:**
cca. 800 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
ÖVW Österreichisches Volkswohnungswer
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Studio Urbanek, AllesWirdGut
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2014, vselitev leta 2019
- **Vrsta gradnje:**
Stavba
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
33 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, stanovanja za skupnostno bivanje, stanovanja za gibalno ovirane, drugo (skupnostna stanovanja za ljudi za študente)
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Stanovanja za različna gospodinjstva v razponu od 35 m² do 137 m², skupnostna stanovanja do velikosti 195 m².
- **Tipi lastništva stanovanj:**
drugo (stanovanjska najemna zadruga)



Grafika 10: Situacija



Grafika 11: Tloris dela tipične etaže



Grafika 12: Prerez

05

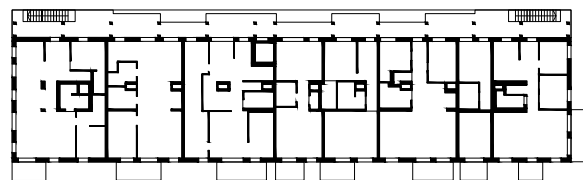
GLEIS 21

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://gleis21.wien/> (dostopano: oktober 2025).

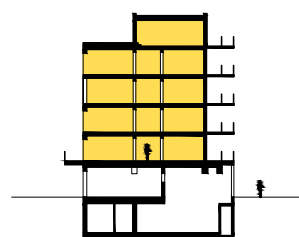
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
podeželsko naselje - Oberwinterthur, Švica
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m, ob železnici in železniški postaji
- **Velikost območja:**
cca. 15.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
SCHWARZATAL Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsanlagen GmbH
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
ARTEC Architekten ZT KG, Rajek Barosch
- **Leto projekta:**
2014
- **Vrsta gradnje:**
Stavba
- **Programska struktura:**
Mešana raba
(Bivanje 72 %, skupnostni prostori 14 %, poslovno-storitveni prostori 14 %)
- **Stanovanjske enote:**
34 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, stanovanja za skupnostno bivanje, oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše, stanovanja za gibalno ovirane
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Zazidava vsebuje stanovanja v razponu od 1-3 sobnih, velikosti med 35 do 110 m² ter posebne enote za goste.
- **Tipi lastništva stanovanj:**
drugo (stanovanjska najemna zadruga)



Grafika 13: Situacija



Grafika 14: Tloris tipične etaže



Grafika 15: Prerez

06

NEWOOD HOUSING

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: www.archdaily.com/1028195/newood-housing-la-architectures-plus-aqma (dostopano: oktober 2025).

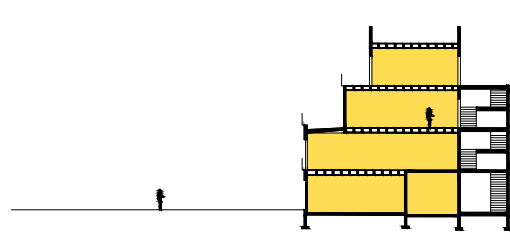
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Pariz, Francija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m, javni potniški promet
- **Velikost območja:**
cca. 6.000 m²
- **Degradiranost območja:**
NE
- **Lastnik / investitor:**
Interconstruction, AFC
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
AQMA, La Architectures
- **Leto projekta:**
2024
- **Vrsta gradnje:**
Stavba
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
96 bivalnih enot
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše
- **Struktura stanovanj:**
zazidava vsebuje stanovanja v razponu od 1-5-sobnih, velikosti med 30 in 100 m².
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, neprofitna najemna stanovanja



Grafika 16: Situacija



Grafika 17: Del tlorisa tipične etaže



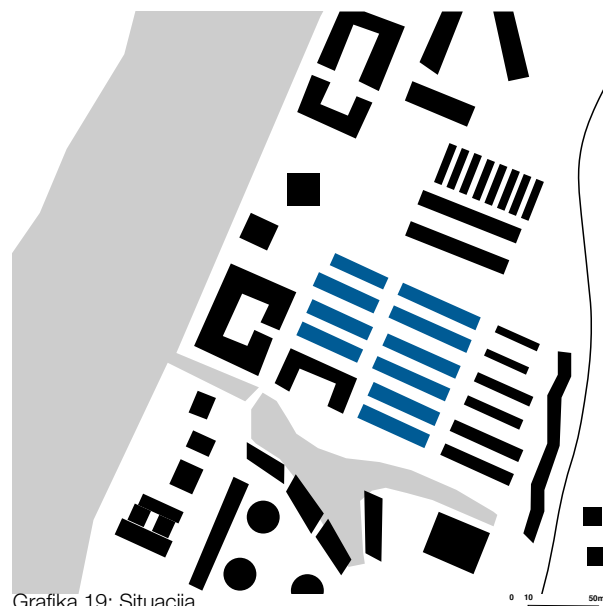
Grafika 18: Del prereza

07

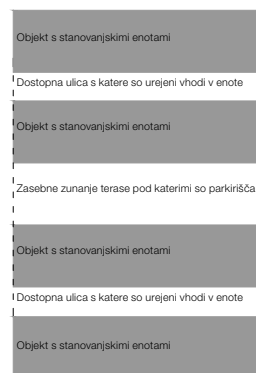
THE CITY HOUSES (BYHUSENE)

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://vandkunsten.com/en/projects/city-houses-islands-brygge> (dostopano: oktober 2025).

- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - København, Danska
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m
- **Velikost območja:**
cca. 11.500 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
Bonava
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Vandkunsten
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2013, vselitev leta 2016
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
110 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Zazidava vsebuje stanovanja treh različnih velikosti:
 - 3-sobna velikosti 155 m²
 - 4-sobna velikosti 164 m²
 - 5-sobna velikosti 183 m²
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, tržna najemna stanovanja

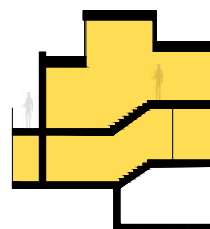


Grafika 19: Situacija



Grafika 20: Shematska situacija

0 1 5m



Grafika 21: Shematski prerez enote

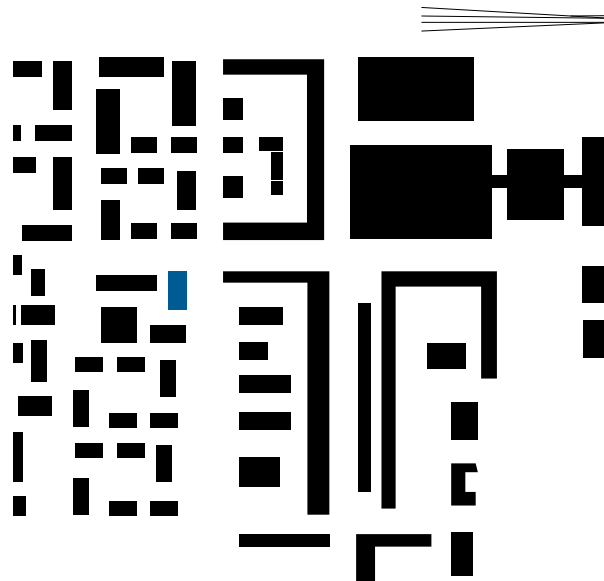
0 1 5m

08

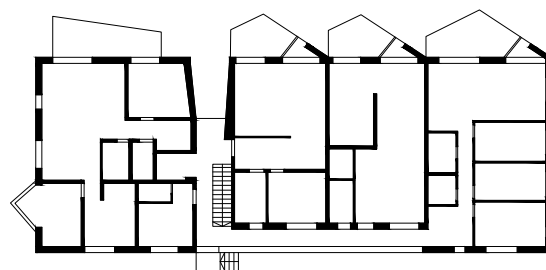
WOHNE OHNE AUTO

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/909350/wohnen-ohne-auto-pool-leber-architekten>
(dostopano: oktober 2025).

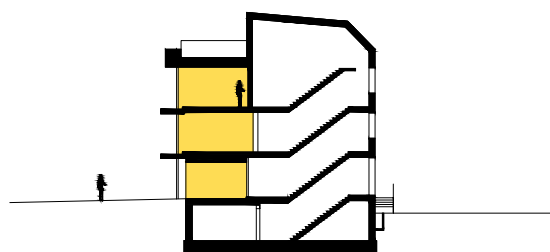
- Velikost kraja, v katerem se nahaja:
veliko mesto - München, Nemčija
- Oddaljenost od javnih prometnih povezav:
do 500 m
- Velikost območja:
cca. 2.000 m²
- Degradiranost območja:
DA
- Lastnik / investitor:
Baugruppe Wohnen ohne Auto III GbR
- Arhitekti in krajinski arhitekti:
German Deller in Walter Muhlbauer
- Leto projekta:
načrtovanje leta 2013, vselitev leta 2015
- Vrsta gradnje:
Stavba
- Programska struktura:
Stanovanjska raba
- Stanovanjske enote:
13 stanovanj
- Tipi stanovanj:
stanovanja za različno članska gospodinjstva
- Struktura stanovanj:
* podatki, ki so na voljo:
Stavba vsebuje stanovanja štirih tipov,
1-3-sobna ter večja družinska stanovanja.
- Tipi lastništva stanovanj:
lastniška stanovanja, tržna najemna
stanovanja



Grafika 22: Situacija



Grafika 23: Tloris tipične etaže



Grafika 24: Prerez

09

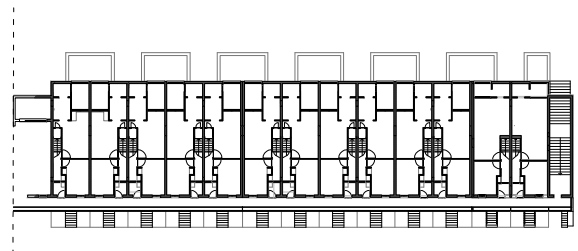
BOUCA SOCIAL HOUSING COMPLEX

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://architectuul.com/architecture/social-housing-saal-bouca> (dostopano: oktober 2025).

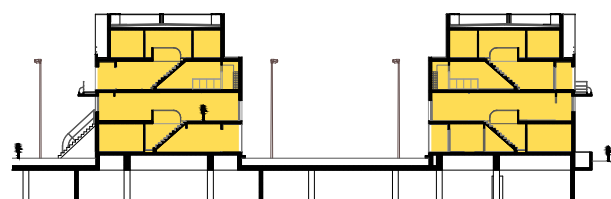
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Porto, Portugalska
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m, ob železnici in železniški postaji
- **Velikost območja:**
cca. 5.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
servico de Apoio Ambulatorio Local (SAAL)
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Alvaro siza Vieira,
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 1973-1977, prva faza vselitev 1979, druga faza vselitev 2004
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
128 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Zazidava vsebuje pet različnih stanovanj (T1-T5). Vse enote so dvonadstropne, širine 4 m in globine 12 m.
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, tržna najemna stanovanja



Grafika 25: Situacija



Grafika 26: Del tlorisa tipične etaže



Grafika 27: Prerez

10

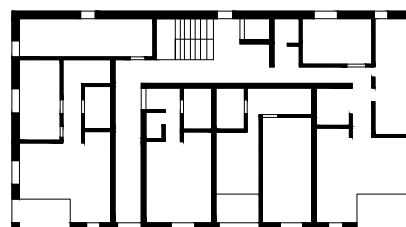
HOUSING DEVELOPMENT MAIERHOF

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/924454/housing-development-maierhof-feld72>
(dostopano: oktober 2025).

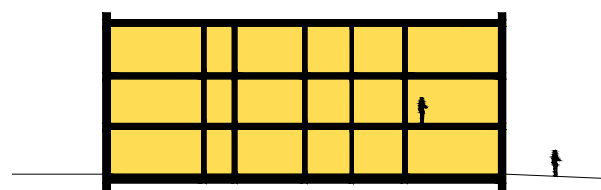
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
podeželsko naselje - Bludenz, Avstrija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 1000 m
- **Velikost območja:**
cca. 8.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
Wohnbauselbsthilfe
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
feld72, GRUBER+HAUMER
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2014, vselitev leta 2019
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
68 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Zazidava vsebuje stanovanja štirih različnih tipologij, velikosti v razponu med 37 in 91m²
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, neprofitna najemna stanovanja, tržna najemna stanovanja



Grafika 28: Situacija



Grafika 29: Tloris tipične etaže stavbe



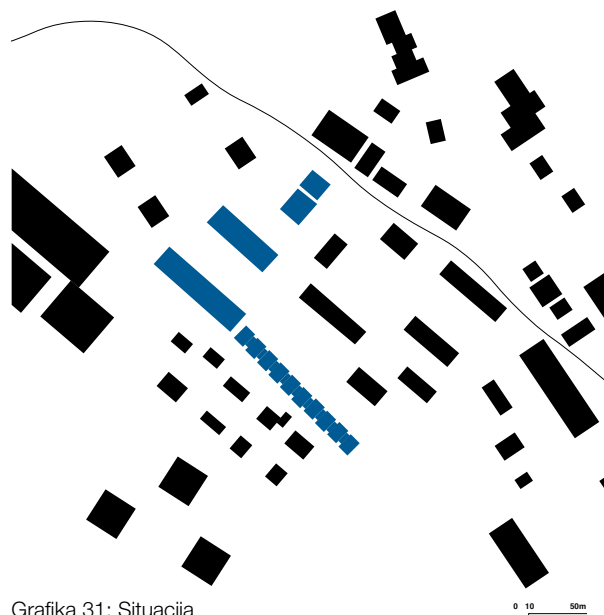
Grafika 30: Prerez

II

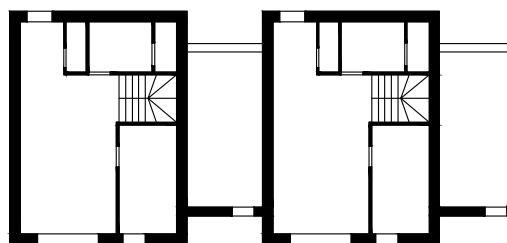
RIVE DE GIER SOCIAL HOUSING

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/city/rive-de-gier> (dostopano: oktober 2025).

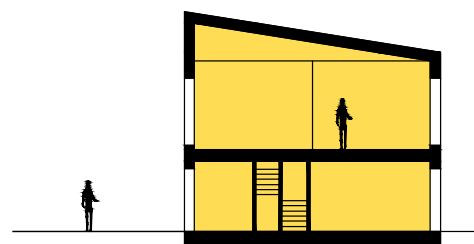
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
podeželsko naselje - Rive de Gier, Francija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 1000 m
- **Velikost območja:**
cca. 4.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
Mesto (občina) Rive de Gier
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Tectoniques, BASE Paysagistes
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2014, vselitev leta 2016
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
60 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše, stanovanja za gibalno ovirane
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
 - 3 % garsonjer
 - 10 % 1-sobnih stanovanj
 - 37 % 2-sobnih stanovanj
 - 35 % 3-sobnih stanovanj
 - 15 % 4-sobnih stanovanj
- **Tipi lastništva stanovanj:**
neprofitna najemna stanovanja



Grafika 31: Situacija



Grafika 32: Del tlorisa tipične etaže



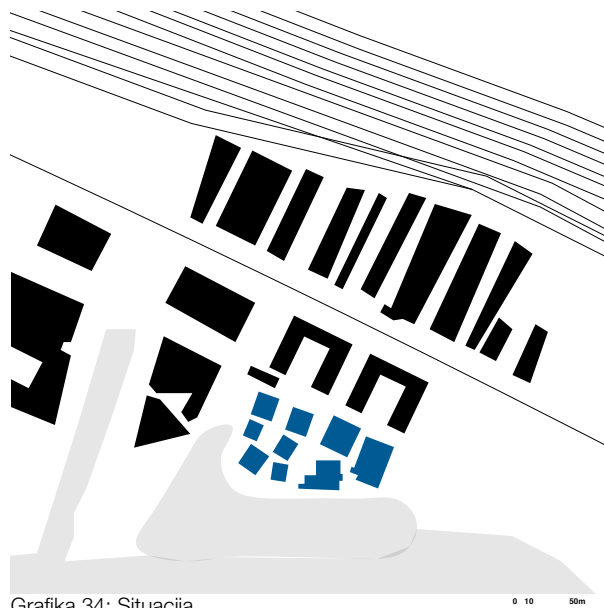
Grafika 33: Prerez

I2

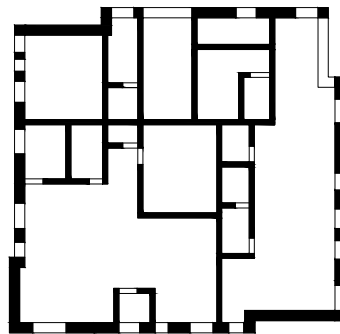
BISPEVIKA DEVELOPMENT

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.visitoslo.com/en/activities-and-attractions/boroughs/bjorvika/> (dostopano: oktober 2025).

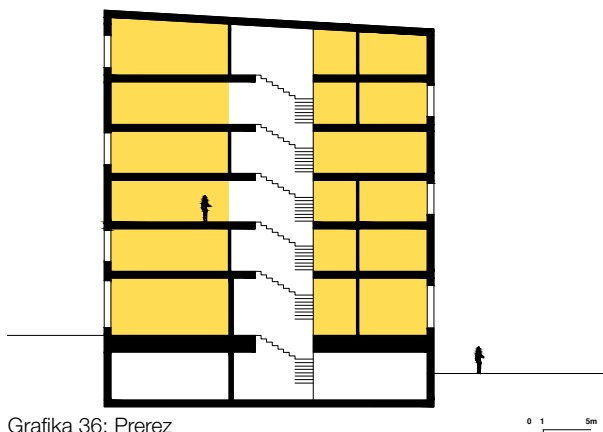
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Bispevika, Oslo
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 1000 m
- **Velikost območja:**
cca. 35.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
Oslo S Utvikling AS
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Vandkunsten, BASE Paysagistes
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2012, vselitev leta 2020
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Mešana raba
(Bivanje 80 %, poslovno-storitveni prostori 20 %)
- **Stanovanjske enote:**
300 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše, stanovanja za gibalno ovirane
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Stanovanja so velikosti v razponu med 50 in 150 m²
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, neprofitna najemna stanovanja, tržna najemna stanovanja



Grafika 34: Situacija



Grafika 35: Del tlorisa tipične etaže



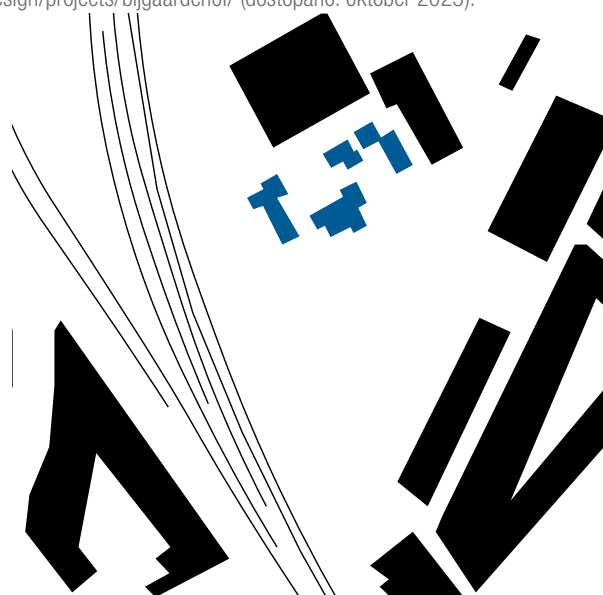
Grafika 36: Prerez

I3

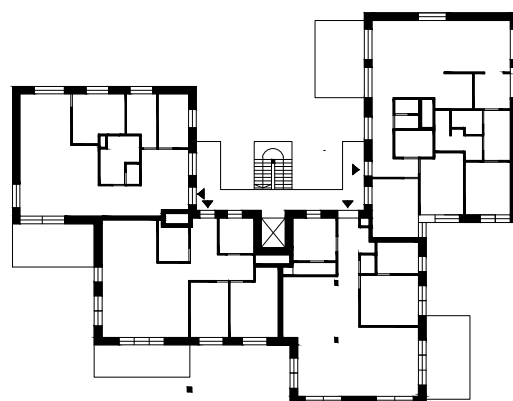
BIJAARDEHOF CO-HOUSING AND HEALTHCARE CENTER

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.bogdan.design/projects/bijgaardehof/> (dostopano: oktober 2025).

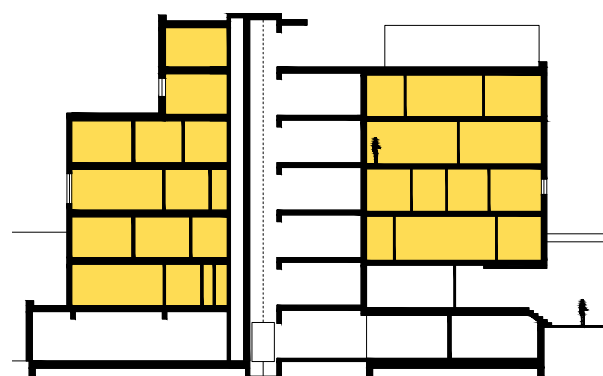
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Ghent, Belgija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m, v bližini mestne proge
- **Velikost območja:**
cca. 9.400 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
urban company Sogent and the city of Ghent
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
BOGDAN & VAN BROECK
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2009, vselitev leta 2022
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Mešana raba
(Bivanje 80 %, skupnostni prostori 5 %, zdravstveni center 15 %,
- **Stanovanjske enote:**
59 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, stanovanja za skupnostno bivanje, oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše, stanovanja za gibalno ovirane
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Stanovanja so razdeljena v tri skupine, glede na stavbo, v kateri se nahajajo. Wijgaard vsebuje 27 enot, De Spore 15 enot in BioTope 19 enot.
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, tržna najemna stanovanja



Grafika 37: Situacija



Grafika 38: Del tlorisa tipične etaže



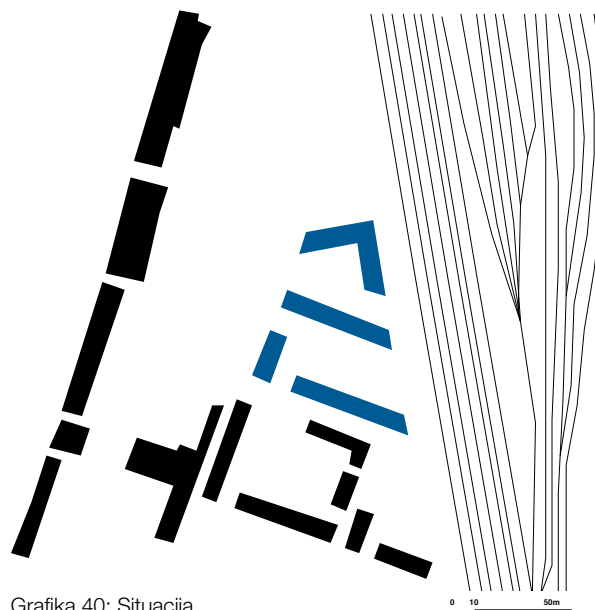
Grafika 39: Prerez

I4

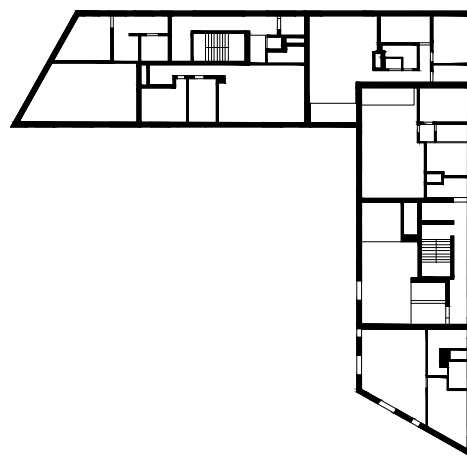
SOCIAL HOUSING KLEIN RIJSEL

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.abscis-architecten.be/en/projects/social-housing-klein-rijssel/285> (dostopano: oktober 2025).

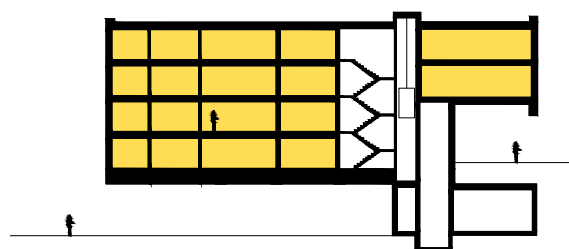
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Lueven, Belgija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m, javni potniški promet
- **Velikost območja:**
cca. 9.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
AGSL in VMSW
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Abscis Architecten in A2D
- **Leto projekta:**
2019
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
67 bivalnih enot
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva,
stanovanja za gibalno ovirane,
drugo (stanovanja za mlade)
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Stanovanja so štirih različnih tipov, od 1 do 4-sobnih.
- **Tipi lastništva stanovanj:**
neprofitna najemna stanovanja, lastniška stanovanja, tržna najemna stanovanja



Grafika 40: Situacija



Grafika 41: Del tlorisa tipične etaže



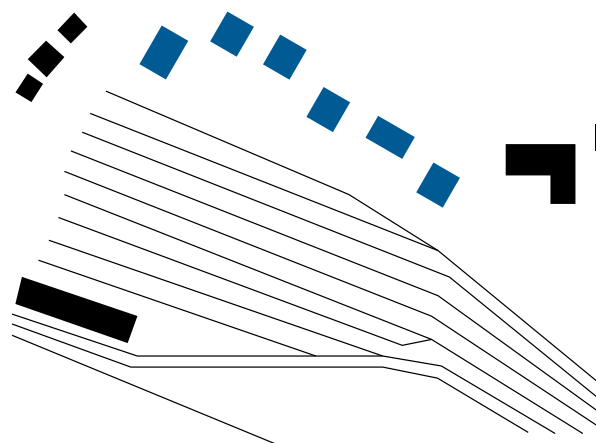
Grafika 42: Prerez

I5

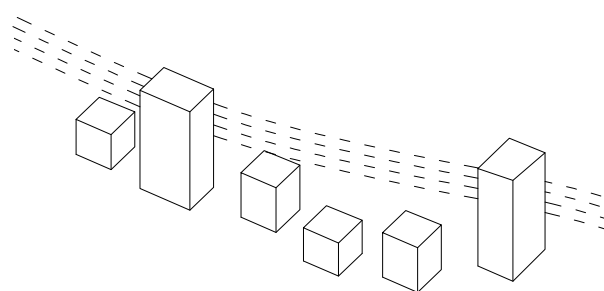
RINKKAAI GHENT

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.kcap.eu/projects/21/rinkkaai-ghent> (dostopano: oktober 2025).

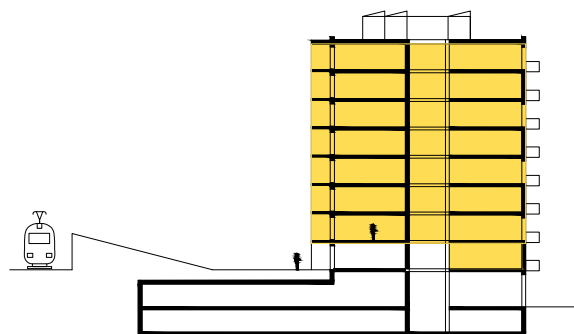
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Ghent, Belgija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m
- **Velikost območja:**
cca. 28.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
Alides, Cores
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
KCAP Architects, Architecten, Omgeving
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2013, v gradnji (2025)
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Mešana raba
(Bivanje 60 %, poslovno-storitveni prostori 5 %, parkirne površine znotraj stavbe 35 %)
- **Stanovanjske enote:**
311 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, stanovanja za gibalno ovirane
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Stanovanja v razponu velikosti od 65 do 136 m²
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, tržna najemna stanovanja,



Grafika 43: Situacija



Grafika 44: Aksonometrija predvidene zazidave



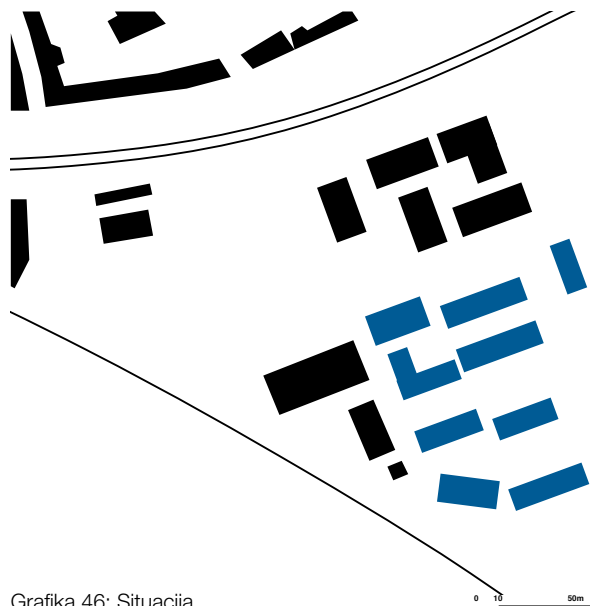
Grafika 45: Prerez

16

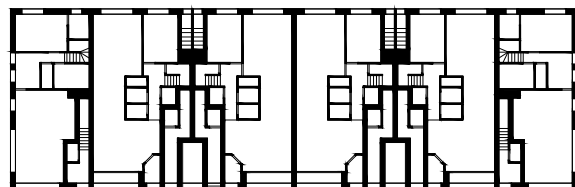
TOEMAATTRAGEL LUX

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://archello.com/project/toemaattragel-lux> (dostopano: oktober 2025).

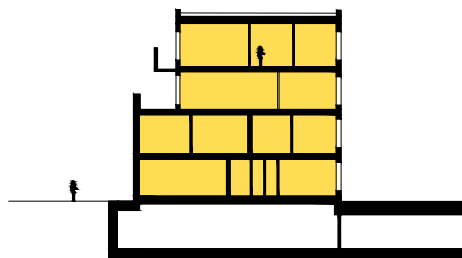
- Velikost kraja, v katerem se nahaja:
veliko mesto - Ghent, Belgija
- Oddaljenost od javnih prometnih povezav:
do 500 m
- Velikost območja:
cca. 30.000 m²
- Degradiranost območja:
DA
- Lastnik / investitor:
Alides Properties
- Arhitekti in krajinski arhitekti:
EVR-architects, Omgeving
- Leto projekta:
načrtovanje leta 2017, vselitev leta 2023
- Vrsta gradnje:
Zazidava
- Programska struktura:
Stanovanjska raba
- Stanovanjske enote:
237 stanovanj
- Tipi stanovanj:
stanovanja za različno članska gospodinjstva,
stanovanja za gibalno ovirane
- Struktura stanovanj:
* podatki, ki so na voljo:
Stanovanja so razdeljena v štiri tipologije,
od 1 do 4-sobnih enot.
- Tipi lastništva stanovanj:
lastniška stanovanja, tržna najemna
stanovanja, neprofitna najemna stanovanja



Grafika 46: Situacija



Grafika 47: Del tlorisa tipične etaže



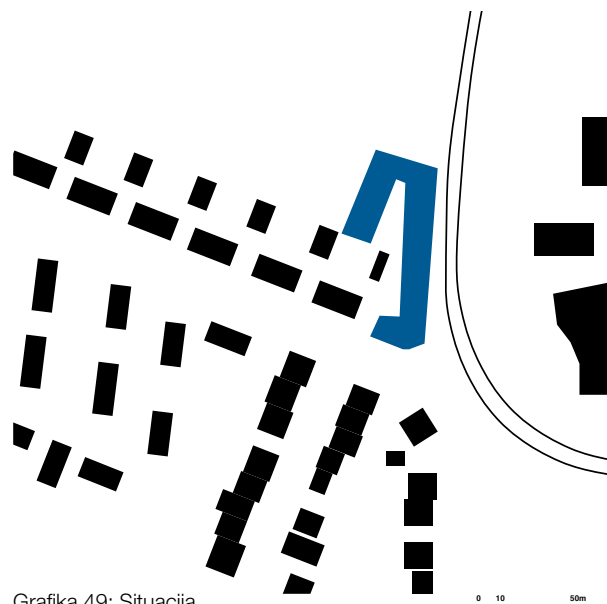
Grafika 48: Prerez

I7

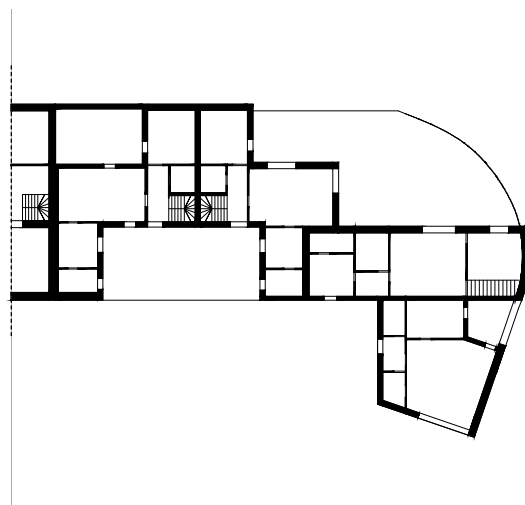
LES AMANDIERS

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/237699/les-amandiers-bohuon-bertic-architectes> (dostopano: oktober 2025).

- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Nantes, Francija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 1000 m
- **Velikost območja:**
cca. 1.000 m²
- **Degradiranost območja:**
NE
- **Lastnik / investitor:**
Nantes Metropole Habitat (javno podjetje)
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Bohuon Bertic Architectes
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2008, vselitev leta 2010
- **Vrsta gradnje:**
Zazidava
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
10 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
 - 10 % 2-sobnih stanovanj
 - 40 % 3-sobnih stanovanj
 - 40 % 4-sobnih stanovanj
 - 10 % 5-sobnih stanovanj
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, tržna najemna stanovanja



Grafika 49: Situacija



Grafika 50: Izsek tlorisa tipične etaže



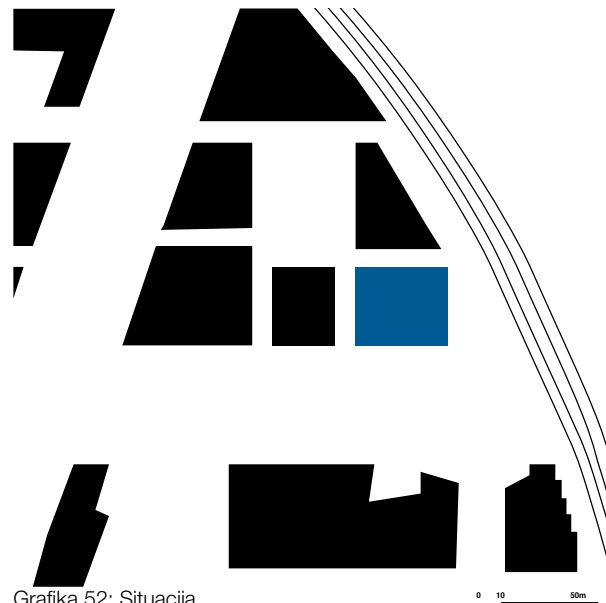
Grafika 51: Prerez

18

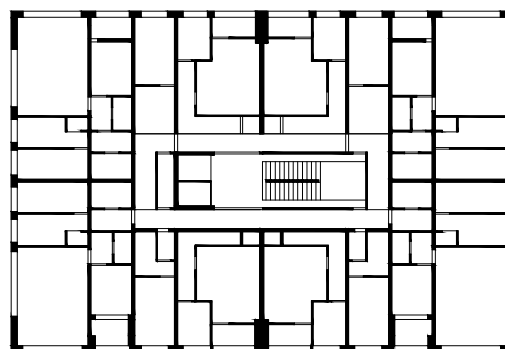
LYCKA APARTMENTS

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://urbanresort.nl/lycka/living-working-in-lycka/> (dostopano: oktober 2025).

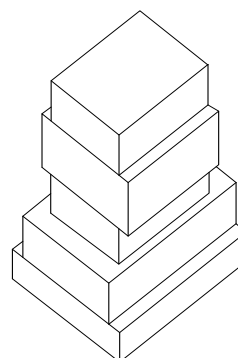
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Amsterdam, Nizozemska
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m
- **Velikost območja:**
cca. 10.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
Woningcoöperatie Eigen Haard
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Team Paul de Vroom + Sputnik
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2020, vselitev leta 2021
- **Vrsta gradnje:**
Stavba
- **Programska struktura:**
Mešana raba
(Bivanje 95 %, poslovno-storitveni prostori 5 %)
- **Stanovanjske enote:**
118 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva,
stanovanja za gibalno ovirane, drugo (ateljeji za mlade umetnike)
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
- do 30 m² (studio)
- 45 m² (2-sobna stanovanja)
- 60 m² (3-sobna stanovanja)
- 75 m² (4-sobna stanovanja)
- posebna stanovanja (ateljeji)
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, tržna najemna
stanovanja, neprofitna najemna stanovanja



Grafika 52: Situacija



Grafika 53: Floris tipične etaže



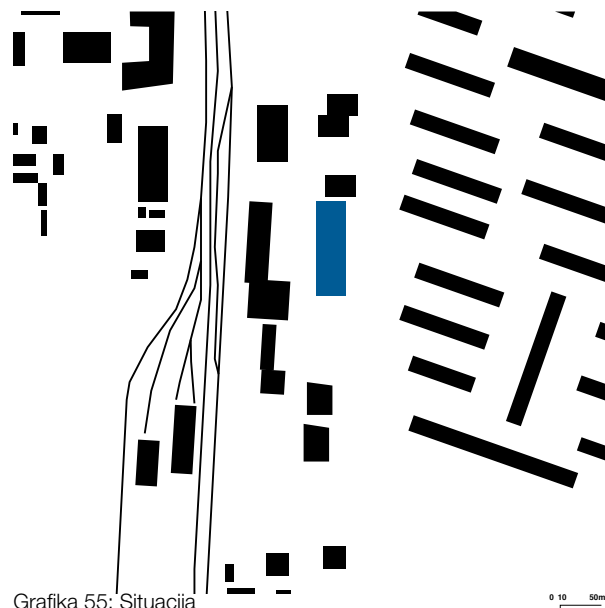
Grafika 54: Aksonometrija stavbe

19

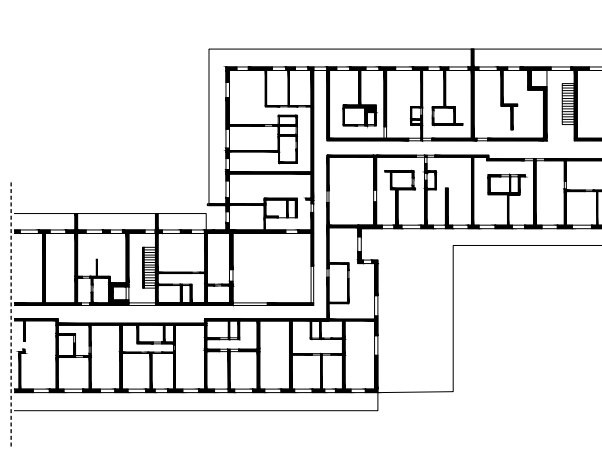
QUERBEET SOCIAL HOUSING

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: https://www.synn.at/media/downloads/Housing-Agency_querbeet.pdf (dostopano: oktober 2025).

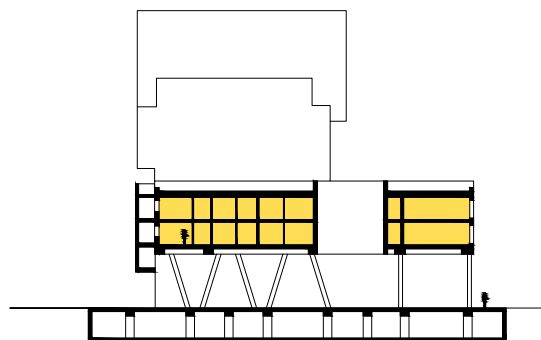
- Velikost kraja, v katerem se nahaja:
veliko mesto - Dunaj, Avstrija
- Oddaljenost od javnih prometnih povezav:
do 500 m
- Velikost območja:
cca. 28.600 m²
- Degradiranost območja:
DA
- Lastnik / investitor:
Wiener Wohnen
- Arhitekti in krajinski arhitekti:
Synn Architekten ZT-OG
- Leto projekta:
2016
- Vrsta gradnje:
Stavba
- Programska struktura:
Mešana raba
(bivanje 70 %, skupnostni prostori 5 %, kulturno-izobraževalni prostori 5 %, poslovno-storitveni prostori 20 %)
- Stanovanjske enote:
243 stanovanj
- Tipi stanovanj:
stanovanja za različno članska gospodinjstva
- Struktura stanovanj:
* podatki, ki so na voljo:
Enote so velikosti od 36 do 103 m²,
tipologije 1 do 5-sobnih stanovanj.
- Tipi lastništva stanovanj:
neprofitna najemna stanovanja



Grafika 55: Situacija



Grafika 56: Izsek tlorisa tipične etaže



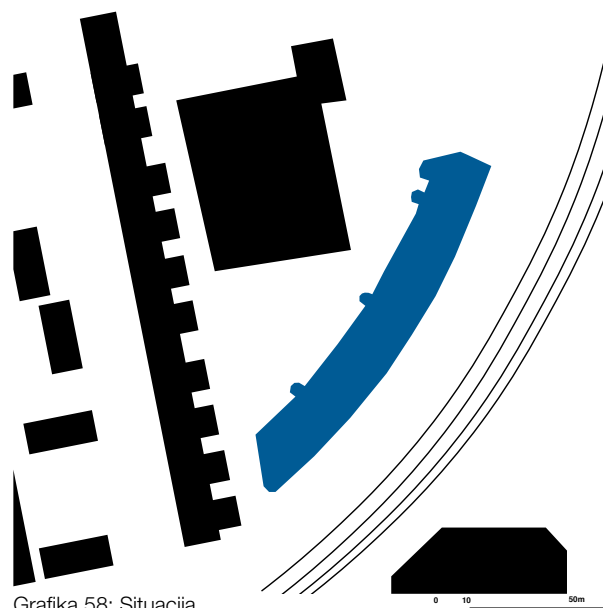
Grafika 57: Prerez

20

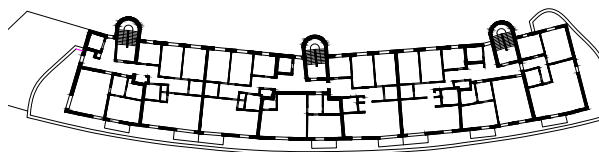
MINT STREET PEABODY HOUSING

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://hdawards.org/scheme/1-27-mint-street/> (dostopano: oktober 2025).

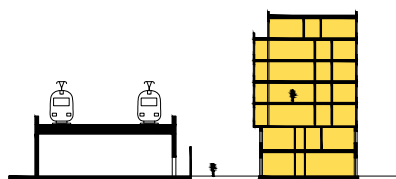
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - London, Anglija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m, ob železnici in železniški postaji
- **Velikost območja:**
cca. 4.700 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
Peabody Housing Association
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Pitman Tozer Architects
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2012, vselitev leta 2014
- **Vrsta gradnje:**
Stavba, linijski blok
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
67 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva,
stanovanja za gibalno ovirane
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
 - 39% 1-sobnih stanovanj
 - 33% 2-sobnih stanovanj
 - 28% 3-sobnih stanovanj
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, tržna najemna
stanovanja, neprofitna najemna stanovanja



Grafika 58: Situacija



Grafika 59: Tloris tipične etaže



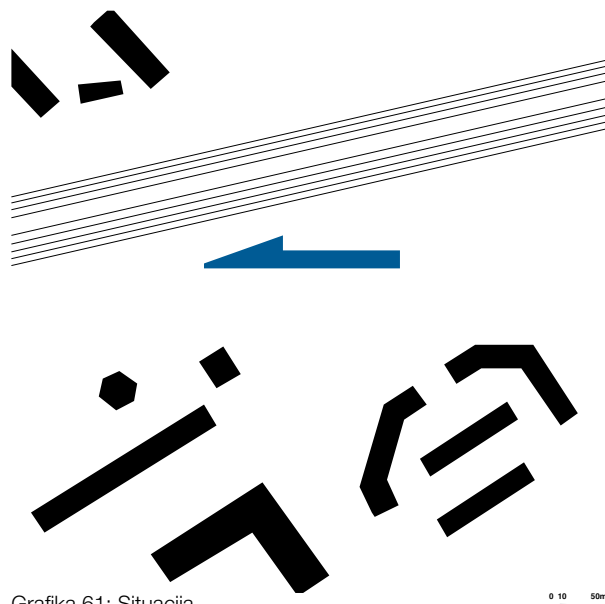
Grafika 60: Prerez

21

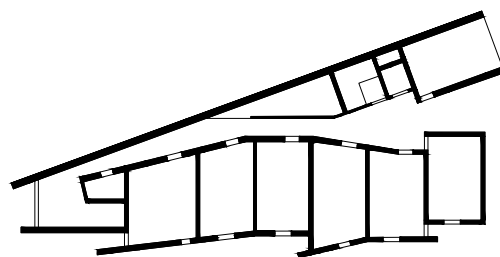
65 ROOMS FOR STUDENT HOUSING

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/596809/65-rooms-for-student-housing> (dostopano: oktober 2025).

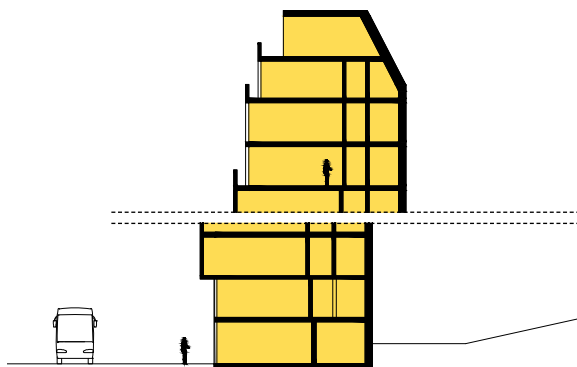
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Pariz, Francija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m
- **Velikost območja:**
cca. 2.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
RIVP - Régie Immobilière de la Ville de Paris
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Jacques Ripault Architecture
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2012, vselitev leta 2014
- **Vrsta gradnje:**
Stavba
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
65 enot
- **Tipi stanovanj:**
drugo (študentske sobe)
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Stavba vsebuje 65 študentskih enot,
podobnih velikosti, ki se razlikujejo glede na
lego v objektu.
- **Tipi lastništva stanovanj:**
drugo (študentska nastanitev)



Grafika 61: Situacija



Grafika 62: Tloris tipične etaže



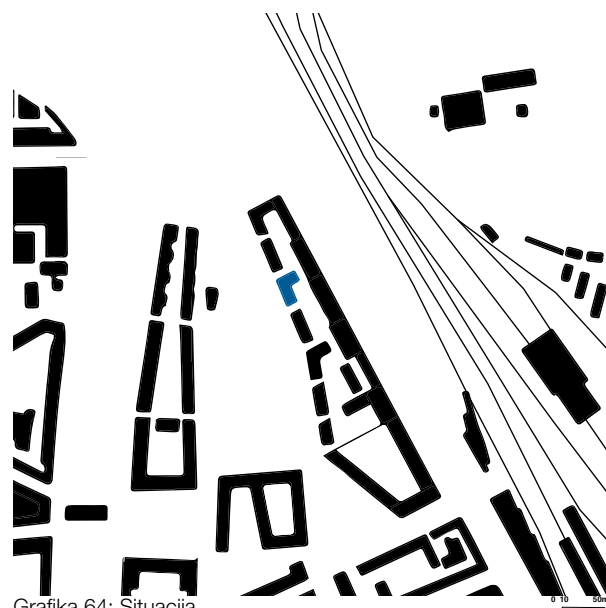
Grafika 63: Prerez

22

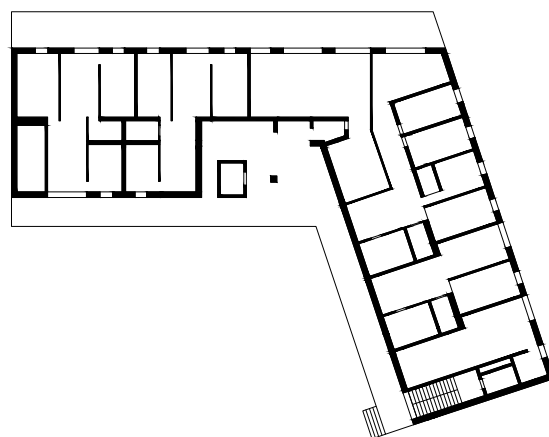
COOPERATIVE BUILDING STADTERLE

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://bbarc.ch/en/genossenschaftshaus-stadterle> (dostopano: oktober 2025).

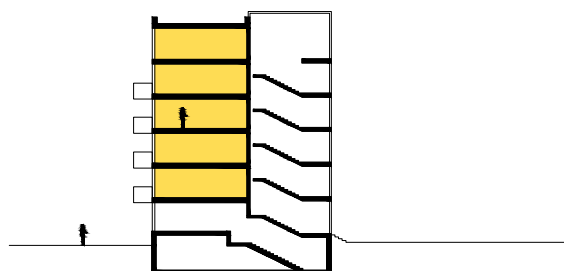
- Velikost kraja, v katerem se nahaja:
veliko mesto - Basel, Švica
- Oddaljenost od javnih prometnih povezav:
do 500 m
- Velikost območja:
cca. 1.000 m²
- Degradiranost območja:
DA
- Lastnik / investitor:
Wohngenossenschaft Zimmerfrei
- Arhitekti in krajinski arhitekti:
Buchner Bründler Architekten
- Leto projekta:
načrtovanje leta 2014, vselitev leta 2017
- Vrsta gradnje:
Stavba
- Programska struktura:
Stanovanjska raba
- Stanovanjske enote:
36 stanovanj
- Tipi stanovanj:
stanovanja za različno članska gospodinjstva,
stanovanja za skupnostno bivanje, oskrbova-
na stanovanja in druga stanovanja za starej-
še, stanovanja za gibalno ovirane
- Struktura stanovanj:
* podatki, ki so na voljo:
 - 6 % 1-1.5-sobnih stanovanj
 - 28 % 2-2.5-sobnih stanovanj
 - 17 % 3-3.5-sobnih stanovanj
 - 25 % 4-4.5-sobnih stanovanj
 - 9 % 5-5.5-sobnih stanovanj
 - 3 % 5-6.5-sobnih stanovanj
 - 3 % velikih družinskih stanovanj
 - 3 % skupinskih stanovanj
 - 6 % drugo
- Tipi lastništva stanovanj:
drugo (najemna stanovanjska zadruga)



Grafika 64: Situacija



Grafika 65: Tloris tipične etaže



Grafika 66: Prerez

23

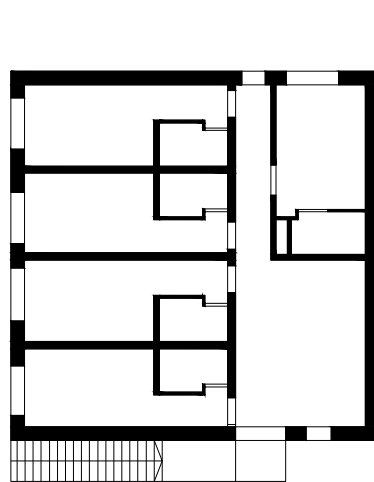
FERME DU RAIL

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.paris.fr/pages/la-ferme-du-rail-invite-l-agriculture-en-ville-8149> (dostopano: oktober 2025).

- Velikost kraja, v katerem se nahaja:
veliko mesto - Pariz, Francija
- Oddaljenost od javnih prometnih povezav:
do 500 m
- Velikost območja:
cca. 1.000 m²
- Degradiranost območja:
DA
- Lastnik / investitor:
Mestna občina Pariz
- Arhitekti in krajinski arhitekti:
Grand Huit
- Leto projekta:
načrtovanje leta 2019, vselitev leta 2021
- Vrsta gradnje:
Zazidava
- Programska struktura:
Mešana raba
(Bivanje 75 %, gostinstvo in turistične
namestitve 15 %, kulturno-izobraževalni
prostor 10 %)
- Stanovanjske enote:
25 stanovanj
- Tipi stanovanj:
stanovanja za različno članska gospodinjstva,
stanovanja za skupnostno bivanje, drugo
(stanovanja za socialno ogrožene), drugo
(enote za študente)
- Struktura stanovanj:
* podatki niso na voljo
- Tipi lastništva stanovanj:
drugo (stanovanjska najemna zadruga)

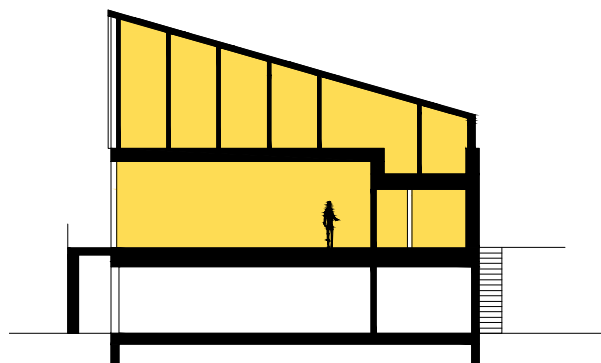


Grafika 67: Situacija



Grafika 68: Tloris tipične etaže

0 1 5m



Grafika 69: Prerez

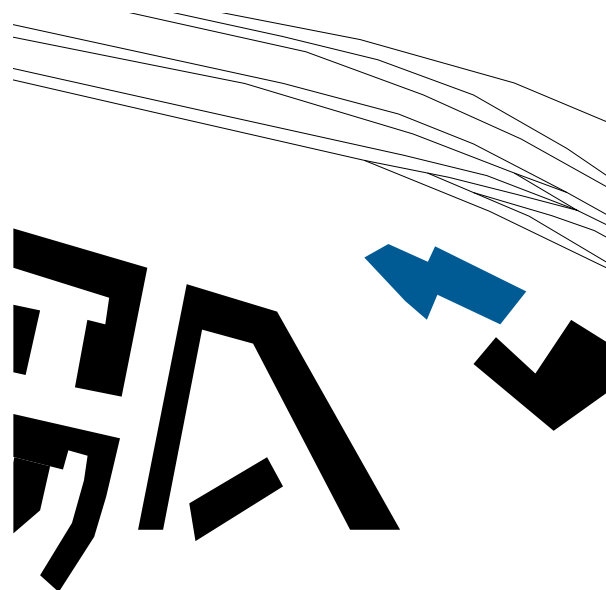
0 1 5m

24

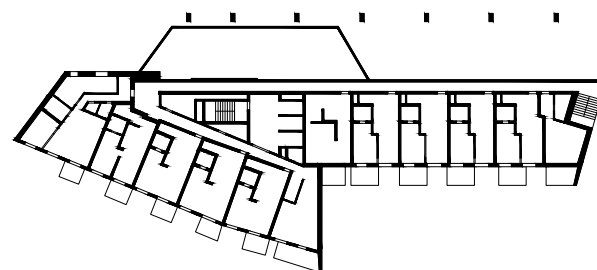
THE METROPOLITAN APARTMENTS

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.dmaa.at/work/the-metropolitan> (dostopano: oktober 2025).

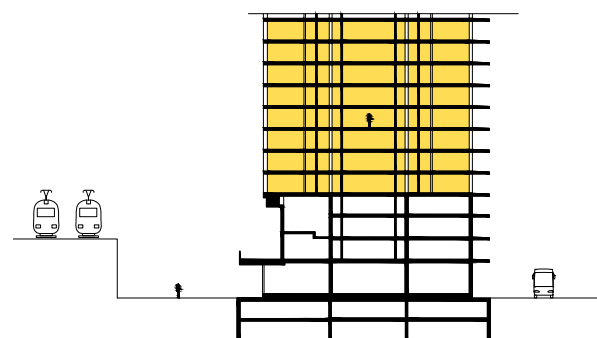
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Dunaj, Avstrija
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 500 m
- **Velikost območja:**
cca. 3.000 m²
- **Degradiranost območja:**
DA
- **Lastnik / investitor:**
Art-Invest Real Estate
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
Delugan Meissl Associated Architects
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2018, vselitev leta 2021
- **Vrsta gradnje:**
Stavba
- **Programska struktura:**
Mešana raba
(Bivanje 85 %, skupnostni prostori 5 %, poslovno-storitveni prostori 5 %, parkirna mestna znotraj stavbe 5 %)
- **Stanovanjske enote:**
370 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše, stanovanja za gibalno ovirane
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
 - 60 % do 50 m²
 - 10 % med 50 in 60 m²
 - 30 % do 85 m² ali večja
 - 25 % 4-4.5-sobna stanovanja
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, tržna najemna stanovanja, neprofitna najemna stanovanja



Grafika 70: Situacija



Grafika 71: Tloris tipične etaže

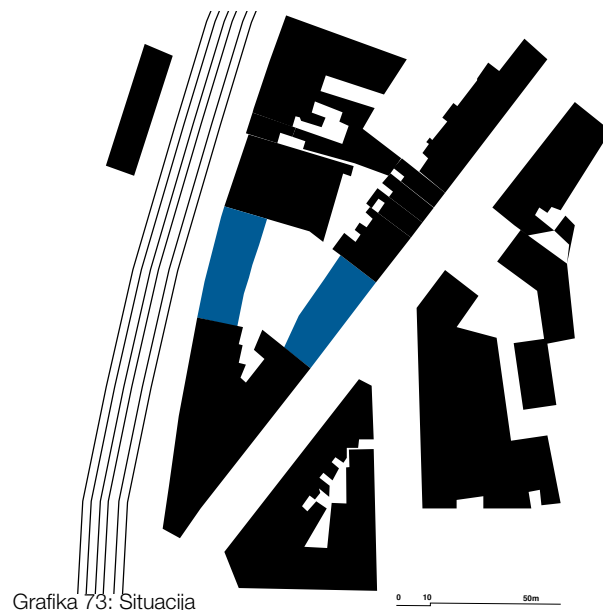


Grafika 72: Izsek prereza

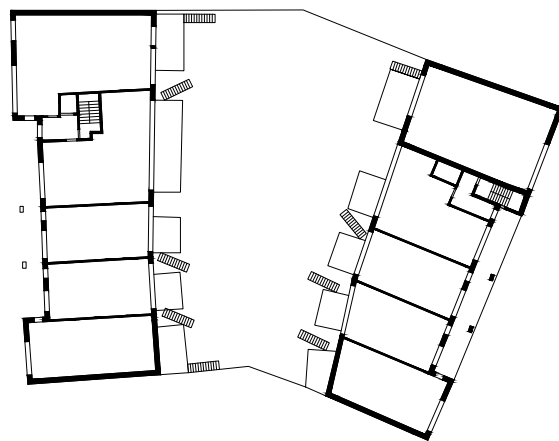
25 BRUTOPIA

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/641278/brutopia-stekke-fraas> (dostopano: oktober 2025).

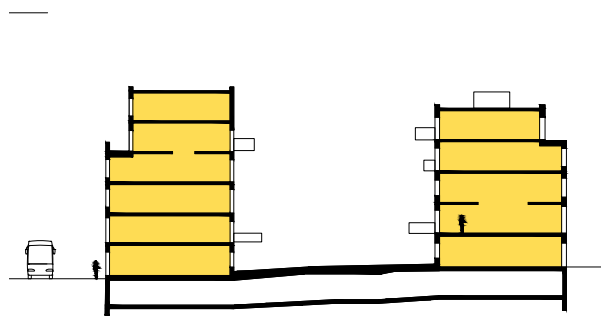
- Velikost kraja, v katerem se nahaja:
veliko mesto - Bruselj, Belgija
- Oddaljenost od javnih prometnih povezav:
do 500 m
- Velikost območja:
cca. 1.000 m²
- Degradiranost območja:
NE
- Lastnik / investitor:
stanovanjska zadruga Brutopia
- Arhitekti in krajinski arhitekti:
Stekke + Fraas
- Leto projekta:
načrtovanje leta 2012, vselitev leta 2015
- Vrsta gradnje:
Zazidava
- Programska struktura:
Stanovanjska raba
- Stanovanjske enote:
29 stanovanj
- Tipi stanovanj:
stanovanja za različno članska gospodinjstva,
stanovanja za skupnostno bivanje
- Struktura stanovanj:
* podatki, ki so na voljo:
Zazidava vsebuje stanovanja velikosti med 71
in 165 m².
- Tipi lastništva stanovanj:
drugo (zadruga)



Grafika 73: Situacija



Grafika 74: Tloris tipične etaže



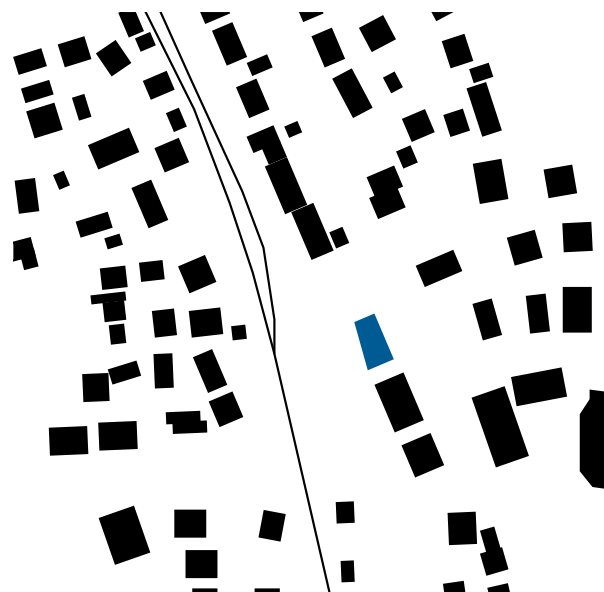
Grafika 75: Prerez

26

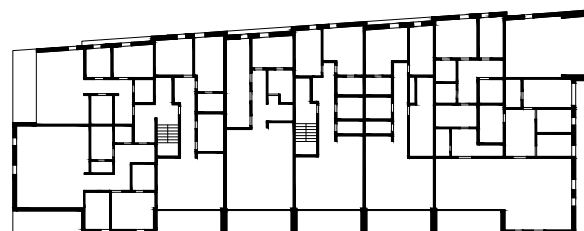
SAETER TERRASSE

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/903153/saeter-terrasse-a-lab> (dostopano: oktober 2025).

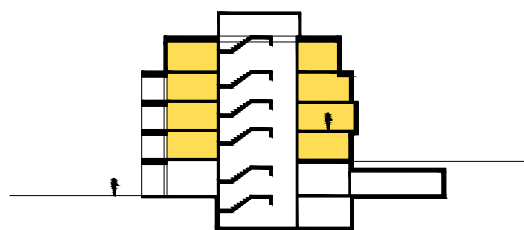
- **Velikost kraja, v katerem se nahaja:**
veliko mesto - Oslo, Norveška
- **Oddaljenost od javnih prometnih povezav:**
do 1.000 m
- **Velikost območja:**
cca. 1.000 m²
- **Degradiranost območja:**
NE
- **Lastnik / investitor:**
Solon Eiendom AS
- **Arhitekti in krajinski arhitekti:**
A-lab
- **Leto projekta:**
načrtovanje leta 2012, vselitev leta 2016
- **Vrsta gradnje:**
Stavba
- **Programska struktura:**
Stanovanjska raba
- **Stanovanjske enote:**
34 stanovanj
- **Tipi stanovanj:**
stanovanja za različno članska gospodinjstva, oskrbovana stanovanja in druga stanovanja za starejše, stanovanja za gibalno ovirane
- **Struktura stanovanj:**
* podatki, ki so na voljo:
Stavba vsebuje enote velikostnega razpona med 60-180 m².
- **Tipi lastništva stanovanj:**
lastniška stanovanja, tržna najemna stanovanja



Grafika 76: Situacija



Grafika 77: Tloris tipične etaže



Grafika 78: Prerez

5 STROKOVNA PRIPOROČILA ZA ODLOČANJE PO SEKTORJIH

1. Integrirati rezultate raziskave v strateške dokumente ter jih vertikalno in horizontalno uskladiti med državnimi in regionalnimi planskimi dokumenti s poudarkom na pomembnosti integracije prometa, stanovanjske politike, okolja in prostora. Vnesti ustrezne dopolnitve v državne in regionalne plane ter dopolniti vozlišča v Urbanističnih zasnovah za RPP, kjer je za posamezna naselja to predvideno (nacionalna vozlišča, regionalni centri). Predlagamo, da MNVP vnese rezultate raziskave v državni prostorski red kot usmeritve, ko se bo pripravljala.

2. Z namenom krepiti povezavo javnega interesa in lokalne odgovornosti pri prostorskih odločitvah predlagamo, da se kot del celostnega prostorskega načrtovanja, prometne politike in politike preskrbe s stanovanji oblikuje medresorski fond za sofinanciranje priprave in izdelave podrobnih prostorskih aktov občin na podlagi usmeritev in kriterijev iz raziskave.

3. Urbanistično-arhitekturne načrtovalske rešitve za večmodalna vozlišča z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje (v nadaljevanju vozlišča) se obvezno pridobijo z javnimi natečaji in alternativnimi oblikami urbanistično arhitekturnih natečajev. Natečajne projektne naloge temeljijo na usmeritvah te raziskave. Kljub zakonskim določbam ZUREP, da je minimalna velikost natečajnega območja 5 ha, so rezultati raziskave za večmodalna vozlišča z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje podlaga za obvezno razpisovanje javnih urbanistično arhitekturnih natečajev in njihovih alternativnih oblik tudi za območja manjša od 5 ha.

4. Stavbna zemljišča v območju vozlišč, ki so v javni ali državni lasti, so namenjena izključno gradnji javnih najemnih in zadružnih stanovanj ter spremljajočih storitev, kar krepi prostorsko politiko rabe zemljišč s poudarkom na uravnoveženosti funkcionalne strukture: vozlišče - bivanje – storitve.

5. Z namenom krepiti kompaktni razvoj poselitve se v prvi fazi razvoja vozlišča na stavbnih zemljiščih v javni in/ali državni lasti v bližini postajališča javnega prevoza (v radiju 500 do 1000 m) gradijo javna stanovanja z dopolnjujočimi programi.

6. Z namenom krepiti trajnostno mobilnost in stanovanjsko ter prostorsko povezovanje zajema prva faza razvoja vozlišča izgradnjo in prenovno omrežja kolesarskih in pešpoti v celotnem območju vozlišča s ciljem povezati postajališče javnega prevoza s predvideno stanovanjsko gradnjo, obstoječim naseljem in širšo okolico.

7. Za podrobnejše določanje usmeritev in kriterijev za oblikovanje večmodalnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje je treba izdelati pilotne projekte na ravni urbanističnega oblikovanja kot strokovne podlage za razpis javnih in alternativnih oblik urbanistično arhitekturnih natečajev.

6 ZAKLJUČEK

Tema raziskovalnega projekta je oblikovanje usmeritev za določanje lokacij in urbanistično-arhitekturno načrtovanje večmodalnih mobilnostnih vozlišč s potencialom za umeščanje goste stanovanjske gradnje po principu »S prevozom usmerjenega urbanega razvoja« v Sloveniji.

Cilj raziskovalnega projekta na strateški ravni je povezava stanovanjske politike, prostorskega načrtovanja in politike trajnostne mobilnosti pri umeščanju predvidenih novih javnih stanovanj v večmodalna vozlišča ob koridorje javnega potniškega prometa z namenom krepitve javnega potniškega prometa in spodbujanja peš hoje ter kolesarjenja, kar bi izboljšalo dostopnost do storitev za večje število prebivalcev. Na ta način bi izboljšali splošno kakovost bivanja, zavirli proces razprševanja stanovanjskih stavb zunaj meja strnjjenih naselij in zmanjšali škodljive vplive na okolje zaradi cestnega prometa.

V prvem delu raziskave smo razvili kriterije in metodo za določanje primernih lokacij večmodalnih mobilnostnih vozlišč na primeru Slovenije. Izhajali smo iz omrežja vozlišč, ki je prikazano v predhodni raziskavi »Celostni pristop k razvoju ob prometnih koridorjih in vozliščih« (Nared s sodelavci, 2024). Skladno s cilji projekta smo določili dodatne kriterije za ožji izbor vozlišč, ki so primerna za umeščanje goste stanovanjske gradnje:

- primerna vozlišča so v občinah z visokim indeksom delovnih migracij,
- v radiju največ 1000 m od obstoječe postaje javnega prevoza se nahajajo degradirana stavbna zemljišča,
- degradirana stavbna zemljišča so v javni ali/in državni lasti.

Za iskanje in določanje primernih lokacij za razvoj večmodalnih mobilnostnih vozlišč smo z orodji Geografskega informacijskega sistema (GIS) sistematično prekrivali posamične plasti prostorskih podatkov. Na ravni teritorija Slovenije smo prekrili podatke o lokaciji koridorjev javnega potniškega prometa, lokaciji prometnih vozlišč ob teh koridorjih in podatek o indeksu delovnih migracij. Izločili smo vsa prometna vozlišča, ki niso zadostila omenjenim kriterijem. Za preostala vozlišča smo na ravni naselja na podlagi analize referenčnih primerov in načel za načrtovanje večmodalnih vozlišč (UN Habitat, 2013) določili radij največ 1000 m s središčem v postajališču javnega prevoza in površino najmanj 1,6 hektara kot območje primerno za razvoj vozlišča v več-modalno vozlišče z gosto stanovanjsko gradnjo. V območju izbranih vozlišč smo prikazali zemljišča v javni in/ali državni lasti, funkcionalno

degradirana območja z najmanjšo površino 1,6 ha in degradirana urbana zemljišča z najmanjšo površino 1.6 hektara za vozlišča v mestnih občinah. Za vozlišča, ki imajo v radiju 1000 m s središčem v postajališču javnega prevoza stavbna funkcionalno degradirana ali degradirana urbana zemljišča z najmanjšo površino 1,6 ha v javni ali/in državni lasti, smo preverili, ali so v območju vozlišča prisotni varstveni režimi in ali so izdana veljavna gradbena dovoljenja za eno ali več stavbnih zemljišč v območju vozlišča. Za vozlišča, ki imajo največji potencial za razvoj v večmodalna mobilnostna vozlišča smo na občinskih portalih dodatno preverili, ali veljavnost in določbe prostorskih aktov omogočajo razvoj vozlišča na izbrani lokaciji. S pomočjo podatkov na portalih Google Maps, Open Street Maps in s terenskimi ogledi smo na podlagi kriterijev iz referenčne literature preverili še prisotnost storitvenih programov v območju vozlišča, možnosti za integracijo vozlišča v mestno mrežo grajenega tkiva in integracijo v omrežje javnih prostorov. Preverili smo tudi možnosti povezovanja vozlišča v mrežo lokalnega javnega potniškega prometa ter kolesarskih in peš poti. Končno smo izločili 6 vozlišč, ki so ustrezala vsem kriterijem:

- Ljubljana (Škofovi zavodi – železniška postaja Vižmarje),
- Ljubljana (Železniški muzej – železniška postaja Šiška)
- Ajdovščina (avtobusna postaja),
- Maribor (Tabor - razcepišče železniških prog Ljubljana - Maribor in Maribor - Ruše),
- Celje (železniška postaja),
- Ptuj (železniška postaja).

Na podlagi sistematično izdelanih in ovrednotenih analiz za teritorij celotne Slovenije smo povzeli splošne usmeritve za izbor ustreznih lokacij večmodalnih mobilnostnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje na strateški in izvedbeni ravni.

V drugem delu projekta smo na podlagi študije primerov izdelali usmeritve za urbanistično in arhitekturno načrtovanje ter strokovno priporočila za odločevalce. Za študijo primerov smo z dodatnimi kriteriji (demografska študija, tipologija naselij, tipologija razvojnih strategij) izmed 6 primernih vozlišč izbrali:

- Vozlišče Ljubljana - Škofovi zavodi, ki je vozlišče v velikem mestu, v obstoječem stanju še nepozidano in predvideno za stanovanjsko gradnjo. Glede na prostorske danosti in načrtovano namensko rabo smo za študijo primera uporabili strategijo za razvoj vozlišča z novogradnjo.

- Vozlišče Celje – železniška in avtobusna postaja, kot primer vozlišča v malem mestu. Območje vozlišča se nahaja tik ob starem mestnem jedru. V radiju 1000 m od postaj javnega prevoza se nahajajo centralne dejavnosti, izobraževalne ustanove, stanovanja in nekaj večjih območij degradiranih stavbnih zemljišč v javni in/ali državni lasti, ki so primerna za gosto stanovanjsko gradnjo. Ker je območje vozlišča integralni del kakovostnega obstoječega urbanega tkiva, smo v študiji primera za razvoj vozlišča uporabili strategijo prenove.

- Vozlišče Ajdovščina – avtobusna postaja, ki je vozlišče v podeželskem naselju. Območje vozlišča je v okolica obstoječe avtobusne postaje središču naselja. Na jugu meji na opuščeno železniško progo, ki je obdana s pasom degradiranih zemljišč v javni in/ali državni lasti. Degradirana zemljišča opuščene železniške proge prekinjajo povezavo med obstoječim, dobro razvitim grajenim tkivom na severu in jugu naselja. Glede na prostorske značilnosti območja smo v primeru Ajdovščine kot ustrezno razvojno strategijo izbrali strategijo zgoščevanja.

Izbrani primeri izpolnjujejo vse kriterije za razvoj vozlišča z možnostjo za umeščanje goste stanovanjske gradnje. So predstavniki različnih tipov naselij (veliko mesto, malo mesto, podeželsko naselje) in glede na prostorske ter druge danosti terjajo implementacijo različnih tipov razvojnih strategij (novogradnja, prenova, zgoščanje). Ker smo s študijo primerov obdelali vse tipe naselij in razvojnih strategij, kot smo jih opredelili v prvem delu raziskave, so usmeritev za urbanistično in arhitekturno načrtovanje objektivizirane in splošno veljavne. V grafični in opisni obliki podajajo usmeritve za razvoj večmodalnih mobilnostnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje. Razdeljene so na sklope, ki ločeno prikazujejo kratkoročno in dolgoročno umestitev posameznih gradnikov vozlišča v obstoječo urbano strukturo (strateško načrtovanje povezav med vozliščem in širšo okolico, usmeritve za razvoj omrežja zelenih površin in omrežje javnega prostora, usmeritve za razvoj mobilnostne infrastrukture, organizacijo prometnega omrežja in namenske rabe ter končno usmeritve za oblikovanje javnega prostora).

Usmeritve za arhitekturno načrtovanje smo izdelali na podlagi analize in sistematične aplikacije na podlagi kriterijev iz prvega dela raziskave izbranih referenčnih primerov. Uporabljeni referenčni primeri so grafično in opisno prikazani v katalogu referenčnih primerov po naslednjih bistvenih značilnostih:

- ARHITEKTURNO-URBANISTIČNA ZASNOVA (tip zazidave, raznolikost stavbnih tipov, členjenost volumnov, prostorska hierarhija, orientacija stavb, odnos do javnega prostora, raznolik odprt prostor, vključevanje v kontekst, arhitekturne značilnosti, pestrost stanovanjskih tipov, fleksibilnost tlorisnih zasnov stanovanj).
- PROGRAMSKA STRUKTURA (programska pestrost prisotnosti javnih, storitvenih, delovnih in bivalnih programov, aktivna pritličja, vključevanje lokalne oskrbe, možnost raznolike rabe v različnih delih dneva, raznolikost programov v odprtih prostorih).
- MOBILNOST IN DOSTOPNOST (kolesarske in peš povezave, dostop do javnega prometa, dostop z avtomobili, parkiranje za uporabnike stavb in širšega območja, dostopnost za skupine ljudi z gibalnimi in drugimi oviranostmi, prehodnost prostora).
- SOCIALNA STRUKTURA IN PRESKRBA (socialna in demografska pestrost, raznolikost stanovanjskih tipov, za različno članska gospodinjstva; pestrost preskrbnih tipov - javna najemna stanovanja, najemna zadružna stanovanja, tržna najemna stanovanja, bivanje starejših - oskrbovana stanovanja itd.).
- TRAJNOSTNI VIDIK (trajnostni materiali, energijska učinkovitost, zelena infrastruktura, ravnanje z viri, odpornost na podnebne vplive.)

Glede na skladnost posameznih bistvenih značilnosti referenčnega primera z usmeritvami za urbanistično načrtovanje smo v območja obravnavanih vozlišč umestili enega ali več ustreznih referenčnih primerov z namenom prikazati prostorske zmožljivosti in oblikovalske možnosti za arhitekturno načrtovanje.

Usmeritve za urbanistično in arhitekturno načrtovanje, ki so izražene s številkami, izhajajo iz obravnavanih študij primerov. Vrednosti so okvirne. Smiseljno jih je treba prilagajati specifičnim pogojem posamičnih lokacij in projektov

Končno smo v ločenem poglavju predlagali nabor strokovnih priporočil za odločevalce, ki za uspešno implementacijo rezultatov raziskovalnega projekta izpostavljajo potrebo po medsektorskem sodelovanju, usklajenem delovanju na držani in lokalni ravni ter nujnost strokovnega preverjanja projektnih rešitev za razvoj posameznih vozlišč v obliki arhitekturno-urbanističnih natečajev.

7 SEZNAMI

7.1 Seznam slik

Slika 1: Izbrane lokacije s potencialom za razvoj večmodalnih mobilnostnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje	41	prenovo se tipični profili smiselno prilagajajo višinskim in tlorisnim gabaritom kakovostnega obstoječega grajenega tkiva	109
Slika 2: Razvojni model mobilnostnega vozlišča z novogradnjo na primeru vozlišča Ljubljana Šentvid	42	Slika 42: PREREZ F-F: V primeru razvoja vozlišča s prenovo povezujemo obstoječi javni prostor v sklenjeno omrežje z manjšimi posegi, kot so podhodi, nadhodi, brvi ipd.	110
Slika 3: Velikost območja mobilnostnega središča	44	Slika 43: Razvojni model mobilnostnega vozlišča Ajdovščina	112
Slika 4: Razmerje polno : prazno	44	Slika 44: Velikost območja mobilnostnega vozlišča	114
Slika 5: Zelene površine	45	Slika 45: Razmerje polno : prazno	114
Slika 6: Omrežje javnega prostora	45	Slika 46: Zelene površine	115
Slika 7: Ljubljana Vižmarje - lastništvo, DUO/FRO, storitve	46	Slika 47: Omrežje javnega prostora	115
Slika 8: Pogled iz smeri predvidene železniške postaje na območje stanovanjske zidave	47	Slika 48: Ajdovščina - lastništvo, DUO/FRO, storitve	116
Slika 9: Pogled iz območja za stanovanjsko zidavo na predvideno lokacijo železniške postaje	47	Slika 49: Pogled na območje mešane stanovanjske zidave	117
Slika 10: Pogled na območje predvidene stanovanjske zidave	47	Slika 50: Pogled na dostop v vozlišče za avtobusno postajo	117
Slika 11: Pogled na dostop do predvidene železniške postaje	47	Slika 51: Pogled izpred opuščene železniške postaje proti območju izključno stanovanjske zidave	117
Slika 12: Obstoječa železniška infrastruktura	47	Slika 52: Obstoječi železniški tiri	117
Slika 13: Obstoječi železniški tir	47	Slika 53: Strateške povezave s širšo okolico	120
Slika 14: Strateške povezave s širšo okolico	50	Slika 54: Razvoj mobilnostne infrastrukture	124
Slika 15: Razvoj mobilnostne infrastrukture	54	Slika 55: Razvoj zelenih površin	128
Slika 16: Razvoj zelenih površin	58	Slika 56: Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija	132
Slika 17: Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija	62	Slika 57: Razvoj prometnega omrežja	136
Slika 18: Razvoj prometnega omrežja	66	Slika 58: Razporejanje namenske rabe	140
Slika 19: Razporejanje namenske rabe	70	Slika 59: PREREZ G-G: V primeru razvoja vozlišča z zgoščevanjem tipični profili ulic ohranjajo značilnosti obstoječega grajenega in negrajenega tkiva, kot so zrnatost grajenega tkiva, površinski vodotoki ipd.	145
Slika 20: PREREZ A-A: Tipični profil široke ulice	75	Preglednica 17: Preglednica usmeritev za urbanistično načrtovanje večmodalnih vozlišč z možnostjo umeščanja goste stanovanjske gradnje	146
Slika 21: PREREZ B-B: Tipični profil ulice	75	Slika 60: Situacija Ljubljana z oznakami referenčnih primerov	153
Slika 22: PREREZ C-C: Tipični profil prehoda	75	Slika 61: Situacija Celje z oznakami referenčnih primerov	165
Slika 23: Razvojni model mobilnostnega vozlišča s prenovno na primeru Celje	76	Slika 62: Situacija Ajdovščina z oznakami referenčnih primerov	173
Slika 24: Velikost območja mobilnostnega vozlišča	78		
Slika 25: Razmerje polno : prazno	78		
Slika 26: Zelene površine	79		
Slika 27: Omrežje javnega prostora	79		
Slika 28: Celje - lastništvo, DUO/FRO, storitve	80		
Slika 29: Pogled v smeri predvidenega dovoza do garaž na vzhodni strani železniške postaje	81		
Slika 30: Predvideni dostop do peronov iz predvidene garaže na vzhodni strani železniških tirov - v ozadju Ulica XIV. divizije	81		
Slika 31: Križišče Aškerčeve ulice, Cankarjeve ulice in Teharske ceste	81		
Slika 32: Pogled na območje predvideno za stanovanjsko gradnjo	81		
Slika 33: Obstoječi severni dovoz do območja predvidene stanovanjske gradnje	81		
Slika 34: Strateške povezave s širšo okolico	84		
Slika 35: Razvoj mobilnostne infrastrukture	88		
Slika 36: Razvoj zelenih površin	92		
Slika 37: Razvoj omrežja javnega prostora - regulacija	96		
Slika 38: Razvoj prometnega omrežja	100		
Slika 39: Razporejanje namenske rabe	104		
Slika 40: PREREZ D-D: V primeru razvoja vozlišča s prenovno se vozni pasovi izločenega cestnega prometa prenovejo v pešcu in kolesarju prijazne prostore	109		
Slika 41: PREREZ E-E: V primeru razvoja vozlišča s			

7.2 Seznam preglednic

Preglednica 1: Prebivalstvo - osnovni podatki (SiStat)	15	območje C v Celju	171
Preglednica 2: Starostna sestava prebivalstva (SiStat)	15	Preglednica 35: Kategorizacija referenčnih primerov za območje A v Ajdovščini	174
Preglednica 3: Starostna sestava prebivalstva po starostnih skupinah (SiStat)	16	Preglednica 36: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za območje A v Ajdovščini	175
Preglednica 4: Prebivalstvo, staro 15 ali več let, po izobrazbi (SiStat)	18	Preglednica 37: Kategorizacija referenčnih primerov za območje B v Ajdovščini	176
Preglednica 5: Delitev na gospodinjstva (SiStat)	20	Preglednica 38: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za območje B v Ajdovščini	177
Preglednica 6: Število članov v družini (SiStat)	20	Preglednica 39: Kategorizacija referenčnih primerov za območje C v Ajdovščini	178
Preglednica 7: Delovno aktivno prebivalstvo po starostnih skupinah (SiStat)	22	Preglednica 40: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za območje C v Ajdovščini	179
Preglednica 8: Delovne migracije (SiStat)	23	Preglednica 41: Opredelitev pomembnih pojmov	180
Preglednica 9: Delovno aktivno prebivalstvo (SiStat)	24		
Preglednica 10: Delovno aktivno prebivalstvo in medobčinski delovni migranti (SiStat)	26		
Preglednica 11: Stanovanja po naseljenost in vrsti stavbe - Ajdovščina (SiStat)	28		
Preglednica 12: Stanovanja po naseljenost in vrsti stavbe - Celje (SiStat)	29		
Preglednica 13: Stanovanja po naseljenost in vrsti stavbe - Maribor (SiStat)	30		
Preglednica 14: Stanovanja po naseljenost in vrsti stavbe - Ljubljana (SiStat)	31		
Preglednica 15: Stanovanja po uporabni površini (SiStat)	32		
Preglednica 16: Naseljena stanovanja po uporabni površini (SiStat)	34		
Preglednica 18: Kategorizacija referenčnih primerov	152		
Preglednica 19: Kategorizacija referenčnih primerov za območje A v Ljubljani	154		
Preglednica 20: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za območje A v Ljubljani	155		
Preglednica 21: Kategorizacija referenčnih primerov za območje B v Ljubljani	156		
Preglednica 22: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za območje B v Ljubljani	157		
Preglednica 23: Kategorizacija referenčnih primerov za območje C v Ljubljani	158		
Preglednica 24: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za območje C v Ljubljani	159		
Preglednica 25: Kategorizacija referenčnih primerov za območje D v Ljubljani	160		
Preglednica 26: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za območje D v Ljubljani	161		
Preglednica 27: Kategorizacija referenčnih primerov za območje E v Ljubljani	162		
Preglednica 28: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za območje E v Ljubljani	163		
Preglednica 29: Kategorizacija referenčnih primerov za območje A v Celju	166		
Preglednica 30: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za območje A v Celju	167		
Preglednica 31: Kategorizacija referenčnih primerov za območje B v Celju	168		
Preglednica 32: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za območje B v Celju	169		
Preglednica 33: Kategorizacija referenčnih primerov za območje C v Celju	170		
Preglednica 34: Povzetek izbranih referenčnih kategorij za			

7.3 Seznam grafik

Grafika 1: Situacija	181	Grafika 28: Situacija	190
Grafika 2: Tloris tipične etaže bloka z notranjim dvoriščem	181	Grafika 29: Tloris tipične etaže stavbe	190
Grafika 3: Prerez	181	Grafika 30: Prerez	190
<i>Grafike 1 - 3: Pool Architekten Zürich, 2021. Hobelwerk. Winterthur, Švica. https://www.hobelwerk-winterthur.ch/ (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		<i>Grafike 28 - 30: feld72, 2019. Housing Development Maierhof. Bludenz, Avstrija. https://www.archdaily.com/924454/housing-development-maierhof-feld72 (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>	
Grafika 4: Situacija	182	Grafika 31: Situacija	191
Grafika 5: Tloris tipične etaže bloka M	182	Grafika 32: Del tlorisa tipične etaže	191
Grafika 6: Prerez	182	Grafika 33: Prerez	191
<i>Grafike 4 - 6: Pool Architekten, 2015. Mehr als Wohnen. Zürich, Švica. https://www.mehralswohnen.ch/ (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		<i>Grafike 31 - 33: Tectoniques Architects, 2016. Social Housing Apartments. Rive-De-Gier, Francija. https://www.archdaily.com/city/rive-de-gier (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>	
Grafika 7: Situacija	183	Grafika 34: Situacija	192
Grafika 8: Tloris dela tipične etaže dvorišnega bloka	183	Grafika 35: Del tlorisa tipične etaže	192
Grafika 9: Prerez	183	Grafika 36: Prerez	192
<i>Grafike 7 - 9: Enzmann Fischer Partner AG, 2021. Zollhaus. Zürich, Švica. https://www.enzmannfischer.ch/projekt/zollhaus/ (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		<i>Grafika 34 - 36: Vandkunsten Architects, 2020. Housing in Bispevika. Oslo, Norveška. https://vandkunsten.com/en/projects/bispevika (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>	
Grafika 10: Situacija	184	Grafika 37: Situacija	193
Grafika 11: Tloris dela tipične etaže	184	Grafika 38: Del tlorisa tipične etaže	193
Grafika 12: Prerez	184	Grafika 39: Prerez	193
<i>Grafike 10 - 12: Architekturbüro studio uek, 2019. Kohlenrutsche. Dunaj, Avstrija. https://www.kohlenrutsche.at/ (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		<i>Grafike 37 - 39: Bogdan & Van Broeck, 2022. Bijjaardehof Co-housing and Healthcare Center. Ghent, Belgija. https://www.bogdan.design/projects/bijjaardehof/ (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>	
Grafika 13: Situacija	185	Grafika 40: Situacija	194
Grafika 14: Tloris tipične etaže	185	Grafika 41: Del tlorisa tipične etaže	194
Grafika 15: Prerez	185	Grafika 42: Prerez	194
<i>Grafike 13 - 15: Architekturbüro einszueins, 2019. Gleis 21. Dunaj, Avstrija. https://gleis21.wien/architektur/ (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		<i>Grafike 40 - 42: ABCIS Architecten, A2D, 2019. Social Housing Klein Rijsel. Leuven, Belgija. https://www.abcis-architecten.be/en/projects/social-housing-kleinrijsel/285 (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>	
Grafika 16: Situacija	186	Grafika 43: Situacija	195
Grafika 17: Del tlorisa tipične etaže	186	Grafika 44: Aksonometrija predvidene zazidave	195
Grafika 18: Del prereza	186	Grafika 45: Prerez	195
<i>Grafike 16 - 18: La Architectures + AQMA, 2024. Newood Housing. Noisy-le-Grand, Francija. https://www.archdaily.com/1028195/newood-housing-la-architectures-plusaqma/ (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		<i>Grafika 43 - 45: KCAP Architects, Architecten, Omgeving, 2013 v gradnji. Rinkkaai Ghent. Ghent, Belgija. https://www.kcap.eu/projects/21/rinkkaai-ghent (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>	
Grafika 19: Situacija	187	Grafika 46: Situacija	196
Grafika 20: Shematska situacija	187	Grafika 47: Del tlorisa tipične etaže	196
Grafika 21: Shematski prerez enote	187	Grafika 48: Prerez	196
<i>Grafike 19 - 21: Vandkunsten Architects, 2016. The City Houses (Byhusene). Copenhagen, Danska. https://vandkunsten.com/en/projects/city-houses-islands-brygge (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		<i>Grafike 46 - 48: EVR-architects, 2023. Toemaattragel LUX. Ghent, Belgija. https://archello.com/project/toemaattragellux (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>	
Grafika 22: Situacija	188	Grafika 49: Situacija	197
Grafika 23: Tloris tipične etaže	188	Grafika 50: Izsek tlorisa tipične etaže	197
Grafika 24: Prerez	188	Grafika 51: Prerez	197
<i>Grafike 22 - 24: Pool Leber Architekten, 2017. Wohne ohne Auto. München, Nemčija. https://www.archdaily.com/909350/wohnen-ohne-auto-pool-leber-architekten (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		<i>Grafike 49 - 51: Bohuon Bertic Architectes, 2010. Les Amandiers. Nantes, Francija. https://www.archdaily.com/237699/les-amandiers-bohuon-bertic-architectes (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>	
Grafika 25: Situacija	189	Grafika 52: Situacija	198
Grafika 26: Del tlorisa tipične etaže	189	Grafika 53: Tloris tipične etaže	198
Grafika 27: Prerez	189	Grafika 54: Aksonometrija stavbe	198
<i>Grafike 25 - 27: Siza, Alvaro, 1978. Bouca Social Housing Complex. Porto, Portugalska. https://architectuul.com/architecture/social-housing-saal-bouca (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		<i>Grafike 52 - 54: Team Paul de Vroom + Sputnik, 2021. LYCKA apartments. Amsterdam, Nizozemska. https://urbanresort.nl/lycka/living-working-in-lycka/ (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>	

7.4 Seznam grafov

Grafika 55: Situacija	199	Graf 1: Starostna sestava prebivalstva (SiStat)	15
Grafika 56: Izsek tlorisa tipične etaže	199	Graf 2: Starostna sestava prebivalstva po starostnih skupinah (SiStat)	16
Grafika 57: Prerez	199	Graf 2: Starostna sestava prebivalstva po starostnih skupinah (SiStat)	17
<i>Grafike 55 - 57: Synn Architekten ZT-OG, 2017. Querbeet social housing. Dunaj, Avstrija. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.synn.at/media/downloads/Housing-Agency_querbeet.pdf (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		Graf 3: Prebivalstvo, staro 15 ali več let, po izobrazbi (SiStat)	18
Grafika 58: Situacija	200	Graf 4: Število članov v družini (SiStat)	20
Grafika 59: Tloris tipične etaže	200	Graf 5: Delovno aktivno prebivalstvo po starostnih skupinah (SiStat)	22
Grafika 60: Prerez	200	Graf 6: Delovno aktivno prebivalstvo po starostnih skupinah (SiStat)	22
<i>Grafike 58 - 60: Pitman Tozer Architects, 2014. Mint Street Peabody Housing. London, Velika Britanija. https://hdawards.org/scheme/1-27-mint-street/ (dostopano: november 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		Graf 7: Delovne migracije (SiStat)	23
Grafika 61: Situacija	201	Graf 8: Delovno aktivno prebivalstvo (SiStat)	24
Grafika 62: Tloris tipične etaže	201	Graf 8.1: Zaposlene osebe (SiStat)	25
Grafika 63: Prerez	201	Graf 9: Delovno aktivno prebivalstvo (SiStat)	26
<i>Grafika 61 - 63: Jacques Ripault Architecture, 2014. Rooms for Student Housing. Pariz, Francija. https://www.archdaily.com/596809/65-rooms-for-student-housingjacques-ripault-architecture (dostopano: november 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		Graf 10: Medobčinski delovni migranti (SiStat)	27
Grafika 64: Situacija	202	Graf 11.1: Naseljena stanovanja v Ajdovščini (SiStat)	28
Grafika 65: Tloris tipične etaže	202	Graf 11: Naseljena in nenaseljena stanovanja v Ajdovščini (SiStat)	28
Grafika 66: Prerez	202	Graf 11.2: Nenaseljena stanovanja v Ajdovščini (SiStat)	28
<i>Grafike 64 - 66: Buchner Bründler Architekten, 2017. Cooperative Building Stadterle. Basel, Švica. https://bbarc.ch/en/genossenschaftshaus-stadterle (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		Graf 12.1: Naseljena stanovanja v Celju (SiStat)	29
Grafika 67: Situacija	203	Graf 12: Naseljena in nenaseljena stanovanja v Celju (SiStat)	29
Grafika 68: Tloris tipične etaže	203	Graf 12.2: Nenaseljena stanovanja v Celju (SiStat)	29
Grafika 69: Prerez	203	Graf 13.1: Naseljena stanovanja v Mariboru (SiStat)	30
<i>Grafike 67 - 69: Grand Huit, Ferme du rail. Pariz, Francija. https://arquitecturaviva.com/works/la-granja-delferrocarril8149 (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		Graf 13: Naseljena in nenaseljena stanovanja v Mariboru (SiStat)	30
Grafika 70: Situacija	204	Graf 13.2: Nenaseljena stanovanja v Mariboru (SiStat)	30
Grafika 71: Tloris tipične etaže	204	Graf 14.1: Naseljena stanovanja v Ljubljani (SiStat)	31
Grafika 72: Izsek prereza	204	Graf 14: Naseljena in nenaseljena stanovanja v Ljubljani (SiStat)	31
<i>Grafike 70 - 72: Delugan Meissl Associated Architects, 2021. The Metropolitan Apartments, Dunaj, Avstrija. https://www.dmaa.at/work/the-metropolitan (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		Graf 14.2: Nenaseljena stanovanja v Ljubljani (SiStat)	31
Grafika 73: Situacija	205	Graf 15: Stanovanja po uporabni površini (SiStat)	32
Grafika 74: Tloris tipične etaže	205	Graf 15: Stanovanja po uporabni površini (SiStat)	33
Grafika 75: Prerez	205	Graf 16: Naseljena stanovanja po uporabni površini (SiStat)	34
<i>Grafike 73 - 75: Stekke + Fraas, 2015. Brutopia. Bruselj, Belgija. https://www.archdaily.com/641278/brutopiastekke-fraas (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>		Graf 16: Naseljena stanovanja po uporabni površini (SiStat)	35
Grafika 76: Situacija	206		
Grafika 77: Tloris tipične etaže	206		
Grafika 78: Prerez	206		
<i>Grafike 76 - 78: A-lab, 2016. Saeter Terrasse. Oslo, Norveška. https://www.archdaily.com/903153/saeterterrasse-a-lab (dostopano: oktober 2025). Avtorica risb: Klara Suša Vačovnik</i>			

8 VIRI IN LITERATURA

- ArchDaily. <https://www.archdaily.com/> (dostopano: november 2025)
- Architectuul. <https://architectuul.com/about> (dostopano: november 2025)
- Čerpes, I., in drugi. 2008. Urbanistično načrtovanje. Fakultete za arhitekturo UL.
- DIVISARE. <https://divisare.com/> (dostopano: november 2025)
- European Housing Coop. <https://www.housingcoop.eu/> (dostopano: november 2025)
- Genossenschaft Kalkbreite, 2017. Projektdokumentation. https://www.age-stiftung.ch/fileadmin/user_upload/Projekte/2018/040/20180513_Zollhaus_ProjektdokumentationAug2017.pdf (dostopano: november 2025).
- HOUSINGDESIGNAWARDS <https://hdawards.org/> (dostopano: november 2025).
- Knüsel, P., Glanzmann, J., 2015. Mehr als Wohnen - Von der Brache zum Stadtquartier. https://www.bwo.admin.ch/dam/fr/sd-web/lxcYews0USu-/mehralswohnen_report3_Web.pdf (dostopano: november 2025).
- Nared, J. in drugi. 2024. Celostni pristop k razvoju ob prometnih koridorjih in vozliščih. Končno poročilo o raziskovalnem projektu. ZRC-SAZU.
- Skalicky, V., Čerpes, I., 2019. Comprehensive assessment methodology for liveable residential environment. Cities. [Print ed.]. Nov. 2019, vol. 94, str. 44-54.
- Statistični urad Republike Slovenije, SURS. 2024. <https://pxweb.stat.si/SiStat/si>
- UN HABITAT, 2013. Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements. <https://unhabitat.org/planning-and-design-for-sustainable-urban-mobility-global-report-on-human-settlements-2013>
- Urban Resort. <https://urbanresort.nl/> (dostopano: november 2025)

9 PRILOGE

9.I Fotodokumentacija referenčnih primerov

- 01 HOBELWERK
- 02 MEHR ALS WOHNEN
- 03 ZOLLHAUS
- 04 KOHLENRUTSCHE
- 05 GLEIS 21
- 06 NEWOOD HOUSING
- 07 THE CITY HOUSES (BYHUSENE)
- 08 WOHNEN OHNE AUTO
- 09 BOUCA SOCIAL HOUSING COMPLEX
- 10 HOUSING DEVELOPMENT MAIERHOF
- 11 RIVE DE GIER SOCIAL HOUSING
- 12 BISPEVIKA DEVELOPMENT
- 13 BIJAARDEHOF CO-HOUSING AND HEALTHCARE CENTER
- 14 SOCIAL HOUSING KLEIN RIJSEL
- 15 RINKKAAI GHENT
- 16 TOEMAATTRAGEL LUX
- 17 LES AMANDIERS
- 18 LYCKA APARTMENTS
- 19 QUERBEET SOCIAL HOUSING
- 20 MINT STREET PEABODY HOUSING
- 21 65 ROOMS FOR STUDENT HOUSING
- 22 COOPERATIVE BUILDING STADTERLE
- 23 FERME DU RAIL
- 24 THE METROPOLITAN APARTMENTS
- 25 BRUTOPIA
- 26 SAETER TERRASSE

01 HOBELWERK

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.hobelwerk-winterthur.ch/> (dostopano: oktober 2025).



1 | Pogled na Hobelwerkhalle

(vir: <https://baukulturschweiz.ch/en/case-study/hobelwerk-areal-winterthur/>, dostopano: november 2025)



2 | Stanovanjska stavba Haus A

(vir: <https://www.hobelwerk-winterthur.ch/de/lernen/den-klimawandel-bremsen>, dostopano: november 2025)

02

MEHR ALS WOHNEN

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.mehralswohnen.ch/> (dostopano: oktober 2025).



3 | Preplet grajenega in odprtega prostora

(vir: <https://swiss-architects.com/de/duplex-architekten-zurich/project/mehr-als-wohnen>, dostopano: november 2025)



4 | Stanovanjska stavba Haus E

(vir: <https://www.zuerich.com/de/besuchen/sehenswuerdigkeiten/hunziker-areal>, dostopano: november 2025)

03 ZOLLHAUS

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.enzmannfischer.ch/projekt/zollhaus/> (dostopano: oktober 2025).



5 | Zazidava ob železnici

(vir: <https://divisare.com/projects/448724-enzmann-fischer-partner-ag-annett-landsmann-zollhaus>, dostopano: november 2025)



6 | Vrtna terasa

(vir: <https://divisare.com/projects/448724-enzmann-fischer-partner-ag-annett-landsmann-zollhaus>, dostopano: november 2025)

04 KOHLENRUTSCHE

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.kohlenrutsche.at/> (dostopano: oktober 2025).



7 | Pogled na stanovanjsko stavbo

(vir: <https://www.kohlenrutsche.at/haus-2/>, dostopano: november 2025)



8 | Ozelenitev zunanjih prostorov

(vir: <https://www.studiourbanek.at/project/baugruppenprojekt-kohlenrutsche/>, dostopano: november 2025)

05 GLEIS 21

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://gleis21.wien/> (dostopano: oktober 2025).



9 | Pogled na stanovanjsko stavbo

(vir: <https://urbannext.net/gleis-21-zero-energy-co-housing-project/>, dostopano: november 2025)



10 | Skupen zunanji prostor

(vir: <https://urbannext.net/gleis-21-zero-energy-co-housing-project/>, dostopano: november 2025)

06

NEWOOD HOUSING

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: www.archdaily.com/1028195/newood-housing-la-architectures-plus-aqma (dostopano: oktober 2025).



11 | Pogled na stanovanjske stavbe in skupen zunanji atrij

(vir: <https://www.archdaily.com/1028195/newood-housing-la-architectures-plus-aqma>, dostopano: november 2025)



12 | Pogled na stanovanjske stavbe ob dostopni cesti

(vir: <https://www.arch2o.com/newood-housing-la-architectures-aqma/>, dostopano: november 2025)

07

THE CITY HOUSES (BYHUSENE)

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://vandkunsten.com/en/projects/city-houses-islands-brygge> (dostopano: oktober 2025).



13 | Pogled na vhodne dele stanovanjske zazidave

(vir: <https://vandkunsten.com/en/projects/city-houses-islands-brygge>, dostopano: november 2025)



14 | Lega zazidave

(vir: <https://vandkunsten.com/en/projects/city-houses-islands-brygge>, dostopano: november 2025)

08

WOHNE OHNE AUTO

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/909350/wohnen-ohne-auto-pool-leber-architekten> (dostopano: oktober 2025).



15 | Pogled na skupen zunanji hodnik

(vir: <http://poolleberarch.de/wohnen-ohne-auto/>, dostopano: november 2025)



16 | Pogled na vhodno fasado

(vir: <http://poolleberarch.de/wohnen-ohne-auto/>, dostopano: november 2025)

09

BOUCA SOCIAL HOUSING COMPLEX

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://architectuul.com/architecture/social-housing-saal-bouca> (dostopano: oktober 2025).



17 | Pogled na zazidavo ob bližini železniške proge
(vir: <https://www.area-arch.it/en/social-housing-in-bouca/>, dostopano: november 2025)



18 | Lega zazidave
(vir: <https://www.area-arch.it/en/social-housing-in-bouca/>, dostopano: november 2025)

10 HOUSING DEVELOPMENT MAIERHOF

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/924454/housing-development-maierhof-feld72> (dostopano: oktober 2025).



19 | Pogled na zazidavo

(vir: <https://feld72.at/en/collective-housing-maierhof-nomination-for-constructive-alps-2022/>, dostopano: november 2025)



20 | Pogled na vhod stanovanjske stavbe

(vir: <https://feld72.at/en/collective-housing-maierhof-nomination-for-constructive-alps-2022/>, dostopano: november 2025)

II RIVE DE GIER SOCIAL HOUSING

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/city/rive-de-gier> (dostopano: oktober 2025).



21 | Pogled na višjo zazidavo

(vir: <https://www.archdaily.com/788138/60-social-housing-apartments-in-rive-de-gier-tectoniques-architects>, dostopano: november 2025)



22 | Pogled na nižjo zazidavo

(vir: <https://www.archdaily.com/788138/60-social-housing-apartments-in-rive-de-gier-tectoniques-architects>, dostopano: november 2025)

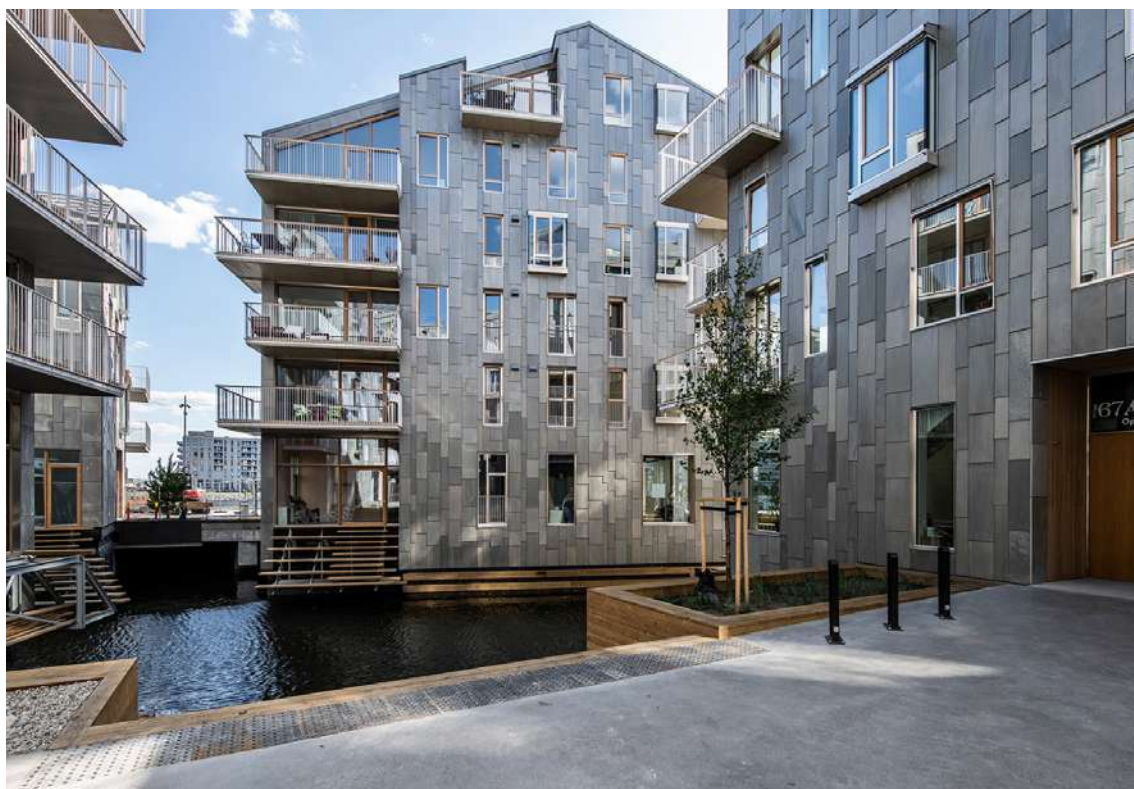
12 BISPEVIKA DEVELOPMENT

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.visitoslo.com/en/activities-and-attractions/boroughs/bjorvika/> (dostopano: oktober 2025).



23 | Pogled na zazidavo

(vir: <https://www.afgruppen.com/projects/bygg/boligutvikling-bjorvika/>, dostopano: november 2025)



24 | Zunanji prostori med stavbami

(vir: <https://vandkunsten.com/en/projects/bispevika>, dostopano: november 2025)

13 BIJAARDEHOF CO-HOUSING AND HEALTHCARE CENTER

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.bogdan.design/projects/bijgaardehof/>
(dostopano: oktober 2025).



25 | Pogled na zazidavo

(vir: <https://www.archdaily.com/988277/bijgaardehof-co-housing-and-healthcare-center-bogdan-and-van-broeck>, dostopano: november 2025)



26 | Pogled na stanovanjsko stavbo

(vir: <https://www.archdaily.com/988277/bijgaardehof-co-housing-and-healthcare-center-bogdan-and-van-broeck>, dostopano: november 2025)

I4 SOCIAL HOUSING KLEIN RIJSEL

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.abscis-architecten.be/en/projects/social-housing-klein-rijssel/285> (dostopano: oktober 2025).



27 | Pogled na stanovanjske stavbe in zunanji zelen prostor

(vir: <https://www.archdaily.com/953938/social-housing-klein-rijssel-abscis-architecten-plus>, dostopano: november 2025)



28 | Pogled na skupni zunanji prostor

(vir: <https://www.archdaily.com/953938/social-housing-klein-rijssel-abscis-architecten-plus>, dostopano: november 2025)

I5 RINKKAAI GHENT

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.kcap.eu/projects/21/rinkkaai-ghent> (dostopano: oktober 2025).



29 | Pogled na zazidavo (vizualizacija)
(vir: <https://www.kcap.eu/projects/21/rinkkaai-ghent>, dostopano: november 2025)



30 | Pogled na zunanji prostor in stanovanjske stavbe (vizualizacija)
(vir: <https://www.kcap.eu/projects/21/rinkkaai-ghent>, dostopano: november 2025)

I6 TOEMAATTRAGEL LUX

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://archello.com/project/toemaattragel-lux> (dostopano: oktober 2025).



31 | Pogled na razgibano zazidavo

(vir: <https://archello.com/project/toemaattragel-lux>, dostopano: november 2025)



32 | Pogled na stanovanjsko stavbo in zunanje zelene površine

(vir: <https://archello.com/project/toemaattragel-lux>, dostopano: november 2025)

17 LES AMANDIERS

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/237699/les-amandiers-bohuon-bertic-architectes> (dostopano: oktober 2025).



33 | Pogled na vhodno fasado

(vir: <https://www.archdaily.com/237699/les-amandiers-bohuon-bertic-architectes>, dostopano: november 2025)



34 | Pogled na zazidavo

(vir: <https://www.archdaily.com/237699/les-amandiers-bohuon-bertic-architectes>, dostopano: november 2025)

18 LYCKA APARTMENTS

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://urbanresort.nl/lycka/living-working-in-lycka/> (dostopano: oktober 2025).



35 | Pogled na stavbo iz zraka

(vir: <https://www.archdaily.com/971338/lycka-amsterdam-apartments>, dostopano: november 2025)



36 | Pogled na stavbo z dostopne ceste

(vir: <https://www.archdaily.com/971338/lycka-amsterdam-apartments>, dostopano: november 2025)

19 QUERBEET SOCIAL HOUSING

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: https://www.synn.at/media/downloads/Housing-Agency_querbeet.pdf (dostopano: oktober 2025).



37 | Pogled na zazidavo

(vir: <https://www.archdaily.com/934266/querbeet-social-housing-synn-architekten-zt-og>, dostopano: november 2025)



38 | Pogled na vhodno fasado

(vir: <https://www.archdaily.com/934266/querbeet-social-housing-synn-architekten-zt-og>, dostopano: november 2025)

20

MINT STREET PEABODY HOUSING

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://hdawards.org/scheme/1-27-mint-street/> (dostopano: oktober 2025).



39 | Pogled na stavbo ob dvignjeni železniški progi
(vir: <https://brickarchitecture.com/projects/mint-street-peabody-housing-pitman-tozer>, dostopano: november 2025)



40 | Pogled na promenado ob pritličju stavbe
(vir: <https://brickarchitecture.com/projects/mint-street-peabody-housing-pitman-tozer>, dostopano: november 2025)

21 65 ROOMS FOR STUDENT HOUSING

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/596809/65-rooms-for-student-housing> (dostopano: oktober 2025).



41 | Pogled na stavbo med železniško progo in prometnicama

(vir: <https://www.archdaily.com/596809/65-rooms-for-student-housing-jacques-ripault-architecture>, dostopano: november 2025)



42 | Stavba ob prometnici

(vir: <https://www.archdaily.com/596809/65-rooms-for-student-housing-jacques-ripault-architecture>, dostopano: november 2025)

22

COOPERATIVE BUILDING STADTERLE

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://bbarc.ch/en/genossenschaftshaus-stadterle> (dostopano: oktober 2025).



43 | Pogled na stavbo

(vir: <https://divisare.com/projects/466673>, dostopano: november 2025)



44 | Ganki kot skupnostni prostor

(vir: <https://www.buildingsocialecology.org/projects/stadterle-basel/>, dostopano: november 2025)

23 FERME DU RAIL

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.paris.fr/pages/la-ferme-du-rail-invite-l-agriculture-en-ville-8149> (dostopano: oktober 2025).



45 | Pogled na stavbo in skupne površine

(vir: <https://topophile.net/faire/la-ferme-du-rail-ou-la-bienveillance-reciproque/>, dostopano: november 2025)



46 | Stavba ob opuščnem železniškem tiru

(vir: <https://topophile.net/faire/la-ferme-du-rail-ou-la-bienveillance-reciproque/>, dostopano: november 2025)

24

THE METROPOLITAN APARTMENTS

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.dmaa.at/work/the-metropolitan> (dostopano: oktober 2025).



47 | Stavba med železniško progo in prometnico

(vir: <https://www.archdaily.com/985968/the-metropolitan-apartments-delugan-meissl>, dostopano: november 2025)



48 | Stavba ob železniški progi

(vir: <https://www.archdaily.com/985968/the-metropolitan-apartments-delugan-meissl>, dostopano: november 2025)

25 BRUTOPIA

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/641278/brutopia-stekke-fraas> (dostopano: oktober 2025).



49 | Pogled na stavbo iz atrija

(vir: <https://archiweek.urban.brussels/nl/event/brutopia-1>, dostopano: november 2025)



50 | Skupni prostor med stavbama

(vir: <https://archiweek.urban.brussels/nl/event/brutopia-1>, dostopano: november 2025)

26

SAETER TERRASSE

Več informacij o projektu je dostopnih na spletni strani: <https://www.archdaily.com/903153/saeter-terrasse-a-lab> (dostopano: oktober 2025).



51 | Pogled na stavbo iz atrija

(vir: <https://archello.com/project/saeter-terrasse>, dostopano: november 2025)



52 | Pogled na stavbo s prometnice

(vir: <https://archello.com/project/saeter-terrasse>, dostopano: november 2025)

