



Sive prostore spreminjamo v zelene priložnosti

Nacionalne smernice za
izboljšanje lokalne parkirne
politike

Sive prostore spreminjamo v zelene priložnosti

Nacionalne smernice za izboljšanje lokalne parkirne politike

©Ministrstvo za infrastrukturo

avgust 2022

Založnik:

Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

Izvajalec:

Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Trnovski pristan 2, 1127 Ljubljana

Nacionalne smernice za izboljšanje lokalne parkirne politike Sive prostore spreminjamo v zelene priložnosti so nastale v okviru nacionalnega projekta Izobraževanje za trajnostno mobilnost. Temeljijo na orodju ParkPAD, razvitem v okviru evropskega projekta PARK4SUMP.

Avtorji:

Mojca Balant, Aljaž Plevnik, Luka Mladenovič, Andraž Hudoklin

Strokovna recenzija:

Tom Rye

Uredniki:

Mojca Balant, Tadej Žaucer

Lektor:

Anja Miklavčič

Fotografije:

E-fronta, Simon Koblar, Shutterstock, Pexels, Mojca Balant, občina Krško, URB-I, Jonathan Hawkins, ELTIS (Wolfgang Loock), dokument STEP 2025, mesto Brno

Oblikovna zasnova in kreativno oblikovanje besedila:

Rdeči oblak

Prelom:

Andrej Juvan

Tisk:

Grafika Gracer

Naklada:

100 izvodov

Publikacija je brezplačna.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

711.553.2:352
656:352

SIVE prostore spreminjamo v zelene priložnosti : nacionalne smernice za izboljšanje lokalne parkirne politike / [avtorji Mojca Balant ... [et al.] ; uredniki Mojca Balant, Tadej Žaucer ; fotografije E-fronta ... et al.] . - Ljubljana : Ministrstvo za infrastrukturo, 2022

ISBN 978-961-7089-04-2
COBISS.SI-ID 116861955



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

itm

IZOBRAŽEVANJE
ZA TRAJNOSTNO
MOBILNOST

Projekt »Izobraževanje za trajnostno mobilnost« je ena od aktivnosti, ki se izvajajo v okviru širšega projekta »Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti«. Projekt sofinancirata Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Sive prostore spreminjamo v zelene priložnosti

Nacionalne smernice za
izboljšanje lokalne parkirne
politike

Razmišljanje zunaj sivih okvirjev

S parkiranjem je neposredno ali posredno povezanih veliko elementov načrtovanja in upravljanja občin. Parkirni prostori in z njimi povezan promet so izziv z vplivom tako na podnebno nevtralnost kot druge okoljske izzive občine, hkrati pa vplivajo tudi na kakovost bivanja ter njeno ekonomsko uspešnost. Celostno upravljanje parkiranja po drugi strani odpira celo vrsto priložnosti za učinkovito upravljanje mobilnosti v občini.

V središču vaše občine piha svež veter	6
Zakaj so parkirni prostori na tapeti	8
Prednosti, ki jih uživajo aktivne skupnosti	10
Kaj vse odloča o tem, ali bomo uspešni	12
Ozadje predlaganega pristopa	14
Ključni gradniki kakovostne parkirne politike	16
IZVEDBA PROCESA PRESOJE LOKALNE PARKIRNE POLITIKE	20
PRVI KORAK: Vzpostavitev Skupine za izboljšavo parkirne politike	20
DRUGI KORAK: Analiza obstoječega stanja	22
TRETJI KORAK: Uskladitev pogledov na izhodiščno stanje	25
ČETRTI KORAK: Evidenca izzivov in priložnosti	25
PETI KORAK: Izdelava Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini	26
ŠESTI KORAK: Zaključek procesa	26
KAKO DO OPAZNIH IZBOLJŠAV – PRIMERI IZ PRAKSE	28
PRILOGE	37
Kontrolni seznam za analizo obstoječega stanja	38
Vprašalnik o stanju parkiranja v občini	39
Seznam dobrih praks in povezav do relevantnih virov	74

RAZMIŠLJANJE ZUNAJ SIVIH OKVIRJEV



V središču vaše občine piha svež veter

Upravljanje parkiranja je pogosto spregledana priložnost za boljšo kakovost bivanja, saj je eden od temeljev trajnostne mobilnosti in v marsičem ključni vidik celostnega prometnega načrtovanja.

Parkirna politika je eden temeljnih instrumentov za tiste občine, ki so se zavezale zmanjševanju motoriziranega prometa in emisij toplogrednih plinov ter razvoju trajnostne mobilnosti, saj ponuja veliko vzvodov za vplivanje tako na načrtovanje mobilnosti kot potovalne navade.

Pričujoče Smernice kot temeljni proces upravljanja parkiranja navajajo parkirno politiko občine. Ambiciozne občine imajo formalno sprejet strateški dokument Načrt izvajanja parkirne politike, druge pa so le aktivne na področju upravljanja parkiranja, pri čemer njihova »parkirna politika« predstavlja skupek različnih neformalno sprejetih načel, praks in aktivnosti.

Sodobno celostno upravljanje parkiranja presega pasivno prakso, ki je usmerjena v dobra parkirišča in zagotavljanje enostavnega dostopa z avtomobilom do vsakega lokala v naselju. Upravljanje parkiranja se je namreč razvilo v vitalni gradnik celostnega prometnega načrtovanja, saj učinkovito vpliva na zmanjšanje osebne motorne prometa in njegovih negativnih posledic.

Celostno upravljanje parkiranja zaobjema številne vidike – od načina vodenja in usposobljenosti oziroma zavzetosti občinskega kadra do organizacije kakovostnega upravljanja parkiranja ter razpoložljivosti in razvoja alternativ uporabi avtomobilov.

Od 90. let prejšnjega stoletja vse več občin razume potrebo po tovrstni spremembi. Korak za korakom, včasih s poskusi in napakami, te občine prikazujejo bistvene prednosti (bolj) trajnostnih parkirnih politik ter njihovih ukrepov.

Pričujoče Smernice povzemajo zbrane izkušnje naprednih občin in jih predstavljajo v obliki, ki je primerna za neposreden prenos v prakso. Smernice za izboljšanje lokalne parkirne politike so nastale na podlagi orodja ParkPAD, ki je bilo razvito v okviru projekta PARK4SUMP, ki je bil del prizadevanj EU za nadaljnji razvoj celostnega prometnega načrtovanja v urbanih okoljih. Orodje ParkPAD temelji na presoji kakovosti, celovitosti in razvitosti lokalne parkirne politike ter usmerja v pripravo njene nadgradnje skozi doseganje soglasja o izboljšavah s strani različnih akterjev.

RAZMIŠLJANJE ZUNAJ SIVIH OKVIRJEV



Sive prostore spreminjamo v zelene priložnosti

Zakaj so parkirni prostori na tapeti

Na področju parkiranja se lokalne skupnosti srečujejo s kompleksnim poljem izzivov, ki je mnogo širše od določanja števila parkirnih prostorov in zadovoljevanja povpraševanja po njih. Prej ali slej namreč naletijo tudi na vprašanja, kot so odločanje o uporabi omejenega javnega prostora (ki ga v veliki meri zasedajo prav parkirišča), usmerjanje in obvladovanje prometnih tokov, vplivanje na potovalne navade ter skrb za vitalno gospodarstvo. Pri tem pa se številne skupnosti omejijo na gašenje požarov in akutnih kriz, a nikoli ne dosežejo dolgoročnih pozitivnih učinkov.

Povožen javni prostor

Javni prostor, namenjen mirujočemu osebnemu avtomobilskemu prometu, je navadno v nesorazmerju z obsegom poti, narejenih z osebnimi avtomobili, pa tudi v primerjavi z obsegom poti, opravljenih z drugimi potovalnimi načini, predvsem s hojo in kolesarjenjem. Tovrstno razhajanje, denimo, nazorno prikazuje razmerje javnega prostora v mestu Gradec (Avstrija). Čeprav tamkajšnji prebivalci osebni avtomobil uporabljajo za 47 % vseh poti, površine za parkiranje avtomobilov zavzemajo kar 92 % razpoložljivega javnega prostora v mestu. Po drugi strani dosega izmerjeni delež uporabe hoje in kolesarjenja 33 %, vendar zavzemajo površine, namenjene tema dvema potovalnima načinoma, le 5 % javnega prostora.

Zastoji in prekrški

Ko se v naselju poveča količina motoriziranega prometa, se poveča tudi povpraševanje po parkiriščih. Če vozniki avtomobilov ne najdejo parkirnega prostora v bližini svojega cilja, porabijo veliko časa za iskanje parkirišča, s čimer prispevajo k zastojem kot tudi k ravni hrupa in onesnaženja. Ker postanejo nestrpni, včasih parkirajo tudi na površinah, kjer parkiranje ni dovoljeno – tudi kadar to otežuje ali onemogoča hojo in kolesarjenje, povzroča degradacijo zelenih površin ter moti izvajanje drugih aktivnosti, ki jim je javni prostor namenjen.

Ujetost v širjenje parkirišč

Odločevalci se z upravljanjem parkiranja praviloma ne želijo ukvarjati. Izjeme so primeri, ko so težave s parkiranjem že ušle izpod nadzora ali kadar želi lokalna oblast poiskati kakšen nov vir financiranja. V takšnih primerih se odločevalci praviloma osredotočijo na infrastrukturno raven, njihovi ukrepi pa vodijo v olajšanje zagat uporabnikov avtomobila.

Podleganje strahu pred izgubo strank in dohodka

Tako podjetja kot trgovci uvedbe nadzorovanega in plačljivega parkiranja ne razumejo kot priložnosti za izboljšanje stanja, saj jih skrbi izguba strank ter dohodka. Vsakršno omejevanje prostega dostopa z avtomobili razumejo kot oviro, ki bo njihovim strankam povzročala nepotrebne stroške ali jih celo odgnala, zato takšnim ukrepom nasprotujejo in tako nehote postanejo zagovorniki obstoječega stanja.

Prednosti, ki jih uživajo aktivne skupnosti

Veliko je razlogov, zakaj se lokalne skupnosti odločijo za strateško in premišljeno upravljanje področja parkiranja. Kljub temu pa jih do istega zaključka večinoma pripelje želja po učinkovitejšem upravljanju mobilnosti.

Višja kakovost bivanja

Kadarkoli je naša vizija prijazna skupnost z okoljem, ki zagotavlja visoko kakovost bivanja, bomo večino javnega prostora namenili ljudem, ne pa strojem. Ker je javni prostor v mestih zelo omejen, torej tudi dragocen, uporaba tega prostora za avtomobile (četudi na alternativne pogone) nikoli ne bi smela biti brezplačna. Razmislek o premišljeni uporabi javnih površin je pomemben tudi z vidika blaženja učinkov podnebnih sprememb – pretvorba parkirišč v zelene površine z drevesi pomaga blažiti podnebne spremembe (denimo z izboljšanjem mikroklimе in zmanjševanjem toplotnih otokov), hkrati pa prostor, ki prispeva k nastanku emisij, postane prostor, ki zagotavlja ponor ogljikovega dioksida.

Živahna središča trgovanja in poslovanja

Odločitev za upravljanje parkiranja je tudi izraz podpore lokalnemu gospodarstvu. Raziskave namreč kažejo, da v večini mest vozniki avtomobilov sploh niso tisti, ki največ prispevajo k prihodku trgovin. Pomembnejše je dobro počutje kupcev, ki jih privlači kakovostno in prijazno nakupovalno okolje. Več evropskih mest (tudi Oxford v Veliki Britaniji ali Amsterdam na Nizozemskem) že desetletja zmanjšuje število parkirnih prostorov v mestnem središču in hkrati dviguje strošek parkirnine ter uvaja časovne režime parkiranja. Kljub temu so to gospodarsko zelo uspešna mesta, še posebej lokacije v mestnem središču. Smotrni rabi omejenega javnega prostora vse več pozornosti posvečajo tudi podjetja: parkirne prostore za avtomobile pogosto spreminjajo v parkirišča za kolesa, s čimer prostor še bolj ekonomično izrabijo, saj lahko služi veliko večjemu številu zaposlenih in obiskovalcev.

Večja prometna varnost

Avtomobili, parkirani preblizu prehodov za pešce ali križišč, občutno zmanjšajo preglednost, kar zaradi njihove majhnosti ogroža predvsem otroke, tudi pri nizki hitrosti vozil v stanovanjskih območjih. Upravljanje parkiranja, predvsem pa z njim povezano uveljavljanje predpisov, pomembno prispeva k večji prometni varnosti, saj izboljša vidljivost pešcev in večjo preglednost za vse udeležence v prometu v križiščih. Bolje urejen javni prostor opazno izboljša dostopnost tudi intervencijskim, servisnim in dostavnim vozilom, s tem pa se dvigne raven njihovih storitev ter posledično zadovoljstva prebivalcev.

Izboljšanje potovalnih navad

Kjerkoli je na voljo veliko parkirnih prostorov, bo večji tudi delež z avtomobilom opravljenih poti. Zagotovljeni brezplačni ali poceni parkirni prostori pred domom, na delovnem mestu, v nakupovalnih središčih in središču mesta močno vplivajo na izbiro potovalnega načina, saj ljudi dobesedno nagovarjajo k uporabi avtomobila ter posledično povečujejo prometne zastoje.

Z umikom parkirišč od glavnih ciljev poti in z zgoščevanjem parkiranja na bolj odmaknjenih, a kakovostno urejenih parkiriščih z dobrimi povezavami lahko spodbudimo bolj trajnostne potovalne navade. Z izgradnjo enega večjega parkirišča ali garažne hiše zmanjšujemo stroške gradnje ter sprostimo prostor za zelene površine in druge vrste javnih odprtih površin. Tovrstne ureditve povečujejo splošno dostopnost, so praviloma dobro sprejete v javnosti in imajo dober potencial za spreminjanje miselnih zemljevidov voznikov avtomobilov, ki praviloma precenjujejo čas ter razdaljo za hojo ali kolesarjenje od parkirišča do končnega cilja.

Bolj zadovoljni prebivalci

Uvedb ukrepov upravljanja parkiranja prebivalci praviloma ne podpirajo. Toda začetno nasprotovanje se dokazano kmalu spremeni v podporo takoj, ko se začnejo kazati prvi pozitivni učinki: večja razpoložljivost parkirnih prostorov, manjši prometni zastoji, manj prometa zaradi iskanja parkirnega prostora, oživiljena in ekonomsko vitalna mestna središča, zmanjšanje onesnaženosti zraka ter splošno izboljšana kakovost življenja. Ko v eni soseski uvedejo upravljanje parkiranja in postanejo njegove koristi očitne, kmalu podobne ukrepe zase zahtevajo tudi druge soseske.

Sprejemljivost plačljivega parkiranja se še okrepi, če se del prihodkov iz parkirnin vrne lokalni skupnosti in če je ta vključena v proces izbire ukrepov, ki se bodo s temi sredstvi financirali. Kjer so bili ukrepi upravljanja parkiranja skrbno načrtovani, pošteni in kjer so prihodke iz parkirnin porabili transparentno (ter za doseganje vidnih izboljšav), se je sočasno okrepila tudi podpora lokalni oblasti.



Kaj vse odloča o tem, ali bomo uspešni

Upravljanje parkiranja je področje, ki ga napredne skupnosti zelo nagovarjajo. Ker so s tem povezani izzivi zelo kompleksni, je tudi doseganje zadovoljivih ciljev na tem področju odvisno od učinkovitega delovanja na različnih (a med seboj gosto prepletenih) ravneh.

1. Strateška umestitev v osrčje Celostne prometne strategije

Upravljanje parkiranja pomembno prispeva k uresničitvi trajnostne vizije občin in je v tem pomenu ključni ukrep za doseganje strateških ciljev vsake Celostne prometne strategije (te po navadi vključujejo ambicije, kot so »izboljšati kakovost bivanja«, »izboljšati kakovost zraka«, »zmanjšati hrup«, »zmanjšati prometne zastoje«, »izboljšati dostopnost ključnih ciljev poti« ter »izboljšati socialno vključenost«). Ker nagovarja večino ambicij trajnostne transformacije področja mobilnosti, predstavlja upravljanje parkiranja nekakšno hrbtenico Celostne prometne strategije, saj je osrednji instrument za zamejitev nenehno naraščajoče uporabe avtomobilov in hkrati tudi za zmanjšanje prometnih zastojev. Namenjanje prihodkov iz naslova parkirnin za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti je zelo pomemben ukrep, ki rešuje pogoste težave pri iskanju virov za financiranje načrtovanih ukrepov.

2. Jasna opredelitev vrednosti javnega prostora

Obseg območja upravljanja parkiranja, ustrezne časovne omejitve, višina parkirnin in parkirne dovolilnice, vključno s predvidevanjem ustreznih kazni, so ključni elementi uspešnega upravljanja parkiranja. Z njihovo premišljeno določitvijo lahko upravljanje parkiranja dvigne občinske prihodke brez povečanja finančnega pritiska na prebivalce, hkrati pa izboljša pogoje za avtomobilu alternativne potovalne načine, spodbuja trajnostno mobilnost in izboljša druge elemente kakovostnega bivalnega okolja.



3. Dosledno uveljavljanje parkirnih pravil

Pošteni predpisi in dosledno izvajanje nadzora sta ključnega pomena, če naj bi parkirni predpisi izboljšali stanje. Prebivalci bodo upravljanje parkiranja lažje sprejeli, če so pravila logična in jasna ter je tudi način porabe zbranih sredstev transparenten. Usposobljeni redarji lahko pomagajo ljudem pri parkiranju in drugih vprašanjih (in ne le izdajajo kazni) ter tako prispevajo k sprejemljivosti upravljanja parkiranja. Za nadzor je najbolje, da je centraliziran znotraj ene organizacije, ter da so kršitve popolnoma dekriminalizirane in lahko kazni izdajajo tudi redarji. Tako bodo tudi kazni postale prihodek za občino, namesto za državo.

4. Sprotno optimiziranje števila razpoložljivih parkirnišč

Čeprav moramo svoje avtomobile nekje parkirati, to ne pomeni, da potrebujemo vedno več parkirnih prostorov. Z upravljanjem parkiranja lahko zagotovimo, da je zasedenost parkirnišč na ključnih lokacijah vedno okoli 85-odstotna, kar zagotavlja, da prednostni uporabniki kadarkoli zlahka najdejo prostor, hkrati pa je tudi zasedenost prostora optimalna.

5. Kontinuirano ukinjanje parkirnišč na ulicah

Z ukinjanjem parkirnišč na ulicah zmanjšujemo parkirno ponudbo in hkrati pridobimo javni prostor. Zmanjšujemo lahko skupno število parkirnih prostorov ali pa za vsak nov parkirni prostor v garažni hiši odstranimo en parkirni prostor na ulici. S celostnim načrtovanjem lahko tako kontinuirano ukinjamo število parkirnih mest na ulicah.

6. Načrtno izkoriščanje novogradenj za spremembo situacije

Parkirni standardi za novogradnje (stanovanjske, poslovne in druge) lahko pomembno vplivajo na obnašanje uporabnikov glede mobilnosti. Prav zato moramo novim stanovalcem, zaposlenim ali obiskovalcem ponuditi vrsto različnih možnosti mobilnosti. Za novogradnje lahko sprejmemo maksimalne standarde za parkiranje avtomobilov in minimalne standarde za parkiranje koles. Prostor za garažno hišo lahko rezerviramo in dimenzioniramo glede na opazovane podatke (in ne glede na predvideno povpraševanje), gradimo pa le, če je res potrebna. V vmesnem času lahko prostor (predviden za garažo) uporabimo za kakšen drug namen (na primer za zelene in rekreativne površine, druženje ali igro).

7. Redno uvajanje inovativnih rešitev

Tehnološke, institucionalne in družbene inovacije omogočajo učinkovito upravljanje parkiranja z nižjimi stroški ter učinkovitejšim nadzorom, hkrati pa zagotavljajo pravično dostopnost.

8. Premišljeno kombiniranje ukrepov

Upravljanje parkiranja bo učinkovitejše in bolje sprejeto, če ga podpremo tudi z drugimi podpornimi ukrepi, ki »palice« kombinirajo s »korenčki«. Tako bomo najgloblje posegli v spreminjanje vedenja različnih ciljnih skupin, kot so stanovalci, obiskovalci ali zaposleni. Urejanja parkiranja se tudi ne smemo lotiti brez izboljševanja avtomobilu alternativnih potovalnih načinov, saj bodo v tem primeru naša prizadevanja za spodbujanje ljudi (k uporabi javnega prevoza, hoje ali kolesarjenja) veliko manj učinkovita.

KAKO RAZMIŠLJAJO OBČINE, KI NAČRTUJEJO SVOJO PARKIRNO POLITIKO?

»Analiza parkiranja z različnih zornih kotov jasno pokaže, da parkirni prostor ni prazen prostor, temveč košček sestavljanke za rešitev slike celostnega prometnega načrtovanja.«

Birgitta Morin, uradnica za trajnostno mobilnost in vodja evropskih projektov, La Rochelle, Francija

Ozadje predlaganega pristopa

V teh Smernicah predstavljen proces priprave Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini izhaja iz v evropskih državah pogosto uporabljenega orodja ParkPAD (ang. Parking Policy AuDit). Gre za orodje, ki občinam olajša ocenjevanje in izboljšanje kakovosti svoje lokalne parkirne politike.

Orodje ParkPAD smo za potrebe slovenske prakse prevedli in nadgradili z nekaterimi razmisleki, ki bodo olajšali izvedbo tovrstnih procesov v specifičnih kontekstih naših občin.

Omenjeno orodje, na podlagi katerega so nastale tudi te Smernice, obravnava parkirno politiko kot dinamičen proces, ki z usklajevanjem različnih komponent dosega dobro uravnoteženo in trajnostno parkirno politiko. S pomočjo procesa in orodij, ki so predstavljeni v nadaljevanju, boste lahko kakovost parkirne politike v vaši občini opredelili na podlagi ocene stopnje razvitosti ključnih šestih vsebinskih področij – pri tem boste spoznali tako učinke parkirne politike kot tudi njeno vpetost v strukturo odločanja. Na koncu boste lahko za vsako vsebinsko področje opredelili kakovostne cilje parkirne politike in spremljali njen razvoj.

Celoten proces priprave Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini temelji na uporabi Vprašalnika o stanju parkirne politike v občini.

Pomemben element procesa je koncept celovitega obvladovanja kakovosti (ang. Total Quality Management – TQM), ki se v poslovnem svetu uporablja že več kot desetletje (na primer serija ISO-9001, model EFQM). To občini omogoča, da parkirno politiko obravnava kot dinamičen proces, kjer se pregledujejo in izboljšujejo tako organizacijski vidiki kot dejanski ukrepi na terenu in kamor so vključeni vsi akterji (politiki, uprava ter deležniki).

Posebnost predlaganega pristopa je tudi vključitev Zunanjega koordinatorja, ki je dobro seznanjen z izvedbo procesa, ga vodi, vanj vnese neodvisno strokovno mnenje in podporo ter s tem dvigne raven kakovosti presoje in nadgradnje parkirne politike.

PREDNOSTI CELOSTNEGA PRISTOPA PRI OBLIKOVANJU PARKIRNE POLITIKE

Praksa kaže, da je izvedba procesa ParkPAD v občinah smiselna zaradi naslednjih koristi:

- Okrepitev ukvarjanja z upravljanjem parkiranja.
- Izmenjava mnenj in izzivov vseh deležnikov parkirne politike, kar ni pogosta praksa.
- Uskladitev mnenj glede tega, kateri deli parkirne politike delujejo dobro in kje so težave.
- Določitev prioritete za prihodnje izboljšave parkirne politike.
- V občinah z manj razvito parkirno politiko so bila opredeljena naslednja prednostna področja ukrepanja: zasedanje javnega prostora s parkirišči, slab nadzor, vključevanje javnosti v parkirno politiko, parkirni standardi za novogradnje in razširitev upravljanja parkiranja v nova območja.
- V občinah z dobro razvito parkirno politiko je bilo, zanimivo, opredeljenih veliko enakih prednostnih področij ukrepanja kot v občinah z manj razvito parkirno politiko, dodano pa je bilo še upravljanje parkirnih dovolilnic za stanovalce (upravičenost in pogoji pridobitve).



Ključni gradniki kakovostne parkirne politike

Proces presoje kakovosti parkirne politike in oblikovanje Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini naslavljata šest vsebinskih področij. Vsako področje obravnavamo v primerjavi s praksami, ki zagotavljajo najboljše rezultate.

Celovitost parkirne politike (Področje 1)

V sklopu tega področja obravnavamo obstoječo parkirno politiko (za avtomobile in kolesa) ter način njenega razvoja. Vpogled pridobimo na podlagi ocene vključenosti v širši okvir (v Celostno prometno strategijo), stopnje dolgoročnega načrtovanja, upoštevanja prioritet, reševanja čezmejnih izzivov v primeru širšega območja obravnave, navezav na prostorsko načrtovanje, rabe javnih površin, ureditev glede porabe prihodkov in kazni ter medinstitucionalnega sodelovanja. To področje vključuje tudi različne vidike komunikacijskih dejavnosti, na primer komuniciranje z odločevalci, pogostost izmenjave informacij med občinskim oddelkom, ki se ukvarja s parkiranjem, in lokalnimi politikami ter način medobčinske koordinacije in komunikacije v primeru parkirnih politik za več občin.

Prakse in pristopi (Področje 2)

Področje obravnava nabor ukrepov obstoječe parkirne politike. Da bi lahko enakovredno proučili raznolike ukrepe, to naredimo po korakih. Najprej preverimo načine in območja upravljanja parkiranja za vsa javna in javno dostopna parkirišča (na ulici, garažne hiše, urejena parkirišča zunaj ulic) ter organizacijo informacij za uporabnike (za voznike avtomobilov in kolesarje). Nato preverimo pristope k obravnavi parkirnih dovolilnic za različne skupine uporabnikov. Sledi preveritev pristopov za izboljševanje učinkovitosti parkiranja – ta vidik je zelo pomemben, saj bo za uspešno parkirno politiko ključen. Nazadnje preverimo še integracijo parkirne politike za avtomobile s kolesarjenjem, javnim prevozom in dodatnimi storitvami oziroma kombiniranimi načini, kot so »parkiraj in uporabi javni prevoz«, »kolesari in uporabi javni prevoz« ter »parkiraj in kolesari«.

Razvoj in inovacije (Področje 3)

V sklopu tega področja ocenjujemo aktivnosti in odločitve, ki presejajo vsebino parkirne politike, lahko pa vplivajo na uporabo avtomobila. To po eni strani vključuje spodbude za tehnične inovacije, povezane z vozili na alternativne pogone in polnilnicami zanje ter avtonomnimi vozili – na primer, kako trenutno načrtovanje prostorske rabe, prometnega sistema in parkiranja upošteva te možnosti razvoja ter katere korake določa za te prihodnje scenarije. Po drugi strani pa tu ocenjujemo tudi različne tehnologije, ki neposredno vplivajo na parkiranje – na primer obstoječi sistemi diferenciranih tarif za plačilo parkirnine ali dostopa, prepoznavanje registrskih tablic za plačilo parkirnine ter druge podobne tehnologije.

Informiranje in promocija (Področje 4)

Pri presoji stanja na tem področju nas zanima način, na katerega občina svoje občane obvešča in informira o parkirni politiki ter njenih prihodnjih korakih. Vprašamo se tudi, kako so v odločevalski proces vključene potrebe voznikov avtomobilov, tj. na podlagi zbiranja, obdelave, upravljanja in vključevanja. Obravnava tega področja namreč ocenjuje sodelovalne elemente parkirne politike, in sicer skozi vključevanje različnih ciljnih skupin ter sodelovanje z relevantnimi deležniki.

Nadzor (Področje 5)

V sklopu tega področja obravnavamo celoten proces izvajanja nadzora nad parkiranjem. Tipične vsebine so območja, kjer se nadzor izvaja, kazni za nepravilno parkiranje in neplačilo parkirnine, odgovorne osebe za izvajanje nadzora, učinkovitost nadzora, redarji oziroma drugi izvajalci nadzora ter njihove naloge.

Spremljanje in vrednotenje (Področje 6)

V sklopu presoje zadnjega področja preverimo dejanske učinke parkirne politike ter proučimo načine zbiranja podatkov, postopke vrednotenja učinkov in spremljanja napredka kot tudi protokole zagotavljanja kakovosti procesa.

KAKO RAZMIŠLJAJO OBČINE, KI NAČRTUJEJO SVOJO PARKIRNO POLITIKO?

»Vsebinska področja in vprašanja so me nekoliko presenetila, saj so obravnavala nekatere vidike ter izzive, ki navadno niso v ospredju oblikovanja parkirne politike. To so na primer sodelovanje in informiranje javnosti ter informacije o parkiranju. Ta širši pogled in obravnava družbenih vidikov sta mi bila všeč.«

Tomasz Zwoliński, Oddelek za komunalne storitve, Krakov, Poljska



UGOTAVLJANJE RAZVITOSTI POSAMEZNEGA PODROČJA

Kako zrela je parkirna politika v naši občini, lahko objektivno ovrednotimo s pomočjo petstopenjske lestvice. Ob skupni oceni pa bomo na ta način prepoznali tako ključne prednosti (kot tudi slabosti) naše trenutne prakse na vseh posameznih podpodročjih. Ker opisi stopenj primerjajo manj razvite z bolj razvitimi pristopi, lahko s pomočjo takšne analize preprosto prepoznamo tudi naše ključne priložnosti v prihodnosti.

Stopnja 0: Brez aktivnosti

Če občina v okviru vsebinskega področja ne izvaja nobene aktivnosti, ki je sicer značilna za prvo stopnjo razvitosti, področje ocenimo z nič.

Stopnja 1: Posamezni ukrepi

Na tej stopnji občina izvaja minimalni obseg parkirne politike, ki je omejen na reševanje izzivov. Razumevanje je v občini ozko, zato se ukrepi osredotočajo na infrastrukturo na določenih lokacijah. Politične podpore ni ali pa je omejena, malo je sodelujočih odločevalcev (ki imajo malo izkušenj, slabo razvite kompetence in niso predani temi), komunikacija je omejena, strukture in dogovori pa neformalni. Dosežki so naključni in so posledica individualnih prizadevanj.

Stopnja 2: Izolirani pristop

Občina je sprejela Načrt izvajanja parkirne politike, a je ni uskladila s Celostno prometno strategijo niti s področji načrtovanja prometa, prostora, zdravja in okolja. Po drugi strani se občina osredotoča na infrastrukturo, dodaja pa tudi nekatere dopolnilne aktivnosti z drugih področij ukrepanja. Značilnosti parkirne politike na tej stopnji razvitosti so minimalna uporaba podatkov o potovalnih navadah in omejena znanja o parkirnih potrebah ter prioritetah; sprejetih je le nekaj odločitev (redke so zavezujoče), odločitve drugih sektorjev ovirajo spodbujanje uporabe trajnostnih potovalnih načinov, kontinuiteta pametne parkirne politike ni zagotovljena.

Stopnja 3: Sistemski pristop

Občina parkirno politiko obravnava kot sistem in del celostnega prometnega načrtovanja. Sprejela je politično odločitev, da bo upravljala področje parkiranja, čemur je namenila kadre in sredstva. Parkirno politiko podpira več relevantnih politikov, sam dokument obsega širok nabor ukrepov, pri njenem izvajanju pa aktivno sodelujejo različni akterji. Značilnosti parkirne politike na tej stopnji so prevladovanje projektne naravnosti, sistematično upoštevanje potreb uporabnikov (ki so preverjene v smislu trajnostnosti), visokokakovostni podatki (ki so osnova za delovanje), znaten proračun (ki še ni dolgoročno zagotovljen) ter vzpostavljena formalna partnerstva raznolikih akterjev.

Stopnja 4: Celostni pristop

Parkirna politika je v občini usklajena s Celostno prometno strategijo, razumljena je kot stalna naloga in je močno povezana z drugimi področji. Ukrepe za omejevanje uporabe avtomobilov dopolnjujejo ukrepi za spodbujanje uporabe trajnostnih potovalnih načinov. Kazalniki kakovosti so priznani kot pomembni instrumenti parkirne politike, ki ima močno podporo politike, spremljajo pa jo dobro vodenje, redna ter zadostna razporeditev kadra in sredstev kot tudi celovito strokovno znanje znotraj lokalnih oblasti. Poleg politične podpore so vzpostavljeni tudi sistematično mreženje in strateška partnerstva. Druge značilnosti takšne parkirne politike so razpoložljivost visokokakovostnih podatkov in poglobljeno poznavanje potreb uporabnikov, kompleksni ukrepi na podlagi dogovorjenih standardov kakovosti, razmišljanje v okviru omrežij, ki pokrivajo celotno obravnavano območje, sistematično spremljanje in vrednotenje strategij, programov in projektov, zagotavljanje kontinuiranega izvajanja ukrepov parkirne politike ter uporaba prihodkov iz parkirnin in kazni za financiranje ukrepov.



solari tudine P-282

MIŁA MIEJSKA KRAKÓW
18:02 05/08/18
WŁÓŻ MONETY
LUB JEKŁ KOSTY

Urząd Miasta Krakowa
ul. Dąbrowski 101, 31-102 Kraków, tel. 12 251 10 00

parkowanie 24h płatne

godziny otwarcia - okres
parkowania - 10:00 - 18:00
parkowanie - 24h

Opłata za postój	20 min = 1,00 zł
Całkowite stawki	1 h = 3,00 zł
Całkowite stawki	2 h = 6,00 zł
Całkowite stawki	3 h = 9,00 zł

Opłata za każdy następny godzinny wyjazd 2 zł
The fee for every next hour is 2 zł
Die Gebühr für jede nächste Stunde beträgt 2 zł
Le paiement pour chaque heure suivante est de 2€

Stawki systemu czasu	1 x = 20 min
Stawki systemu czasu	2 x = 1 h
Stawki systemu czasu	3 x = 2 h
Stawki systemu czasu	4 x = 3 h
Stawki systemu czasu	5 x = 4 h

Bilet
Ticket
Karte
Billet

Anulowanie
Cancel
Annulieren
Annuler

Język
Language
Sprache
Langue

Taryfa
Tariff
Tarif
Tarif

Kwota
Amount
Betrag
Montant



Opłata Krakowska Karta Miejska

Payment with Krakow City Card
Zahlung mit Krakowische Stadtkarte
Paiement par carte de la ville de Cracovie

1. Naciśnij przycisk **Taryfa**, przyłóż kartę do czytnika i przytrzymaj
2. Określ długość postoju naciskając przycisk **Kwota** do uzyskania na wyświetliczu planowanego czasu postoju
3. Wydrukuj **Bilet** lub **Anuluj** transakcję

Bilet należy umieścić za przednią szybą samochodu
Place receipt behind the windshield
Die Karte ist hinter der Windschutzscheibe einzustellen
Le billet doit être placé derrière le pare-brise

1
2
3
4
5
10
20
50
1
2
5

Opłata monetami

Payment with coins
Münzzahlung
Paiement par pièces

Automatycznie wyśle monetę
This machine gives no change
Keine Geldrückgabe
L'appareil ne rend pas la monnaie

1. Określ długość postoju wrzucając odpowiednią kwotę, zgodną ze stawką
2. Wydrukuj **Bilet** lub **Anuluj** transakcję

Izvedba procesa presoje lokalne parkirne politike

Proces presoje kakovosti parkirne politike izpeljemo v šestih korakih – od oblikovanja Skupine za izboljšavo parkirne politike in začetnega zbiranja podatkov o trenutnem stanju vse do oblikovanja Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini ter priprave zaključnega poročila.

PRVI KORAK:

Vzpostavitev Skupine za izboljšavo parkirne politike

V Skupino za izboljšavo parkirne politike vključimo predstavnike treh najpomembnejših skupin deležnikov, ki lahko s svojimi pogledi, izkušnjami in dostopom do informacij pomembno pripomorejo k oblikovanju realnega vpogleda v stanje stvari na področju upravljanja parkiranja.

Občinska uprava je zastopana s posamezniki, ki so odgovorni za koordiniranje priprave in izvajanje parkirne politike v občini. Poleg vodje oddelka za promet mednje sodijo tudi predstavniki drugih povezanih oddelkov, na primer oddelka za prostorsko načrtovanje, oddelka za okolje in oddelka za finance. Pomembni udeleženci so lahko tudi predstavniki redarstva ali policije. Naloga vodje skupine prevzame oseba, ki na občini največ ve o politiki in praksi parkiranja, ter s tem prevzame tudi koordiniranje procesa s strani občine. Pomembna vloga te osebe je tudi izpolnjevanje celotnega Vprašalnika o stanju parkirne politike v občini.

Odločevalci so posamezniki, ki imajo politično moč za sprejetje in izvajanje lokalne parkirne politike. V delovanje skupine je dobro povabiti predstavnike različnih strank v občinskem svetu, saj bomo le tako Akcijskemu načrtu za izboljšanje parkirne politike v občini zagotovili široko politično podporo.

Ključni deležniki so predstavniki najpomembnejših lokalnih zagovorniških skupin in organizacij (na primer izvajalec javnega prevoza, upravljavci zasebnih parkirnih hiš, kolesarske mreže, avtomobilske lobistične skupine, starejši, mladi, mlade družine, lastniki trgovin, organizatorji dogodkov ali večji investitorji).

Zunanji koordinator je še eden od pomembnih članov Skupine. Čeprav je proces presoje lokalne parkirne politike zasnovan kot orodje za samorevizijo, občina pri njegovi izvedbi poskrbi za zunanjo strokovno podporo. Slednje izvaja strokovnjak, ki se je udeležil izobraževanja o izvedbi procesa presoje lokalne parkirne politike. Zunanji koordinator v okviru Skupine za izboljšavo parkirne politike deluje kot moderator in koordinator procesa ter zagotavlja nevtralno vodstvo Skupine, objektivni proces ocenjevanja in uravnoteženo razpravo. Odgovoren je za prenos znanj, predlaga možne ukrepe in zagotavlja drugo strokovno podporo. Pomaga tudi pri oblikovanju Skupine in usklajevanju terminov delovnih sestankov, informira člane Skupine, ne nazadnje pa je odgovoren za pripravo poročil ter izdelavo Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini.

Različne skupine deležnikov v proces vključimo zato, da pridobimo objektivni in celosten pogled na kakovost obstoječe parkirne politike v občini. Ker predstavniki občine po navadi sebe vidijo v najbolj ugodni luči, lahko skupine zunanjih deležnikov (denimo predstavniki kolesarjev) pomagajo uravnovežiti sliko o stanju v občini. Pri izbiri članov Skupine za izboljšavo parkirne politike moramo poiskati ravnovesje med objektivnostjo in učinkovitostjo. Da bi se izognili prevladi katerihkoli interesov, moramo vzpostavljeno ravnovesje vzdrževati ves čas trajanja procesa.

Število ljudi, ki jih povabimo v Skupino, naj ne bo preveliko – praviloma v delu takšne skupine sodeluje okoli 10 oseb. Pri vseh aktivnostih poskrbimo za sorazmernost glasov, kar pomeni, da predstavnikov neke skupine deležnikov ni (veliko) več, kot je predstavnikov neke druge skupine.

KAKO PRISTOPIMO K SESTAVLJANJU SKUPINE ZA IZBOLJŠAVO PARKIRNE POLITIKE

Kako najdemo prave sogovornike? Začnimo pri oddelku za promet. Kadarkoli smo v dvomih, ali smo predlagali in izbrali prave osebe, lahko uporabimo tudi osnovne informacije iz opisa Koraka 2. Primer sestave takšne Skupine prikazuje tudi spodnja preglednica.

Občinska uprava	Odločevalci	Ključni deležniki
<ul style="list-style-type: none"> Vodja oddelka za promet (prevzame vlogo Vodje skupine) Vodja oddelka za prostor Vodja oddelka za okolje Vodje drugih relevantnih oddelkov Zaposleni na relevantnih funkcijah (kolesarski koordinator, zaposleni na področju mobilnosti, prostorskega načrtovanja, komuniciranja, in podobni) 	<ul style="list-style-type: none"> Župan Relevantni podžupani Občinski svetniki Izvoljen politik, odgovoren za promet 	<ul style="list-style-type: none"> Lokalna kolesarska mreža Lokalni izvajalec javnega prevoza Zagovorniške skupine (avtomobilske lobistične skupine, lastniki trgovin, mladi, starejši, osebe s funkcionalnimi oviranostmi in drugi) Upravljalci zasebnih parkirnih hiš Organizatorji dogodkov Večji investitorji

Zunanjega koordinatorskega lahko poiščete med strokovnjaki, ki so opravili izobraževanje za izvedbo procesa presoje parkirne politike v okviru evropske mreže ParkPAD. Več podatkov o njih najdete na spletni strani parkpad.eu.

KAKO RAZMIŠLJAJO OBČINE, KI NAČRTUJEJO SVOJO PARKIRNO POLITIKO?

»Proces presoje parkirne politike pomaga povezati različne akterje, povezane s parkiranjem. Lahko odpre vrata novim delovnim skupinam za določene podrobne vsebine.«

Martina Hertel in dr. Jürgen Gies, Oddelek za mobilnost Nemškega inštituta za urbane zadeve, Berlin, Nemčija

DRUGI KORAK:

Analiza obstoječega stanja

Obstoječe stanje začnemo analizirati z zbiranjem informacij o obstoječi parkirni politiki v občini (ta je lahko formalno opredeljena z dokumentom ali pa sestavljena iz ustaljenih praks, ki niso nikjer formalno zapisane) in o tem, kako občina politiko dejansko tudi izvaja. Ko so podatki zbrani, se proces nadaljuje z zbiranjem odgovorov za vse postavke v Vprašalniku o stanju parkirne politike v občini – ta je tudi osnovno orodje celotnega procesa.

Vpogled v obstoječe stanje

Da bi olajšali proces in hkrati poskrbeli za informirano delo Skupine, moramo najprej pridobiti realna dejstva, ki govorijo o stanju prometa ter parkiranja. Podatke pridobi Vodja skupine, ki si lahko pri tem pomaga s Kontrolnim seznamom za analizo obstoječega stanja (Priloga 1). Zbiranje informacij naj sledi strukturi šestih vsebinskih področij, ki bodo delo Skupine vodili skozi celoten proces. Ko so podatki o stanju prometa in parkiranja v občini zbrani, jih Vodja skupine v sodelovanju z Zunanjim koordinatorjem povzame v poročilo o ključnih ugotovitvah.

Vprašalnik o stanju parkirne politike v občini

Vprašalnik o stanju parkirne politike v občini v polnem obsegu sestavlja 35 vprašanj (Priloga 2, glej tudi okvir). Sledi strukturi šestih vsebinskih področij, ki skupaj zagotovijo celosten pregled parkirne politike v občini. Ob vsakem vprašanju Vprašalnika o stanju parkirne politike v občini je naveden nabor izbirnih odgovorov, ki nam pomagajo interpretirati stopnje razvitosti različnih elementov parkirne politike. Ob izpolnjevanju odgovarjamo le na tista vprašanja, ki se nanašajo na aktivnosti, ki jih je občina že uvedla in jih že izvaja – če tovrstnih aktivnosti ni ali pa jih občina šele načrtuje, na ta vprašanja ne odgovorimo. Pomembno je vedeti, da nabor odgovorov ni končen – vnaprej pripravljene odgovore glede stopenj razvitosti parkirne politike ponujajo zgolj usmeritev, namenjeno podpori pri izbiri posamezne stopnje, presojevalci pa lahko v polje za komentarje dopišejo tudi svoje različice odgovorov.

Zbiranje odgovorov organiziramo tako, da Vprašalnik o stanju parkirne politike v občini posredujemo vsem članom Skupine. Rezultati bodo zares verodostojni, če bomo pridobili odgovore vsaj od vseh članov Skupine. Priporočljivo je, da ob članih Skupine k izpolnjevanju Vprašalnika o stanju parkirne politike v občini povabimo tudi druge predstavnike ključnih skupin deležnikov – idelano bi bilo, če bi nam uspelo zbrati med 15 in 25 izpolnjenih vprašalnikov. Pri tem poskrbimo za sorazmernost glasov, tj., da predstavnikov neke skupine deležnikov, ki so izpolnili Vprašalnik, ni (veliko) več, kot je predstavnikov neke druge skupine.

Vprašalnik o stanju parkirne politike v občini najučinkoviteje izpolnimo s pomočjo spletnega orodja na portalu parkpad.eu (to nam bo pomagalo tudi zbrati in ovrednotiti odgovore), lahko pa ga izpolnimo tudi s pomočjo Wordovega dokumenta. Vsak član Skupine izpolni svoj vprašalnik – Vodja skupine izpolni celoten vprašalnik, vsi preostali člani Skupine pa le omejen izbor vprašanj, tj. 13.

Vse izpolnjene Vprašalnike o stanju parkirne politike v občini na koncu zbere in pregleda Zunanji koordinator – pregledal bo vse različice odgovorov na posamezno vprašanje, predlagal najustrežnejši skupni odgovor ter tako ocenil stopnjo razvitosti nekega področja. Lahko se zgodi, da se odgovori posameznih članov močno razlikujejo – v takšnem primeru naj Skupina organizira razpravo in skupaj določi ustrezne skupne odgovore.

Obdelavo Vprašalnikov o stanju parkirne politike v občini zaključimo z izdelavo osnutka Poročila o stanju parkirne politike v občini, ki ga posredujemo vsem članom Skupine. To poročilo je eno glavnih gradiv za prvi delovni sestanek.

HITER PREGLED KLJUČNIH VPRAŠANJ

Celoten Vprašalnik o stanju parkirne politike v občini je predstavljen v Prilogi 2.

VSEBINSKO PODROČJE	VPRAŠANJE	KDO ODGOVARJA
Celovitost parkirne politike	1. Katere so značilnosti trenutnega in tipičnega stanja parkiranja za avtomobile v občini – kar se izvaja, ne tisto, kar je načrtovano za prihodnost?	Vsi člani Skupine
	2. Kako je parkiranje umeščeno v trenutno občinsko prometno politiko (oziroma v druge trenutne občinske razvojne načrte) – kar se izvaja, ne tisto, kar je načrtovano za prihodnost?	Vodja skupine
	3. Koliko sodelovanja je prisotnega na ravni občinske uprave in koliko z drugimi akterji (na primer s sosednjimi občinami, regionalno razvojno agencijo)?	Vodja skupine
	4. Kakšni so načrti za temeljne spremembe trenutne parkirne politike v prihodnosti?	Vsi člani Skupine
	5. Kako zagotavljate učinkovito uporabo javnega prostora skozi upravljanje parkiranja in reguliranja dostopnosti za motoriziran promet (zdaj, ne v prihodnosti)?	Vsi člani Skupine
	6. Kako se uporabijo prihodki iz parkirnin?	Vodja skupine
	7. Kaj se zgodi s kaznimi iz naslova nepravilnega parkiranja?	Vodja skupine
	8. Kateri parkirni standardi za novogradnje so v veljavi v vaši občini (takšni, ki opredeljujejo število parkirišč, ki mora biti zgrajeno v okviru novega objekta – ne na ulici)?	Vodja skupine
	9. Kaj od naslednjega najbolje opiše status vaše kolesarske parkirne politike?	Vodja skupine
	10. Kakšen je trenutni status izvajanja vaše kolesarske parkirne politike?	Vsi člani Skupine
	11. Kako skrbite za izobraževanje zaposlenih v občinski upravi, ki se ukvarjajo s parkiranjem (na primer izobraževanja in strokovni razvoj)?	Vodja skupine
Prakse in pristopi	12. Kakšno površino pokrivajo območja s parkirnim režimom na ulicah (plačilo, časovne omejitve, dovolilnice)?	Vodja skupine
	13. Katere možnosti plačila so na voljo za parkiranje na ulicah?	Vodja skupine
	14. Kakšen je sistem parkirnih dovolilnic za prebivalce?	Vodja skupine
	15. Kakšen je sistem parkirnih dovolilnic za podjetja?	Vodja skupine
	16. Kakšne informacije in usmeritve so na voljo za parkiranje v garažnih hišah ter na urejenih odprtih parkiriščih (na primer število in razpoložljivost prostorov, usmerjanje)?	Vsi člani Skupine
	17. Kako so urejeni (načrtovano in upravljano) parkiranje ter nakladanje in razkladanje dostavnih in drugih tovornih vozil na ulicah?	Vsi člani Skupine
Razvoj in inovacije	18. Ali (in kako) se pripravljate na tehnološke inovacije v prometu (na primer nove storitve na področju mobilnosti, popolna elektrifikacija ali avtonomna vozila)?	Vodja skupine
	19. Kako vključujete obstoječe tehnološke inovacije v prometu (na primer sistem prilagodljivih parkirnin, prepoznavanje registrskih tablic, avtomobili z optičnimi čitalniki)?	Vodja skupine
	20. Kako upravljate (regulirate) parkiranje za nove potovalne načine, tj. mikromobilnost (na primer javna kolesa brez namenskih parkirišč, javni skiroji, javni električni skiroji, alternativni taksi prevozi, kot je Uber)?	Vsi člani Skupine

Informiranje in promocija	21. Na kakšen način vodstvo občine pridobiva informacije glede parkiranja ter kako je organizirano sodelovanje med občino in uporabniki (prebivalci in drugimi deležniki)?	Vsi člani Skupine
	22. S katerimi pobudami spodbujate ljudi, zunaj ulic (v garažnih hišah in na urejenih odprtih parkiriščih)?	Vsi člani Skupine
	23. S katerimi pobudami spodbujate ljudi, storitev »parkiraj in uporabi javni prevoz«?	Vsi člani Skupine
	24. S katerimi pobudami spodbujate ljudi, storitev »kolesari in uporabi javni prevoz«?	Vsi člani Skupine
	25. S katerimi pobudami spodbujate zaposlovalce, da vplivajo na spreminjanje parkirnih in potovalnih navad zaposlenih?	Vodja skupine
	26. S katerimi pobudami spodbujate lastnike trgovin k spreminjanju parkirnih in potovalnih navad?	Vodja skupine
	27. S katerimi pobudami spodbujate organizatorje dogodkov, da vplivajo na spreminjanje parkirnih in potovalnih navad obiskovalcev?	Vodja skupine
	28. S katerimi pobudami spodbujate gradbene investitorje in druge vlagatelje, da vplivajo na spreminjanje parkirnih in potovalnih navad?	Vodja skupine
Nadzor	29. Kdo je odgovoren za izvajanje nadzora nad parkiranjem?	Vodja skupine
	30. Kaj vse je predmet nadzora nad parkiranjem in v katerih območjih se nadzor izvaja?	Vodja skupine
	31. Katere metode nadzora nad parkiranjem so v uporabi?	Vodja skupine
	32. Kako učinkovit je nadzor nad parkiranjem v smislu kršitev, ki niso povezane s plačevanjem parkirnine (na primer parkiranje na pločniku ali na rumenem pasu za avtobuse)?	Vsi člani Skupine
	33. Kako učinkovit je nadzor nad parkiranjem v smislu deleža (ne)plačanih parkirnin v plačljivih conah (na primer prekoračitev plačanega časa parkiranja ali neplačilo parkirnine)?	Vsi člani Skupine
	34. Kako skrbite za izobraževanje občinskih redarjev oziroma drugih izvajalcev nadzora nad parkiranjem (izboljševanje znanja in usposobljenosti)?	Vodja skupine
Spremljanje in vrednotenje	35. Kako se zbirajo in uporabljajo podatki za področje parkiranja?	Vodja skupine

VSEBINSKO
PODROČJE

VPRAŠANJE

KDO
ODGOVARJA

TRETJI KORAK:

Uskladitev pogledov na izhodiščno stanje

Ko smo opravili analizo obstoječega stanja, izpeljemo prvi delovni sestanek Skupine za izboljšavo parkirne politike, ki je namenjen uskladitvi pogledov. Na njem Vodja skupine s pomočjo Zunanjega koordinatorja predstavi osnutek Poročila o stanju parkirne politike v občini – stanje parkirne politike, ključne informacije glede upravljanja parkiranja ter zbirne odgovore iz Vprašalnika o stanju parkirne politike v občini. Da bi delo Skupine lažje potekalo, sestanek moderira Zunanji koordinator.

Namen sestanka je uskladiti poglede članov Skupine o tistih delih Vprašalnika o stanju parkirne politike v občini, kjer so bili odgovori posameznih članov različni. Skozi pogovor se člani poenotijo glede tega, kakšna je realna ocena stopenj razvitosti posameznih področij iz vprašalnika. Delovne stopnje izračunajo kot povprečje ocen za posamezno vprašanje, medtem ko se za usklajene končne stopnje dogovorijo med sestankom. Končne stopnje so lahko med 0 in 4 (lahko so tudi polovične, če celotna Skupina meni, da je določeno področje med stopnjami).

Na koncu Skupina razpravlja še o področjih ukrepanja in prioritetah.

Priporočen sestavni del prvega delovnega sestanka je tudi poldnevni terenski ogled parkirnih ukrepov in problematičnih lokacij. Terenski ogled navadno zasnuje in vodi Vodja skupine ob podpori Zunanjega koordinatorja, dopolnijo pa ga lahko tudi drugi člani Skupine. Takšen ogled pomembno izboljša vpogled vseh članov Skupine v dejanske izzive in priložnosti na področju upravljanja parkiranja v občini.

KAKO RAZMIŠLJAJO OBČINE, KI NAČRTUJEJO SVOJO PARKIRNO POLITIKO?

»Presoja parkirne politike daje odlično priložnost občinam, ki želijo svojo parkirno politiko trajnostno izboljšati, saj spodbudi nov in drugačen način razmišljanja o parkirni politiki. Poleg tega v proces vključi številne raznolike akterje, kar občini omogoči uspešno izvajanje sprememb.«

Ewa Kusio, specialistka za prometno inženirstvo, Gdansk, Poljska

ČETRTI KORAK:

Evidenca izzivov in priložnosti

Po prvem delovnem sestanku Skupine pripravimo še končno Poročilo o stanju prometa in parkiranja. To vključuje pregled stopenj po vprašanih in vsebinskih področjih, evidenco izzivov in priložnosti ter njim odgovarjajoče prve predloge ukrepov, ki predstavljajo osnutek Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini. Pri pripravi slednjega si pomagamo s strokovnimi argumenti in primeri dobre prakse, ki nam jih zagotovi Zunanji koordinator. Poročilo posredujemo vsem članom Skupine kot osnovo za njihovo sodelovanje v nadaljevanju procesa.

PETI KORAK:

Izdelava Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini

Nekaj tednov po prvem organiziramo drugi delovni sestanek Skupine za izboljšanje parkirne politike – ta je namenjen pripravi Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini. V uvodu člani Skupine seznanimo s ključnimi sporočili končnega Poročila o stanju parkirne politike v občini. Sledi skupinsko delo, ki ga moderira in po potrebi s strokovnim znanjem podpira Zunanji koordinator.

Znotraj Skupine najprej osvežimo evidentirana področja ukrepanja in okvirne prioritete, opredeljene na prvem sestanku, ter izzive in priložnosti, evidentirane v končnem Poročilu o stanju parkirne politike v občini. Nato opredelimo prioritete (vsega ni mogoče izvesti oziroma spremeniti naenkrat) ter cilje in ciljne vrednosti (ki upoštevajo opredeljene potrebne izboljšave glede na analizo stanja).

Na podlagi prioritete in ciljev nato pripravimo nabor aktivnosti ter ukrepov. Pri tem je pomembno, da vključimo vse pomembne vsebine (na primer obseg območij upravljanja parkiranja, načrt zmanjševanja števila parkirnih prostorov, omejitev dolžine parkiranja na ulicah, uporaba prihodkov iz parkirnin in kazni, uvedba maksimalnih parkirnih standardov) ter preverimo usklajenost naših razmišljanj z akcijskim načrtom Celostne prometne strategije oziroma drugih relevantnih strateških dokumentov občine. Nadaljujemo z določitvijo odgovornih za izvedbo ter rokov izvedbe in virov sredstev.

Na koncu sestanka določimo še časovni načrt za doseganje ciljev, sistem spremljanja in vrednotenja z možnostjo vmesne preveritve napredka ter odgovornega oziroma skupino za redno spremljanje izvajanja in vrednotenje učinkov (na primer na pol leta).

ŠESTI KORAK:

Zaključek procesa

Na podlagi vseh zbranih vsebin pripravimo in uredimo Akcijski načrt za izboljšanje parkirne politike v občini ter ga posredujemo v pregled ostalim članom Skupine. Po upoštevanju komentarjev in popravkov izdelamo končno različico.

Proces zaključimo z izdelavo Zaključnega poročila, ki vključuje povzetek izvedenih aktivnosti in Akcijski načrt za izboljšanje parkirne politike v občini, ki je tudi osnova za (formalno) podelitev certifikata ParkPAD občini. Pridobljeni certifikat bo pričal o kakovosti parkirne politike in bo simbolna potrditev prizadevanj občine za izboljšanje parkirne politike.

RAZDELITEV VLOG IN ČASOVNICA DELA

Za organizacijo, izvedbo in zaključek vseh aktivnosti procesa potrebujemo okvirno štiri mesece.

Teden	Ključni elementi procesa	Ključni udeleženci	ocena časa za izvedbo
1. teden	Vzpostavitev Skupine za izboljšavo parkirne politike <ul style="list-style-type: none"> Priprava seznama članov Skupine Vabilo s kratkim opisom procesa Časovni načrt predvidenih sestankov 	Vodja skupine Zunanji koordinator	2–4 ure
2. teden	Zbiranje podatkov za analizo obstoječega stanja <ul style="list-style-type: none"> Kontrolni seznam za analizo obstoječega stanja (Priloga 1) 	Vodja skupine	8–16 ur
3.–6. teden	Analiza podatkov o obstoječem stanju <ul style="list-style-type: none"> Priprava poročila o ključnih ugotovitvah in predstavitve za delovni sestanek 	Zunanji koordinator Vodja skupine	12–20 ur
	Izpolnjevanje Vprašalnika o stanju parkirne politike v občini <ul style="list-style-type: none"> Vodja skupine izpolni vsa vprašanja Preostali člani Skupine izpolnijo omejen izbor vprašanj, tj. 13 Vprašalniki se izpolnjujejo individualno 	Vodja skupine Občinska uprava Politiki Deležniki	2–3 ure na osebo
7.–8. teden	Priprava zbirnih odgovorov in izdelava osnutka Poročila o stanju parkirne politike v občini	Zunanji koordinator	8–16 ur
9. teden	Prvi delovni sestanek – uskladitev pogledov <ul style="list-style-type: none"> Predstavitve obstoječega stanja in zbirnih odgovorov iz Vprašalnika o stanju parkirne politike v občini Razprava in iskanje konsenza Razprava o področjih ukrepanja in prioritetah Terenski ogled 	Vodja skupine Občinska uprava Politiki Deležniki Zunanji koordinator	6–8 ur
9.–10. teden	Obdelava gradiv s prvega delovnega sestanka <ul style="list-style-type: none"> Pregled stopenj po vprašanjih in vsebinskih področjih Evidenca izzivov in priložnosti Prvi predlogi ukrepov 	Zunanji koordinator	12–20 ur
11.–12. teden	Priprava na drugi delovni sestanek <ul style="list-style-type: none"> Končno Poročilo o stanju parkirne politike v občini Osnutek Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini 	Zunanji koordinator	24–30 ur
13. teden	Drugi delovni sestanek – izdelava Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini <ul style="list-style-type: none"> Povzetek predhodnih aktivnosti Opredelitev prioritet ter ciljev in ciljnih vrednosti Nabor ključnih ukrepov Priprava osnutka Akcijskega načrta za izboljšanje parkirne politike v občini (ključne aktivnosti in ukrepi, odgovorni za izvedbo, roki izvedbe, viri sredstev) 	Vodja skupine Občinska uprava Politiki Deležniki Zunanji koordinator	6–8 ur
13.–16. teden	Zaključno poročilo <ul style="list-style-type: none"> Povzetek izvedenih aktivnosti in Akcijski načrt za izboljšanje parkirne politike v občini Pridobitev certifikata ParkPAD 	Zunanji koordinator in Vodja skupine	8–16 ur

Kako do opaznih izboljšav – primeri iz prakse

Trendi in prakse v razvitih državah kažejo, da postajajo mesta vse bolj pozorna na zahtevo prebivalcev po visoki kakovosti bivanja – tudi zato, ker so takšna mesta bolj privlačna in dolgoročno tudi uspešnejša. Strateška obravnava parkirnih površin je zato priložnost, ki jo vse več odločevalcev jemlje zelo resno.

O vseh predstavljenih dobrih praksah so na voljo podrobnejša gradiva – v PDF različici teh Smernic (dostopna je na strani sptm.si) lahko do njih dostopate prek objavljenih povezav. V tiskani različici so povezave zapisane v Prilogi 3.



Načrt vodenja prometa kot most med Celostno prometno strategijo in parkirno politiko

Leuven v Belgiji si želi do leta 2030 postati podnebno nevtrarno mesto, pri uresničitvi te vizije pa imata Celostna prometna strategija in parkirna politika pomembno vlogo. Načrt vodenja prometa je ključni povezovalni člen med obema dokumentoma, saj njegovi cilji obsegajo izboljšanje kakovosti življenja (in javnega prostora) ter zmanjšanje emisij ob hkratni zagotovitvi večmodalne dostopnosti za prebivalce in obiskovalce. Ukrepi upravljanja parkiranja so njegov osrednji del. Kmalu po uvedbi novega sistema vodenja prometa so izmerili zmanjšanje prometa zaradi iskanja parkirnega prostora, obiskovalci pa niso nehali prihajati, temveč plačujejo (višje) parkirnine v parkirnih hišah. Povečala se je uporaba javnega prevoza, delno verjetno tudi zaradi povečane uporabe parkirišč »parkiraj in se pelji« na robu mesta. Prebivalci so bili zadovoljni z obsežnim vključevalnim procesom po pristopu »od spodaj navzgor« – kar je rezultat posebnega procesa vključevalnih in komunikacijskih aktivnosti, ki so ga med izvedbo večkrat prilagodili potrebam udeležencev. Rezultat je bila večja družbena sprejetost, pridobljene ustvarjalne ideje pa so pripomogle k preoblikovanju trgov in ulic v živahnejše ter privlačnejše skupne javne prostore.

Več informacij na povezavi. ➔



Hkratna prenova javnega prevoza in uvedba novega sistema parkiranja

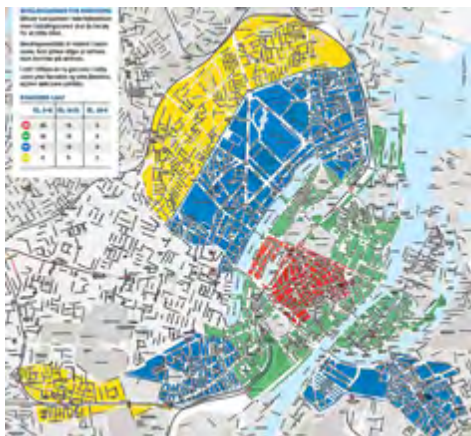
Leta 2009 je mesto Vitoria-Gasteiz v Španiji celostno spremenilo sistem javnega prevoza. Število linij javnega prevoza so optimizirali in povečali frekvence prevozov, hkrati pa so izvedli tudi številne ukrepe za olajšanje prestopanja. Da bi ljudi še dodatno odvrnili od uporabe osebnega avtomobila, so hkrati z zagonom novega omrežja javnega prevoza omejili parkiranje na ulicah v mestnem središču. Območje omejenega parkiranja se je povečalo, uvedene so bile različne cone plačljivega in časovno omejenega parkiranja, vse parkirnine so se povišale ter bila vzpostavljena nova parkirišča »parkiraj in se pelji«. Oba ukrepa, nov sistem javnega prevoza in nov sistem upravljanja parkiranja v mestnem središču, so v mestu koordinirali ter komunicirali sočasno ob intenzivnem sodelovanju javnosti. [Več informacij na povezavi. ➔](#)



Upravljanje parkiranja na celotnem območju mesta

Od leta 2018 mesto Gradec v Avstriji upravlja skoraj polovico (44 %) od skupno 60 000 parkirnih prostorov na mestnih ulicah. Od tega je okoli 15 000 parkirnih prostorov namenjenih kratkotrajnemu parkiranju. Parkiranje je plačljivo, električna vozila trenutno še parkirajo brezplačno. V centralnem delu mesta je parkiranje omejeno na največ tri ure. Prvih 10 minut parkiranja je brezplačnih, najkrajši plačljivi čas pa je 30 minut. Parkirnilino je treba plačati ob delavnikih med deveto zjutraj in osmo zvečer ter ob sobotah med deveto zjutraj in eno popoldne. Stanovalci lahko zaprosijo za parkirno dovolilnico, medtem ko so posebne dovolilnice na voljo tudi za nekatere druge uporabnike. Parkiranje v conah, bolj oddaljenih od mestnega središča, je cenejše in ni časovno omejeno. Med delavniki se parkirnilina tudi plačuje med deveto zjutraj in osmo zvečer, sobote pa so brezplačne. Obiskovalci, zaposleni v središču mesta, osebe z začasnim prebivališčem in podobni uporabniki lahko zaprosijo za mesečno ali letno parkirno dovolilnico.

[Več informacij na povezavi. ➔](#)



Pregleden sistem javnih parkirišč

Javni parkirni prostori so na voljo na območju celotnega mesta Kopenhagen na Danskem, je pa za njihovo uporabo treba plačati parkirnino in upoštevati časovne omejitve. Osrednji del mesta ima najvišje parkirnine in najkrajše časovne omejitve. Z oddaljenostjo od središča mesta se cena parkiranja zmanjšuje, časovne omejitve pa daljšajo, pri čemer slednje veljajo tudi v nekaterih območjih, ki niso plačljiva. Parkiranje je brezplačno za vozila invalidov, električne avtomobile, avtomobile na vodik in električna motorna kolesa. Sistem je jasno in transparentno predstavljen na mestni spletni strani.

[Več informacij na povezavi. ➔](#)



Digitalne parkirne dovolilnice

Leta 2009 je mesto Utrecht na Nizozemskem sprejelo odločitev o digitalizaciji celotnega procesa, vezanega na upravljanje parkiranja v mestu. Ukrep je bil podprt z obsežno informacijsko kampanjo. Danes tako upravljavec ob vsakem času ve, kateri avtomobil je plačal parkirnino in kateri ne. Glavni cilji tega ukrepa so bili izboljšanje učinkovitosti mestne parkirne politike s pomočjo zvišanja parkirnin za kratkotrajno parkiranje, zmanjšanje stroškov nadzora in izboljšanje zbiranja podatkov. Spremljanje učinkov parkirne politike je tako olajšano, omogočena pa je tudi bolj transparentna podpora odločevalskim procesom v prihodnosti. [Več informacij na povezavi. ➔](#)



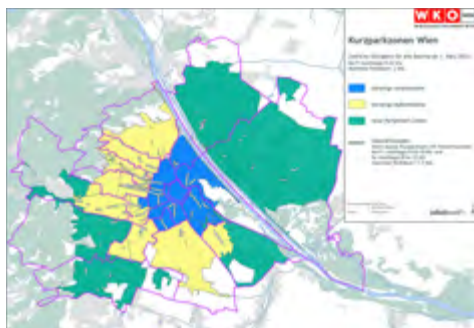


Nadzor z avtomobili z optičnimi čitalniki

Za znatno izboljšanje izvajanja nadzora je mesto Rotterdam na Nizozemskem leta 2015 svoj sistem nadgradilo z avtomobili z optičnimi čitalniki. Zdaj parkirane avtomobile in upoštevanje predpisov izvajajo z vozili, opremljenimi z optičnimi čitalniki, ti pa so povezani s podatkovno bazo parkirnih pravic, zbirko geolokacijskih podatkov in podatkovno bazo parkirnih kazni. V prvih treh letih so dosegli zvišanje plačanih parkirnih kazni z okoli 50 na 87 %. [Več informacij na povezavi.](#) ➔

Zagotavljanje razpoložljivosti parkirišč z dinamičnim določanjem višine parkirnine

V San Franciscu v ZDA so leta 2017 uvedli nov sistem določanja višine parkirnin, s katerim so želeli doseči optimalno raven razpoložljivosti parkirnih prostorov. Višina parkirnin na ulicah in v garažnih hišah se namreč odziva na povpraševanje po parkirnih prostorih. Kjer je povpraševanje večje, je parkirna višina višja in obratno. To spodbuja uporabnike, da za parkiranje izberejo manj zasedene ulice ter garažne hiše, hkrati pa v bolj obremenjenih območjih zagotavlja stalno razpoložljivost majhnega deleža parkirnih prostorov (praviloma 15 %). Pozitivna učinka tovrstnega sistema sta manjša prometna obremenjenost cest in večja prometna varnost. [Več informacij na povezavi.](#) ➔



Široka pokritost mesta s conami kratkotrajnega parkiranja

Na Dunaju v Avstriji so za zmanjšanje pritiska na parkirne prostore in za zagotavljanje razpoložljivosti parkirišč uvedli obsežne cone kratkotrajnega parkiranja. Parkiranje v conah kratkotrajnega parkiranja, ki danes pokrivajo že velik del mesta, je glede na območje omejeno na dve ali tri ure. Zasedenost parkirišč v teh conah se je v prvi fazi v povprečju zmanjšala s 108 na 80 % (mestno središče), v drugi fazi pa s 85 na 69 % (obrobje mesta). Poleg izboljšanja razpoložljivosti parkirnih prostorov so se zmanjšali tudi količina prometa (zaradi iskanja parkirišča), količina nepravilnega parkiranja ter onesnaženost zraka in hrupa, medtem ko so se ekonomski kazalci izboljšali. [Več informacij na povezavi.](#) ➔



Usmerjanje avtomobilov z ulic v garažne hiše in na obrobje mesta

V Rotterdamu na Nizozemskem so želeli v mestnem središču zmanjšati število parkiranih avtomobilov ter hkrati del parkirnih prostorov preurediti v zelene površine in površine za rekreacijo. V ta namen so parkirnine na ulicah zvišali, parkirnine zunaj ulic (v garažnih hišah in na večjih odprtih parkiriščih) znižali, parkiranje na parkiriščih »parkiraj in uporabi javni prevoz« pa je bilo za uporabnike javnega prevoza za dostop do mesta celo brezplačno. Mesto še vedno kontinuirano zmanjšuje skupno število parkirnih prostorov na ulicah, kar dosegajo z različnimi svežnji ukrepov za tri dele mesta in tri ciljne skupine: prebivalce, zaposlovalce in obiskovalce. [Več informacij na povezavi. ➔](#)

Omejitev skupnega števila parkirnih prostorov

Že leta 1996 je mesto Zürich v Švici sprejelo tako imenovani »zgodovinski kompromis«, s katerim je želelo uravnotežiti zahteve po razširitvi območij za pešce in zahteve podjetij po zagotovitvi zadostnega števila parkirnih prostorov. Od takrat v primeru izgradnje novih parkirnih prostorov zunaj ulice (v garažnih hišah ali na namenskih parkiriščih) znotraj velikega območja okoli mestnega središča poskrbijo tudi za uravnoteženje s preureditvijo enakega števila parkirnih prostorov na ulicah v javni prostor. Tako pridobljen prostor preuredijo v zelene površine, območja za pešce in površine za kolesarje. Od leta 2013 so tako preuredili že 800 parkirnih prostorov, hkrati pa poročajo tudi o razcvetu poslovnih dejavnosti. [Več informacij na povezavi. ➔](#)



Z dobro ponudbo souporabe avtomobila do manjšega skupnega števila vozil

Zeleni parkirni indeks je ukrep iz mesta Stockholm na Švedskem. Namen ukrepa je zmanjšanje količine prostora, ki ga v mestu zasedajo avtomobili, zmanjšanje povpraševanja po zasebnih parkirnih prostorih in spodbujanje pogostejše uporabe avtomobila alternativnih potovalnih načinov. Pilotni ukrep so uvedli leta 2018, ko so shemo Zeleni parkirni indeks povezali z javnim ponudnikom souporabe električnih avtomobilov. Prebivalcem pilotne soseske so tako ponudili članstvo v sistemu souporabe, zaradi česar so se prebivalci lahko odpovedali lastnim avtomobilom ali znatno zmanjšali stroške za parkiranje in število parkirnih prostorov v soseski. [Več informacij na povezavi.](#) ➔

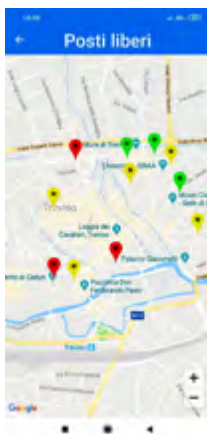


Maksimalni namesto minimalni parkirni standardi

V Veliki Britaniji parkirne standarde določajo lokalne skupnosti. Mesto London je minimalne parkirne standarde za maksimalne prvič zamenjalo že leta 1976 v okviru razvojnega načrta za osrednji del mesta. Parkirna reforma leta 2004 je ta ukrep razširila na območje celotnega mesta, s čimer je vsem novim razvojnim projektom določila maksimalne parkirne standarde. Po prehodu na nova določila kar pri četrtini novogradenj ni bil zgrajen niti en parkirni prostor. [Več informacij na povezavi.](#) ➔

Mobilna aplikacija za iskanje parkirnega prostora

Mesto Treviso v Italiji plačevanje parkirnin, nepravilno parkiranje in čas iskanja prostega parkirnega prostora nadzoruje s sistemom, ki prek senzorjev zaznava prosta parkirišča – temu lahko vozniki sledijo prek mobilne aplikacije. Sistem, ki je v uporabi od leta 2010, ob tem tudi beleži parkirane avtomobile brez plačane parkirnine. Po prvem letu delovanja se je količina plačanih parkirnin povečala za 10 %, leta 2016 pa je bila višja že za 60 %. [Več informacij na povezavi.](#) ➔



Pametno parkiranje za kratke nakupe

V bližini za avtomobile zaprtega mestnega središča in nakupovalnih ulic je mesto Leuven v Belgiji uvedlo omejeno število brezplačnih parkirnih prostorov za kratke nakupe (do 45 minut). Čas parkiranja spremljajo parkirni senzorji, ki obveščajo redarje vsakokrat, ko kak avto prekorači dovoljen čas za brezplačno parkiranje. Ukrep so uvedli kot kompenzacijo ob odstranitvi večjega števila parkirnih prostorov v mestnem središču. [Več informacij na povezavi.](#) ➔



Mestni sklad za mobilnost

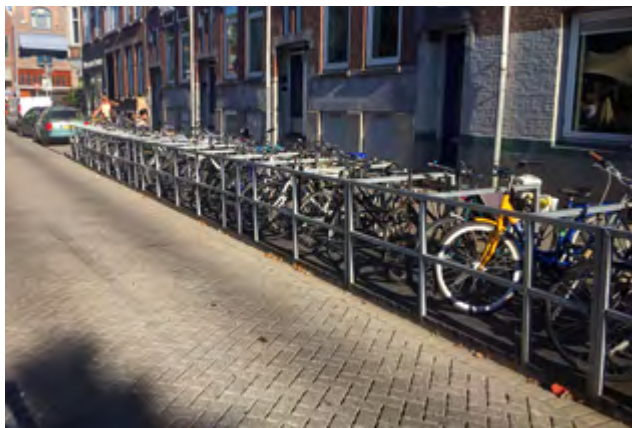
Poglavitni namen Mestnega sklada za mobilnost mesta Amsterdam na Nizozemskem je prispevati k izvajanju mestne prometne politike. Kar 38 % dohodka iz parkirnin porabijo za upravljanje parkiranja in druge splošne stroške, medtem ko 23 % prenesejo v Mestni sklad za mobilnost, iz katerega financirajo ukrepe za izboljšanje kolesarjenja, javnega prevoza ter prometne varnosti. Takšen pristop je utemeljen s prepričanjem, da bo zaradi kakovostnih storitev in pogojev več ljudi za svoje mestne poti izbralo kolo in/ali javni prevoz ali uporabilo parkirišča »parkiraj in se pelji«. Posledično se bodo zmanjšali prometni zastoji, ljudje, ki ne morejo priti drugače kot z avtomobilom, pa bodo svoje cilje dosegli učinkovito, zlasti z vidika trajanja vožnje in iskanja parkirnega prostora. [Več informacij na povezavi.](#) ➔



Žive ulice

Aktivnost z imenom »žive ulice« (ang. Living streets) postavlja pomen bivalne kakovosti ulice pred avtomobilski promet. Vse ali del parkirnih in voznih površin ulic začasno preuredijo v površine za druženje ter igro, opremijo pa jih tudi z vegetacijo. Pilotno ureditev so izvedli v Gentu v Belgiji, a je aktivnost hitro postala široko razširjen koncept participacije za zmanjšanje prometa in parkirnega pritiska v soseskah ter za eksperimentiranje z avtomobilu alternativnimi potovalnimi načini in za soudeležbo prebivalcev pri preoblikovanju svoje ulice. Pobuda za ponovno pridobitev javnega prostora je v rokah prebivalcev, medtem ko mestne oblasti le olajšajo proces izvedbe.

Več informacij na povezavi. ➔



Namesto parkirnih prostorov za avtomobile raje tista za kolesa

Da bi zagotovilo več parkirišč za kolesa in postalo kolesarjem prijaznejše, je mesto Rotterdam na Nizozemskem vzpostavilo tako imenovane »kolesarske platforme«. To sočasne ureditve, ki parkirišča za avtomobile nadomestijo s parkirišči za kolesa. V soseske jih postavijo za več mesecev, in če so po tem preizkusnem obdobju stanovalci, lastniki trgovin ter obiskovalci z njimi zadovoljni, jih preuredijo v stalna parkirišča za kolesa. Za zdaj so za stalno preuredili 28 parkirnih prostorov v mestnem središču in s tem pridobili 280 novih parkirišč za kolesa. **Več informacij na povezavi. ➔**



Priloge

Kontrolni seznam za analizo obstoječega stanja

V samem začetku procesa presoje lokalne parkirne politike Vodja skupine zbere informacije o obstoječih praksah občine. Za lažje nadaljevanje procesa je priporočljivo, da je njegovo poročilo pripravljeno v obliki povzetkov relevantnih vsebin iz ključnih dokumentov, ki obravnavajo upravljanje parkiranja ter da sledi strukturi šestih vsebinskih področij.

Evidenca ključnih dokumentov, ki naj jih obravnava pregled:

- Celostna prometna strategija (če je dokument izdelan)
- Načrt izvajanja parkirne politike (če je dokument izdelan)
- Drugi dokumenti, ki obravnavajo tudi načrtovanje prometnega sistema (na primer Občinski prostorski načrt)

Evidenca ključnih vhodnih vsebin:

- Podatki o obravnavani občini
- Kronološki pregled praks upravljanja parkiranja v občini
- Pregled strateških vodil načrtovanja prometa, vključno z vizijo in cilji
- Pregled scenarijev razvoja prometnega sistema
- Pregled ukrepov na področju parkiranja (tistih, ki se že izvajajo, in načrtovanih)

Vprašalnik o stanju parkiranja v občini

Področje 1: Parkirna politika

Vprašanje 1: Katere so značilnosti trenutnega in tipičnega stanja parkiranja za avtomobile v občini – kar se izvaja, ne tisto, kar je načrtovano za prihodnost?

Stopnja 0	<p>Avtomobili predstavljajo osrednji element prometne politike, omejevanja parkiranja ni.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkirnih prostorov je dovolj, tako da je dostop z avtomobilom enostaven do vseh lokacij in kadarkoli.
Stopnja 1	<p>Avtomobili predstavljajo osrednji element prometne politike, omejevanje parkiranja se izvaja le v posameznih problematičnih primerih.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Omejevanje uporabe parkirnih prostorov se izvaja le takrat, ko je to neizogibno in ko se pojavi resna težava. Aktivnost se navadno občini komunicira kot slabo upravljanje parkirnih prostorov, ki povzročajo motnje v prometu.
Stopnja 2	<p>Reguliranje parkiranja se izvaja le za določene skupine uporabnikov avtomobilov, praviloma zato, da se ugotovi potrebam drugih skupin uporabnikov avtomobilov.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkiranje uporabniških skupin, kot so zaposleni, prebivalci in nakupovalci, je regulirano z omejevanjem parkiranja zaposlenih, in sicer z vzpostavitvijo parkirnih con za stanovalce ali z vzpostavitvijo con kratkotrajnega parkiranja za zadovoljevanje potreb prebivalcev in nakupovalcev.
Stopnja 3	<p>Vsi potovalni načini so obravnavani enakovredno. Občina deluje v smeri zagotavljanja dobre dostopnosti ciljev poti z avtomobilom, javnim prevozom in kolesom ter peš. Da bi se ohranilo ravnovesje med vsemi potovalnimi načini, se izvajajo transparentne razprave glede omejitev, kot je razpoložljivost prostora.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Razvijajo se prometna omrežja za vse potovalne načine, vključno s parkiranjem in večmodalnostjo. Spremljajo se tako potrebe (vseh) uporabnikov kot uporaba prostora, tako da se lahko glede na potrebe izvaja preurejanje namenskih površin za posamezne potovalne načine. Obstaja tudi nekaj omejitev parkiranja in/ali omejevanja dostopa za osebna motorna vozila.
Stopnja 4	<p>Avtomobili imajo v občinskem prometnem sistemu sekundarno in dopolnilno vlogo. Dostopnost je zasnovana na podlagi potreb trajnostnih potovalnih načinov, tudi če to pomeni slabše pogoje za uporabnike avtomobilov.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Omrežja kolesarskih in peš poti kot tudi storitev javnega prevoza se izboljšujejo sistematično ter redno. Prostor, potreben za njihove izboljšave ali širitev, se pridobi z zožitvami cest in preobrazbo parkirnih prostorov. • V centralnih območjih in na drugih kritičnih lokacijah se zmanjšuje število parkirnih prostorov, ki se jih zagotovi na lokacijah »parkiraj in uporabi javni prevoz« na robu naselij, v sklopu katerih so zagotovljene kakovostne storitve souporabe koles ter do katerih so urejene kakovostne povezave z javnim prevozom. • Dostopnost z avtomobilom do frekventnih, občutljivih in drugih zahtevnih lokacij je zmanjšana z uvedbo reguliranja dostopnosti ter zmanjšanja števila parkirnih prostorov, s čimer se spodbuja uporaba trajnostnih potovalnih načinov.

Vprašanje 2: Kako je parkiranje umeščeno v trenutno občinsko prometno politiko (oziroma v trenutni občinski razvojni plan) – kar se izvaja, ne tisto, kar je načrtovano za prihodnost?

Stopnja 0	Parkirne politike nimamo.
Stopnja 1	<p>Parkirna politika oziroma omejevanje parkiranja se izvaja le na problematičnih lokacijah. Noben občinski oddelek ali njegov del se ne ukvarja posebej s parkiranjem, področje pokrivajo oddelki za promet, gradnjo cest ali drugi oddelki in vedno le kot odziv na ugotovljene težave.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Občina in drugi akterji se posvetujejo šele, ko se pojavijo težave (na primer, kadar gradbišča začasno zasedejo parkirne površine, kar zmanjša število parkirnih prostorov, ki jih uporabljajo zaposleni, ki se na delo pripeljejo z avtomobilom).
Stopnja 2	<p>Parkiranje je del splošne občinske parkirne politike, oddelek za načrtovanje prometa pa je odgovoren tudi za parkiranje. Parkiranje se uporablja za povečevanje dostopnosti z avtomobilom do ključnih ciljev poti v različnih predelih občine.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na primer v poslovnih središčih oglašujejo kratkotrajno parkiranje z namenom olajšanja dostopnosti z avtomobilom njihovih potencialnih strank in kupcev. V stanovanjskih in nakupovalnih območjih parkirna politika ščiti parkirne prostore stanovalcev z vzpostavljanjem parkirnih con za stanovalce.
Stopnja 3	<p>Parkirna politika je ločen del občinske prometne politike, je integrirana z drugimi področji prometa ter sledi pristopu prisil in spodbud (v smislu korenčka in palice). Vse vidike prometa upravlja in načrtuje isti oddelek občinske uprave, najpogosteje oddelek za načrtovanje prometa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elementi parkirne politike za spreminjanje potovalnih navad v smeri pogostejše uporabe trajnostnih potovalnih načinov podpirajo izvajanje ukrepov prisile, kot so plačljivo parkiranje, kratkotrajno parkiranje in omejitve parkiranja v povezavi z zagotavljanjem parkirnih prostorov na ulicah in zunaj njih. • Na primer parkiranje na ulicah v bližini velikih zaposlovalcev ter poslovnih in nakupovalnih območij je plačljivo in časovno omejeno. Pri tem obstajajo izjeme za stanovalce in/ali lastnike podjetij, ki pa so prav tako plačljive.
Stopnja 4	<p>Parkirna politika je ključni element občinske prometne politike in predstavlja gonilno silo za doseganje ciljev povečanja splošne mobilnosti, zagotavljanja storitev parkiranja in prevoza ter zagotavljanja dobrih pogojev za kolesarjenje in hojo. Prihodki iz parkirnin se uporabljajo za financiranje izvedbe ukrepov trajnostne mobilnosti.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na primer delovanje Oddelka za mobilnost v Gentu (glej kratek film na povezavi), kjer skrbijo za izvajanje ukrepov prisile na eni strani (časovno omejeno parkiranje, omejeno število parkirnih prostorov, plačljivo parkiranje in podobno) ter za izvajanje ukrepov spodbud na drugi. Slednje financirajo s prihodki iz upravljanja parkiranja, ki jih upravljajo le oni, hkrati pa je ta oddelek tudi odgovoren za načrtovanje prometa in se samostojno odloča o porabi sredstev.

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 3: Koliko sodelovanja je prisotnega na ravni občinske uprave in koliko z drugimi akterji (na primer s sosednjimi občinami, regionalno razvojno agencijo)?

Stopnja 0	O parkirni politiki se ne komunicira z drugimi akterji.
Stopnja 1	Informacije o parkirni politiki in neposredno povezanih prometnih vsebinah se občasno delijo ter izmenjujejo znotraj občinske uprave kot tudi s sosednjimi občinami. <ul style="list-style-type: none"> • Kadar se oceni, da je to nujno, se posodobitve in novice glede parkirne politike ter njenega izvajanja pošiljajo odgovornim akterjem sosednjih občin.
Stopnja 2	Občinska uprava, politiki iz različnih občin in predstavniki drugih pomembnih akterjev se občasno sestanejo ter sodelujejo v okviru aktivnosti, vezanih na parkirno politiko in njene sorodne prometne teme. <ul style="list-style-type: none"> • Na primer skupne razprave, načrtovanje ter ureditev parkirišča »parkiraj in uporabi javni prevoz« na območju ene občine, ki potem služi sosednji občini.
Stopnja 3	Občinska uprava in politiki iz različnih občin redno sodelujejo pri načrtovanju parkirnih in z njimi povezanih ukrepov na regionalni ravni. Občine samostojno načrtujejo le ukrepe, ki ne vplivajo na druge občine. <ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavljena je delovna skupina predstavnikov občinske uprave in politikov iz različnih občin ter drugih pomembnih akterjev. Delovna skupina se sestane večkrat na leto. • Projekti, pomembne informacije in strateške načrtovalske odločitve se redno komunicirajo sosednjim občinam ter drugim pomembnim akterjem. • Sosednje občine (predvsem mestne in njim sosednje manjše občine) redno usklajujejo svoje aktivnosti (na primer izvedba parkirišč »parkiraj in uporabi javni prevoz« na glavnih cestah proti lokalnemu ali regionalnemu središču).
Stopnja 4	Parkirna politika in splošna prometna strategija se razvijata ter izvajata skupaj kot tudi v stalnem sodelovanju medsebojno povezanih občin, lahko pa je vključena tudi regionalna ali nacionalna raven. <ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavljen je stalni odbor za prometno politiko, ki pripravlja in svetuje na področju odločitev v okviru prometne politike. Odbor sestavljajo politiki in vodilni občinski uradniki iz različnih občin ter drugi pomembni akterji. • Sosednje občine in druge pomembne akterje se redno ter strukturirano seznanja s pregledom novih projektov, rezultatov raziskav in strateških usmeritev (vzpostavljeni sta na primer skupna pregledna baza in spletna stran, kjer so dostopne informacije o najnovejših odločitvah in aktivnostih). • Obstaja učinkovit sistem skupnega odločanja in sodelovanja sosednjih občin glede parkirne politike ter njenih ukrepov na regionalni ravni.

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 4: Kakšni so načrti glede sprememb trenutne parkirne politike v prihodnosti?

Stopnja 0	Spremembe niso potrebne.
Stopnja 1	<p>Uvedba novih oziroma razširitev obstoječih con z enostavnim parkirnim režimom.</p> <ul style="list-style-type: none"> Nova območja se opredelijo kot parkirne cone, vendar nista uvedeni omejitve trajanja parkiranja ali parkirna. Parkiranje je v občutljivih območjih prepovedano ves dan ali del dneva (na primer pred šolami, na križiščih, nekaterih ozkih ulicah in/ali na območjih za raztovarjanje).
Stopnja 2	<p>Uvedba novih oziroma razširitev obstoječih con s parkirnim režimom, vključno s spremembo časovnih omejitev.</p> <ul style="list-style-type: none"> Območja brez parkirnega režima se opredelijo kot parkirne in druge cone (s talnimi označbami in prometnimi znaki), vključno z omejitvijo trajanja parkiranja (na primer najdaljši dovoljeni čas parkiranja je tri ure). V območjih z obstoječim parkirnim režimom (kot omenjeno pri stopnji 1) se vzpostavijo tudi omejitve trajanja parkiranja.
Stopnja 3	<p>Uvedba novih oziroma razširitev obstoječih con s parkirnim režimom s poudarkom na omejitvi trajanja parkiranja in povišanju parkirnin.</p> <ul style="list-style-type: none"> Območja z ali brez parkirnega režima se opredelijo kot plačljive cone (na primer 1 evro na uro). Poleg tega se v nekaterih ali na vseh območjih omeji najdaljše trajanje parkiranja. V območjih, kjer se že plačuje parkirna, se ta poviša (na primer z 1 na 1,5 evra na uro). Stanovalci prednostno parkirajo v parkirnih conah najbližje njihovem domu.
Stopnja 4	<ul style="list-style-type: none"> Imamo vse tri oblike upravljanja parkiranja: cone s parkirnim režimom, časovno omejeno parkiranje in plačljivo parkiranje. Nadzor se izvaja. Občina zgoraj navedene ukrepe izvaja sistematično in v kombinacijah. Obstajajo različne višine parkirnin za različne tipe vozil in/ali za drugo ter parkirne dovolilnice. Obstajajo različne vrste parkirnih dovolilnic za različne skupine uporabnikov (na primer za stanovalce, servisne službe).

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 5: Kako zagotavljate učinkovito uporabo javnega prostora skozi upravljanje parkiranja in reguliranja dostopnosti za motoriziran promet (zdaj, ne v prihodnosti)?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	Javni prostor, namenjen parkiranju avtomobilov, se le občasno preuredi. <ul style="list-style-type: none"> • Parkirni prostori se odstranijo v primeru izgradnje velikih projektov (tramvaj) ali zagotavljanja dostopnosti do stanovanjskih kompleksov ali drugih večjih območij brez urejenega dostopa.
Stopnja 2	Javni prostor, namenjen parkiranju avtomobilov, se optimizira v kontekstu zagotavljanja dodatnih parkirišč v istem območju. <ul style="list-style-type: none"> • Izgradnja (podzemnih) garažnih hiš namesto obstoječih urejenih parkirišč na terenu. • Deljena in raznolika uporaba razpoložljivih (obstoječih) parkirnih prostorov glede na časovne potrebe uporabnikov (stanovalci parkirajo zvečer, zaposleni čez dan).
Stopnja 3	Javni prostor, namenjen parkiranju avtomobilov, se preureja za zagotovitev več javnega prostora za druge potovalne načine. <ul style="list-style-type: none"> • Sprejetje pogoja, da se za vsak nov parkirni prostor v garažni hiši odvzame enega na ulici (ta pristop je temelj tako imenovanega »zgodovinskega kompromisa« v Zürichu v Švici). • Ukrepi za izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje in javni prevoz pridobivajo potrebni prostor s preurejanjem parkirišč. • Doseganje učinkovite uporabe javnega prostora temelji na pristopu, ki javni prostor primarno namenja bolj prostorsko učinkovitim potovalnim načinom.
Stopnja 4	Občina ima celostno strategijo, ki se izvaja koordinirano. <ul style="list-style-type: none"> • Na primer kontinuirano zmanjševanje števila parkirnih prostorov v mestnem središču, s čimer se spodbuja uporaba drugih potovalnih načinov. • Na primer uvedba minimalnih namesto maksimalnih parkirnih standardov. • Na primer preureditev parkirnih prostorov v rabe z višjo vrednostjo (stanovanja, otroška igrišča).

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 6: Kako se uporabijo prihodki iz parkirnin?

Stopnja 0	Parkiranje se ne zaračunava.
Stopnja 1	Prihodki iz parkirnin so domena regionalne ali nacionalne ravni. <ul style="list-style-type: none"> • Veljajo določila, da so prihodki iz parkirnin, oblika regionalnih ali nacionalnih sredstev, zato so neposredno preusmerjeni na ustrezno višjo raven.
Stopnja 2	Parkirnine se zbirajo na lokalni ravni, vendar za njihovo uporabo niso v veljavi nobene posebne zahteve ali odločitve. <ul style="list-style-type: none"> • Prihodki iz parkirnin predstavljajo splošen priliv občinskega proračuna, ki nima posebnega namena.
Stopnja 3	Del prihodkov iz parkirnin se nameni izvedbi ukrepov in projektov s področja prometa. <ul style="list-style-type: none"> • Količina sredstev je odvisna od razpoložljivih sredstev in letnih finančnih potreb občine. Fiksni znesek ni opredeljen, prav tako ni zagotovljen reden priliv. • V Edinburgu v Veliki Britaniji na primer s prihodki iz parkirnin financirajo izbor prometnih projektov, ki pa je vsako leto drugačen.
Stopnja 4	Prihodki iz parkirnin so dolgoročno namenjeni izključno projektom trajnostne mobilnosti. V okviru tega določila z njimi prosto razpolaga oddelek, pristojen za promet.

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 7: Kaj se zgodi s kaznimi iz naslova nepravilnega parkiranja?

Stopnja 0	Nadzora ne izvajamo in zato nimamo prihodkov iz kazni.
Stopnja 1	Prihodki iz kazni so domena regionalne ali nacionalne ravni. <ul style="list-style-type: none">• Veljajo določila, da so prihodki iz kazni, oblika regionalnih ali nacionalnih sredstev, zato so neposredno preusmerjeni na ustrezno višjo raven.
Stopnja 2	Kazni se zbirajo na lokalni ravni, vendar za njihovo uporabo ni nobene posebne zahteve ali odločitve. <ul style="list-style-type: none">• Prihodki iz kazni predstavljajo splošen priliv občinskega proračuna, ki nima posebnega namena.
Stopnja 3	Del prihodkov iz kazni se nameni izvedbi ukrepov in projektov s področja prometa. <ul style="list-style-type: none">• Del prihodkov iz kazni se nameni izvedbi ukrepov in projektov s področja prometa, vendar je količina sredstev odvisna od razpoložljivih sredstev ter letnih finančnih potreb občine. Fiksen znesek ni opredeljen, prav tako ni zagotovljen redni priliv.
Stopnja 4	Prihodki iz kazni so dolgoročno namenjeni izključno projektom trajnostne mobilnosti. V okviru tega določila z njimi prosto razpolaga oddelek, pristojen za promet.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

VPRAŠALNIK O STANJU PARKIRANJA V OBČINI

Vprašanje 8: Kateri parkirni standardi za novogradnje so v veljavi v vaši občini (takšni, ki opredeljujejo število parkirišč, ki mora biti zgrajeno v okviru novega objekta in zunaj ulice)?

Stopnja 0	Nimamo nobenih standardov.
Stopnja 1	Imamo splošne občinske minimalne parkirne standarde – investitorji morajo zagotoviti minimalno število parkirnih prostorov, lahko pa jih zgradijo tudi več.
Stopnja 2	Imamo več vrst minimalnih standardov, katerih uporaba je odvisna od razpoložljivosti alternativnih potovalnih načinov – kjer je druge ponudbe manj, so minimumi višji.
Stopnja 3	V območjih z dobro ponudbo alternativnih potovalnih načinov imamo maksimalne standarde, drugje pa minimalne.
Stopnja 4	Imamo splošne občinske maksimalne standarde.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Vprašanje 9: Kaj od naslednjega najbolje opiše status vaše kolesarske parkirne politike?

Stopnja 0	Kolesarske parkirne politike nimamo.
Stopnja 1	Kadar imamo na voljo sredstva, preverimo potencialne lokacije za umestitev stojal za kolesa, vendar za to nimamo posebne strategije, ki bi ji sledili.
Stopnja 2	Naša strategija je umestiti stojala za kolesa na ključne cilje poti.
Stopnja 3	Izdelali smo občinsko kolesarsko politiko in občinsko kolesarsko parkirno politiko, ki temeljita na podrobni analizi letnega povečevanja števila stojal za kolesa ter izboljševanja njihove kakovosti (zaščita pred vremenom, krajo).
Stopnja 4	Izdelani sta občinska kolesarska politika in občinska kolesarska parkirna politika, ki temeljita na podrobni analizi letnega povečevanja števila stojal za kolesa ter izboljševanja njihove kakovosti (zaščita pred vremenom, krajo). Načrti vključujejo izboljševanje kakovosti parkirišč za kolesa v stanovanjskih območjih ter preureditev parkirišč za avtomobile in drugih prometnih površin za avtomobile v območja za parkiranje koles. <ul style="list-style-type: none">• Opredeljena je največja dovoljena razdalja med stanovanji in urejenimi parkirišči za kolesa.• Večja območja parkirišč za kolesa imajo tudi večmodalne povezave.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Vprašanje 10: Kakšen je trenutni status izvajanja vaše kolesarske parkirne politike?

Stopnja 0	Kolesarske parkirne politike nimamo.
Stopnja 1	Naš načrt je, da preverimo potencialne lokacije za umestitev stojal za kolesa, kadar imamo na voljo sredstva, vendar za to nimamo posebne strategije, ki bi ji sledili.
Stopnja 2	Stojala za kolesa umeščamo na ključne cilje poti.
Stopnja 3	Izvajamo občinsko kolesarsko politiko in občinsko kolesarsko parkirno politiko, ki temeljita na podrobni analizi letnega povečevanja števila stojal za kolesa ter izboljševanja njihove kakovosti (zaščita pred vremenom, krajo).
Stopnja 4	Izdelani sta občinska kolesarska politika in občinska kolesarska parkirna politika, ki temeljita na podrobni analizi letnega povečevanja števila stojal za kolesa ter izboljševanja njihove kakovosti (zaščita pred vremenom, krajo). Načrti vključujejo izboljševanje kakovosti parkirišč za kolesa v stanovanjskih območjih ter preureditev parkirišč za avtomobile in drugih prometnih površin za avtomobile v območja za parkiranje koles. <ul style="list-style-type: none">• Opredeljena je največja dovoljena razdalja med stanovanji in urejenimi parkirišči za kolesa.• Večja območja parkirišč za kolesa imajo tudi večmodalne povezave.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Vprašanje 11: Kako skrbite za izobraževanje zaposlenih v občinski upravi, ki se ukvarjajo s parkiranjem (na primer izobraževanja in strokovni razvoj)?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	Zaposleni se občasno udeležijo splošnih izobraževanj. Nadaljnje izobraževanje na temo parkiranja ni prioriteta (prednost imajo na primer računalniško usposabljanje, komuniciranje, vodenje projektov).
Stopnja 2	Zaposleni se občasno – če so dovolj vztrajni pri nadrejenih – udeležijo splošnih izobraževanj na temo parkiranja, kot so delavnice o stanju na regionalni ravni in splošne delavnice na temo parkiranja. <ul style="list-style-type: none">• Zaposleni imajo na voljo določeno število ur za izobraževanje v samoorganizaciji (na primer prek spleta ter s pomočjo priročnikov, strokovnih in znanstvenih revij).
Stopnja 3	Za izobraževanja in strokovni razvoj zaposlenih so na voljo stalna namenska sredstva.
Stopnja 4	Imamo občini prilagojen program za izobraževanje in strokovni razvoj vseh zaposlenih, ki vključuje udeležbo tako na nacionalnih kot mednarodnih dogodkih na temo parkiranja. Izobražujemo tudi nove zaposlene. <ul style="list-style-type: none">• Znanje in izkušnje si redno izmenjujemo s sosednjimi občinami, drugimi ravnmi oblasti in drugimi akterji.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Področje 2: Ukrepi

Vprašanje 12: Kakšno površino pokrivajo območja s parkirnim režimom na ulicah (plačilo, časovne omejitve, dovolilnice)?

Stopnja 0	Ni območij s parkirnim režimom.
Stopnja 1	Parkirni režim je vzpostavljen v enem ali več območjih v glavnem mestu (na primer v mestnem središču), parkiranje je le časovno omejeno.
Stopnja 2	Parkirni režim je vzpostavljen v enem ali več območjih v glavnem mestu (na primer v mestnem središču), parkiranje je časovno omejeno in plačljivo.
Stopnja 3	Parkirni režim je vzpostavljen v več območjih, parkiranje je časovno omejeno in plačljivo. Režim se spreminja po območjih in obstaja tudi poseben režim za stanovalce.
Stopnja 4	Parkirni režim je vzpostavljen v več območjih, parkiranje je časovno omejeno in plačljivo. Režim se spreminja po območjih, obstajata tudi poseben režim za stanovalce in spreminjanje režima glede na del dneva. <ul style="list-style-type: none">• Parkirne cone lahko vključujejo tudi dinamično zaračunavanje parkirnin ali različno višino parkirnine glede na emisijske značilnosti vozil.

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 13: Katere možnosti plačila so na voljo za parkiranje na ulicah?

Stopnja 0	Ni območij s plačljivim parkiranjem.
Stopnja 1	Obstajajo različne možnosti plačila, kot so plačilo na parkirnem avtomatu in v gotovini, plačilo redarju na ulici ter nakup (večjega števila) parkirnih listkov na občini.
Stopnja 2	Plačilo je mogoče v gotovini ali s plačilno kartico na parkirnih avtomatih na ulici, ki nato izdajo papirnat parkirni listek.
Stopnja 3	Plačilo je mogoče v gotovini ali s plačilno kartico na parkirnih avtomatih na ulici, ki nato izdajo papirnat parkirni listek, ali prek mobilnega telefona oziroma aplikacije, pri čemer ni parkirnega listka.
Stopnja 4	Kot stopnja 3 ter dodatno še plačilo s pametno mestno kartico (s katero se lahko plačujejo različne javne storitve).

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Vprašanje 14: Kakšen je sistem parkirnih dovolilnic za prebivalce?

Stopnja 0	Parkirnih dovolilnic za prebivalce nimamo.
Stopnja 1	Prebivalci lahko zaprosijo za poljubno število parkirnih dovolilnic.
Stopnja 2	Število parkirnih dovolilnic za gospodinjstvo je omejeno, dovolilnice so plačljive. Cena dovolilnic se občasno ali redno viša.
Stopnja 3	Število parkirnih dovolilnic za gospodinjstvo je omejeno, pri čemer je prva dovolilnica najcenejša, vsaka naslednja pa je dražja. Cena dovolilnic se redno viša. <ul style="list-style-type: none">• Dovolilnice so cenejše, če so vozila manjša ali imajo čistejši pogon.
Stopnja 4	Število parkirnih dovolilnic je omejeno na eno dovolilnico na gospodinjstvo. Cena dovolilnic se redno viša. <ul style="list-style-type: none">• Dovolilnice so cenejše, če so vozila manjša ali imajo čistejši pogon.• Gospodinjstva v stanovanjskih območjih brez avtomobilov (v slednjih parkirni prostori niso urejeni, prebivalci pa to sprejmejo ob vselitvi) ne smejo in ne morejo zaprositi za dovolilnico za parkiranje na ulici.• Cena dovolilnice za prebivalce je (vsaj) polovico cene drugih vrst dovolilnic za uporabo javnega prostora (na primer dovolilnica za kavarno na terasi).

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Vprašanje 15: Kakšen je sistem parkirnih dovolilnic za podjetja?

Stopnja 0	Parkirnih dovolilnic za podjetja nimamo.
Stopnja 1	Podjetja lahko zaprosijo za poljubno število parkirnih dovolilnic.
Stopnja 2	Število parkirnih dovolilnic za posamezno podjetje je omejeno.
Stopnja 3	Prva parkirna dovolilnica za podjetje je najcenejša, vsaka naslednja pa je dražja. <ul style="list-style-type: none">• Dovolilnice so cenejše, če so vozila manjša ali imajo čistejši pogon.
Stopnja 4	Cena parkirne dovolilnice za podjetje je različna glede na različne predele občine. <ul style="list-style-type: none">• Dovolilnice so cenejše, če so vozila manjša ali imajo čistejši pogon.• Podjetja lahko kupijo le po eno parkirno dovolilnico.• Cena dovolilnice za podjetje je (vsaj) polovico cene drugih vrst dovolilnic za uporabo javnega prostora (na primer dovolilnica za kavarno na terasi).

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Vprašanje 16: Kakšne informacije in usmeritve so na voljo za parkiranje v garažnih hišah ter na urejenih odprtih parkiriščih (na primer število in razpoložljivost prostorov, usmerjanje)?

Stopnja 0	Na voljo niso nobene informacije.
Stopnja 1	Informacije glede cene parkiranja in števila parkirnih prostorov so na voljo v tiskani obliki ter prek spleta. <ul style="list-style-type: none"> • Statični prometni znaki vsebujejo informacije o garažnih hišah in urejenih odprtih parkiriščih, vendar so postavljeni le na samih lokacijah (ni usmerjanja).
Stopnja 2	Informacije glede cene parkiranja in števila parkirnih prostorov so na voljo na prometnih znakih, vendar podatki v realnem času niso na voljo. <ul style="list-style-type: none"> • Statične usmeritve s prometnimi znaki. • Informacije glede cen in števila so na voljo v tiskani obliki ter prek spleta.
Stopnja 3	Informacije glede prostih parkirnih prostorov so na spletu na voljo v realnem času. <ul style="list-style-type: none"> • Statične usmeritve in informacije na prometnih znakih so na posamezni lokaciji dopolnjene z informacijami o dejanskem številu prostih parkirnih prostorov. • Vozniki dobijo informacije o dejanski razpoložljivosti na posamezni lokaciji. • Informacije glede cen in števila so na voljo v tiskani obliki, prek spleta ter v mobilni aplikaciji.
Stopnja 4	Usmerjevalni sistem je v realnem času in voznike usmerja prek dinamičnih informacijskih tabel. <ul style="list-style-type: none"> • Informacije glede razpoložljivih parkirnih prostorov in usmeritve glede najboljše poti do izbrane lokacije glede na trenutno prometno situacijo so na voljo v aplikacijah ter drugih spletnih orodjih. • Vozniki lahko vnaprej dobijo informacije o dejanski razpoložljivosti na posamezni lokaciji in o najboljši poti do izbrane lokacije.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/>	<hr/>
<hr/>	<hr/>
<hr/>	<hr/>
<hr/>	<hr/>

Vprašanje 17: Kako so urejeni (načrtovano in upravljano) parkiranje ter nakladanje in razkladanje dostavnih in drugih tovornih vozil na ulicah?

Stopnja 0	Nimamo urejenih namenskih parkirnih prostorov za dostavna in druga tovorna vozila. Ta morajo uporabiti prazne parkirne prostore ali parkirajo na voznem pasu, s čimer povzročajo zastoje.
Stopnja 1	V mestnem središču je nekaj delov pločnikov ob določenih časih v dnevu namenjenih nakladanju ali razkladanju tovora. Te lokacije so v uporabi že dolgo in niso preverjene v luči sedanjih potreb. Nadzora ni, zato so v praksi ti prostori večinoma zasedeni s parkiranimi avtomobili.
Stopnja 2	V mestnem središču je nekaj delov pločnikov ob določenih časih v dnevu namenjenih nakladanju ali razkladanju tovora, takrat je tem vozilom dovoljen tudi vstop v cono za pešce (če ta obstaja). Nič od naštetega ni dobro nadzorovano, vendar je kljub temu na teh mestih težko parkirati avtomobil za več ur skupaj. Navedene lokacije in določila so v uporabi že dolgo ter niso preverjeni v luči sedanjih potreb.
Stopnja 3	Potrebe po parkirnih prostorih za dostavo so redno spremljane. Na podlagi rezultatov in posvetovanj s podjetji, ki izvajajo dostavo, se prilagajajo omejitve, določila ter lokacije prostorov za dostavo. Dostava in vstop v območje za pešce sta strogo nadzorovana. Občina je vsaj začela razmišljati o uvedbi uporabe tovornih koles.
Stopnja 4	Da se doseže najučinkovitejša uporaba prostora, je v uporabi dinamično upravljanje parkirnih prostorov za dostavo v realnem času, na primer z dovršenimi metodami upravljanja tovornega prometa v območjih z omejenim dostopom (na primer z omogočanjem večjega dostopa manjšim in čistejšim vozilom). Občina je vsaj pilotno preizkusila logistična vozlišča, da bi zmanjšala količino velikih vozil v mestnem središču. Izdelana je strategija za uporabo tovornih koles.

Komentar:

Možne izboljšave:

Področje 3: Razvoj in inovacije

Vprašanje 18: Ali (in kako) se pripravljate na tehnološke inovacije v prometu (na primer nove storitve na področju mobilnosti, popolna elektrifikacija ali avtonomna vozila)?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	<p>Smo na tekočem z razvojem na področju tehnoloških inovacij, kot so avtonomna vozila.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Občinski uradniki spremljajo temo z branjem literature ter udeležbo na konferencah in delavnicah, vendar do zdaj ni bilo sprejetih nobenih ukrepov za obravnavo inovacij, ki bodo postale neizbežne.
Stopnja 2	<p>V občinski upravi smo dodelili pristojnosti. Ukvarjamo se z možnostmi, kako obravnavati in izkoristiti tehnološke inovacije v prometu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Občinska uprava ima opredeljeno odgovorno osebo/oddelek z določenim mandatom in sredstvi. • Trenutni razvoj se ne le spremlja, ampak je tudi vključen v občinsko prometno strategijo in njen akcijski načrt.
Stopnja 3	<p>Imamo jasen načrt za razvoj občinskega prometnega sistema, ki vključuje izvajanje tehnoloških inovacij v prometu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Za občinski prometni sistem so bili opredeljeni tudi vizija in cilji v povezavi s tehnološkimi inovacijami. • Skozi razpravo so bili razviti scenariji, ki raziskujejo učinke strategij in ukrepov, ki vključujejo tehnološke inovacije (na primer avtonomna vožnja, veliki sistemi mobilnosti kot storitve, skupnostne ekonomije). • Razviti so bili ukrepi in sredstva za usmerjanje prometnih inovacij v skladu z vizijami ter cilji.
Stopnja 4	<p>Obstajajo načrti za uvedbo oziroma odziv na tehnološke inovacije v prometu in so že uporabljeni, kjer je to izvedljivo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Odločitve o dodelitvi parkirnih prostorov se sprejemajo glede na prihodnje potrebe, ki bi lahko nastale zaradi skupnih avtonomnih vozil. Obsežne naložbe v prometno infrastrukturo se pregledajo glede na verjetno povpraševanje v prihodnosti. • Izvajajo se omejitve dostopa z avtomobili, da se zagotovi nadaljnje in prihodnje osredotočanje na in dajanje prednosti trajnostnim potovalnim načinom.

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 19: Kako vključujete obstoječe tehnološke inovacije v prometu (na primer sistem prilagodljivih parkirnin, prepoznavanje registrskih tablic, avtomobili z optičnimi čitalniki)?

Stopnja 0	Ne razmišljamo o tem, kako bi naredili naš sistem upravljanja parkiranja bolj tehnološko dovršen.
Stopnja 1	Glede izbire inovacij in njihove uporabe se odzivamo na predloge zunanjih tehnoloških podjetij, svetovalcev in univerz ter jih tudi upoštevamo. Nekaj novosti smo že uvedli.
Stopnja 2	Tehnološke inovacije so pomembna prioriteta in nekatere že uporabljamo v sistemu upravljanja parkiranja. <ul style="list-style-type: none">• Primera uporabljenih tehnoloških inovacij sta uporaba mobilnega telefona za plačilo parkirnine in prepoznavanje registrskih tablic s kamero.
Stopnja 3	Kot stopnja 2, pri čemer tehnološke inovacije razumemo in uporabljamo kot način za doseganje ciljev naše parkirne politike. Tehnološke inovacije niso same sebi namen.
Stopnja 4	Na področju tehnoloških inovacij smo vodilna občina. <ul style="list-style-type: none">• Izvajamo pilotne projekte inovacij v razvoju.• Sami razvijamo nove tehnološke rešitve.• Skrbimo za to, da se tehnološke inovacije uporabljajo le v primerih, ko izboljšajo oziroma olajšajo doseganje ciljev naše parkirne politike. Tehnološke inovacije niso same sebi namen. Zagotavljamo, da uporaba tehnologije ne izključuje ljudi, in ne dovolimo omejevanja dostopa do podatkov.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Vprašanje 20: Kako regulirate parkiranje za nove potovalne načine, tj. mikromobilnost (na primer javna kolesa brez namenskih parkirišč, javni skiroji, javni električni skiroji, alternativni taksi prevozi, kot je Uber)?

Stopnja 0	Tega področja ne reguliramo.
Stopnja 1	Imamo nekaj določil za parkiranje alternativnih taksi prevozov. <ul style="list-style-type: none"> • Alternativni taksi prevozi, kot je Uber, ne smejo uporabljati parkirnih prostorov, namenjenih klasičnim taksijem, vendar tudi niso drugače regulirani. • Ni omejitev glede števila licenc. • Mikromobilnost in regulirana.
Stopnja 2	Imamo nekaj določil za parkiranje alternativnih taksi prevozov in javnih vozil mikromobilnosti. <ul style="list-style-type: none"> • Alternativni taksi prevozi, kot je Uber, ne smejo uporabljati parkirnih prostorov, namenjenih klasičnim taksijem, je pa omejeno število licenc. • Uporabniki vozil s področja mikromobilnosti so v primeru napačnega parkiranja oglobljeni, pri čemer so omejitve dobro komunicirane.
Stopnja 3	Parkiranje alternativnih taksi prevozov in javnih vozil mikromobilnosti je regulirano. <ul style="list-style-type: none"> • Za alternativne taksi prevoze, kot je Uber, imamo posebej določene kraje in časovne okvire pobiranja ter odlaganja potnikov. • Operaterji mikromobilnosti morajo za svoje delovanje pridobiti licenco, ki se jim v primeru napačnega parkiranja njihovih vozil lahko odvzame. • Omejitve in pogoji za pridobitev licenc so dobro komunicirani ter se o njih redno pogovarjamo tudi s samimi operaterji.
Stopnja 4	Da se doseže najučinkovitejša uporaba javnega prostora, je v uporabi dinamično upravljanje v realnem času, ki deluje na podlagi tehnologij, kot sta navidezna geografska meja in digitalizacija omejitev nakladanja ter razkladanja tovora.

Komentar:

Možne izboljšave:

Področje 4: Informiranje in promocija

Vprašanje 21: Na kakšen način vodstvo občine pridobiva podatke glede parkiranja ter kako je organizirano sodelovanje med občino in uporabniki (prebivalci in drugimi deležniki)?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	<p>Potrebe uporabnikov se pridobijo le v primeru, ko je treba rešiti določen problem.</p> <ul style="list-style-type: none"> Podatki o potrebah uporabnikov (priročniki, smernice) se uporabljajo nestrukturirano.
Stopnja 2	<p>Občasno se pridobivajo potrebe lokalnih uporabnikov, navadno se to zgodi, kadar je treba izvesti določene projekte.</p> <ul style="list-style-type: none"> Na primer občina na hitro izvede majhno število poizvedb, kadar je to nujno. Občina občasno povabi prebivalce in druge deležnike, da podajo svoje predloge, pritožbe ter komentarje glede novih in obstoječih ukrepov na področju parkiranja.
Stopnja 3	<p>Z namenom, da se parkirni politiki zagotovi trdna osnova, se redno izvajajo raziskave o (potencialnih) ciljnih skupinah uporabnikov.</p> <ul style="list-style-type: none"> Splošno poznavanje potreb uporabnikov se dopolnjuje s podrobnejšimi podatki glede potreb lokalnih uporabnikov. Slednje se pridobijo v lokalni bazi pritožb in predlogov. Analiza potreb uporabnikov sledi korakom, ki so predlagani v obstoječih priročnikih in smernicah. Med občino in prebivalci ter drugimi deležniki poteka dialog o predlogih glede ureditve točno določenih lokacij, pritožb in povratnih informacij.
Stopnja 4	<p>Redno se izvajajo sestanki s predstavniki določenih ciljnih skupin uporabnikov. Prav tako se redno zbirajo podatki, s katerimi se opredelijo potrebe uporabnikov (na primer o uporabnikih, ki imajo specifične ali posebne splošne potrebe glede parkiranja, o lokalnih podjetjih, nevladnih organizacijah).</p> <ul style="list-style-type: none"> Podatki o potrebah uporabnikov se zbirajo z anketami. Pri obravnavi potreb uporabnikov se vedno upoštevajo specifične glede starosti, spola in etnične pripadnosti. Razvijajo se nove metode za pridobitev potreb določenih ciljnih skupin uporabnikov (na primer dogovor z delodajalci, da svojim zaposlenim dovolijo izpolnjevanje vprašalnikov o njihovih potovalnih navadah za opravljanje poti na delo, ti podatki pa so nato neposredno na voljo načrtovalcem prometa na občini). Članstvo občine v mrežah lokalnih oblasti je pomemben vir podatkov o potrebah uporabnikov in metodah, ki se uporabljajo za njihovo analizo. Za pridobitev podatkov o potrebah uporabnikov na specifičnih področjih se izvajajo in vrednotijo posebni eksperimenti, raziskave ter pilotni projekti. Pri tem občina sodeluje z univerzami in raziskovalnimi ustanovami. Za razvoj parkirne politike se uporablja tudi pristop soustvarjanja med občino, prebivalci in drugimi deležniki (takšen primer je tudi pričujoče orodje ParkPAD).

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 22: S katerimi pobudami spodbujate ljudi, k uporabi parkirnih kapacitet zunaj ulic (v garažnih hišah in na urejenih odprtih parkiriščih)?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	Na voljo so splošne informacije glede lokacije, cene parkiranja in storitev obstoječih parkirnih kapacitet zunaj ulic.
Stopnja 2	Kot stopnja 1, dodatno je komunicirana varnost vozil (prek videonadzora, razpoložljivosti osebja in omejitve dostopa, še posebej ponoči). <ul style="list-style-type: none">• Poudarjena je tudi večja osebna varnost, značilna za parkirišča zunaj ulic.
Stopnja 3	Kot stopnja 2, dodatno so cene parkiranja zunaj ulic enake ali nižje kot za parkiranje na ulici. <ul style="list-style-type: none">• Informacije in napotki za uporabnike dajejo prednost ter priporočajo uporabo parkirišč zunaj ulic.
Stopnja 4	Kot stopnja 3, dodatno pa občina s pomočjo parkirne politike in ukrepov zmanjšuje število parkirnih prostorov na ulici, če so ta v bližini garažnih hiš, ali urejenih odprtih parkirišč (na primer z dejanskim odvzemom parkirnih prostorov, s časovnimi omejitvami). <ul style="list-style-type: none">• Primer inovativne uporabe parkirišč zunaj ulic v bližini nakupovalnih središč in večjih zaposlovalcev je dovoljevanje splošne uporabe teh parkirnih prostorov ob koncu obratovalnega časa prej naštetih ustanov.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Vprašanje 23: S katerimi pobudami spodbujate ljudi, k uporabi storitev »parkiraj in uporabi javni prevoz«?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	<p>Parkirišča »parkiraj in uporabi javni prevoz« se urejajo naključno, navadno v bližini postajališč javnega prevoza (železnica, avtobus, tramvaj, podzemna železnica), a brez upoštevanja verjetnega povpraševanja. Kakovost je nizka.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Delijo se informacijski letaki o urejenih parkiriščih.
Stopnja 2	<p>Parkirišča se umeščajo ob najbolj frekventne železniške postaje ter končne postaje tramvaja in avtobusa v občini oziroma v regiji. Kakovost, informiranje in cena parkiranja niso poenoteni – sistem parkirišč »parkiraj in uporabi javni prevoz« ne obstaja.</p>
Stopnja 3	<p>Parkirišča »parkiraj in uporabi javni prevoz« so umeščena ob najbolj frekventne železniške postaje ter končne postaje tramvaja in avtobusa. Zgrajena so glede na dejansko povpraševanje (tj. števila parkirnih prostorov, lokacije, tehničnih standardov, udobja in storitev).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na voljo so privlačne kombinirane vozovnice (na primer cena parkiranja vključuje vozovnico za javni prevoz). • V želji za povečanje uporabe parkirišč »parkiraj in uporabi javni prevoz« se vzpostavlja sodelovanje z zaposlovalci ter lastniki trgovin.
Stopnja 4	<p>Kot stopnja 3, dodatno je sprejeta tudi strategija, na podlagi katere se odloča o lokaciji, kapaciteti in številu parkirišč »parkiraj in uporabi javni prevoz« v občini ali regiji. Strategija se izvaja in redno posodablja ter osredotoča na zmanjševanje dolžin poti, opravljenih z osebnimi avtomobili.</p>

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 24: S katerimi pobudami spodbujate ljudi, k uporabi storitev »kolesari in uporabi javni prevoz«?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	Za lokacije stojal za kolesa se izbirajo naključna postajališča javnega prevoza (železnica, avtobus, tramvaj, podzemna železnica). <ul style="list-style-type: none"> • Delijo se informacijski letaki o urejenih stojalih za kolesa.
Stopnja 2	Stojala za kolesa se umeščajo ob najbolj frekventna postajališča javnega prevoza.
Stopnja 3	Obstoječi elementi parkiranja za kolesa (stojala za kolesa in varovane kolesarnice) ob najbolj frekventnih postajališčih javnega prevoza sledijo dejanskim potrebam uporabnikov (tj. števila parkirnih prostorov, lokacije, tehničnih standardov, udobja in storitev). <ul style="list-style-type: none"> • Dodatno se do prej omenjenih postajališč urejajo kakovostni dostopi za kolesarjenje. • Po koncu koničnih obremenitev je mogoče kolo vzeti tudi na vlake in podzemno železnico.
Stopnja 4	Na vseh postajališčih oziroma glavnih prestopnih točkah javnega prevoza imajo zgrajena parkirišča za kolesa, ki ustrezajo dejanskim potrebam uporabnikov (tj. števila parkirnih prostorov, lokacije, tehničnih standardov, udobja in storitev). <ul style="list-style-type: none"> • Obstajajo formalni dogovori z operaterji javnega prevoza glede dovoljenja za prevoz koles na regionalnih/lokalnih vlakih, avtobusih in podzemni železnici (glede na kapaciteto vozil). • Dodatno se do postajališč javnega prevoza urejajo kakovostni dostopi za kolesarjenje. • Na destinacijah javnega prevoza se uporaba koles od postajališč do ciljev poti dodatno stimulira z (avtomatizirano) izposojo koles.

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 25: S katerimi pobudami spodbujate zaposlovalce, da vplivajo na spreminjanje parkirnih in potovalnih navad zaposlenih?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	Na voljo so informacije za zaposlovalce, ki vključujejo upravljanje mobilnosti v ustanovah in povezane vsebine. <ul style="list-style-type: none"> • Na primer prek spletne strani, novice, časopisa in deležnikov, kot je Gospodarska zbornica Slovenije.
Stopnja 2	Na voljo je svetovanje o možnostih upravljanja mobilnosti v ustanovah za zaposlovalce (primeri ukrepov, kot je pristop urejanja parkirišč »parkiraj in uporabi javni prevoz«, ter vlaganje v izboljšanje pogojev za trajnostne potovalne načine). <ul style="list-style-type: none"> • Izvedba delavnic o elementih upravljanja mobilnosti za različne ciljne skupine. • Individualni pogovori s podjetji glede njihovih potreb in možnosti. • Spletno posvetovalno orodje za začetne ukrepe za podjetja. • Sodelovanje svetovalcev z organizacijami in združenji podjetij (kot je Gospodarska zbornica Slovenije).
Stopnja 3	Storitve informiranja in svetovanja dopolnjujejo podporni ukrepi v smislu uvajanja upravljanja parkiranja in podpore trajnostnim potovalnim načinom. <ul style="list-style-type: none"> • Urejeno parkiranje za kolesa ob podjetjih, subvencioniranje vozovnic za javni prevoz, omejevanje dostopa do parkirnih prostorov v lasti podjetij, uvajanje sistemov plačljivega parkiranja; sofinancirani s strani občine. • Zmanjševanje količine parkirnih prostorov na ulici v bližini podjetij, splošno zmanjševanje števila parkirnih prostorov.
Stopnja 4	Določila, ki od podjetij zahtevajo investiranje v razvoj lastnega mobilnostnega načrta in ukrepov. <ul style="list-style-type: none"> • Uvedba občinskega davka na parkirne prostore za zaposlene v lasti podjetij. • V primeru širitve podjetij in pričakovanega povečanega povpraševanja po parkirnih prostorih v okolici morajo podjetja pokriti del stroškov izvedbe nadzorovanega parkiranja na okoliških ulicah. • Če podjetje ne more zagotoviti potrebnega števila parkirnih prostorov na lastnem parkirišču zunaj ulice, mora potrebne kapacitete zagotoviti na drugih bližnjih parkiriščih zunaj ulice (v parkirnih hišah ali na urejenih parkiriščih na prostem).

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/>	<hr/>
<hr/>	<hr/>
<hr/>	<hr/>
<hr/>	<hr/>

Vprašanje 26: S katerimi pobudami spodbujate lastnike trgovin k spreminjanju parkirnih in potovalnih navad?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	<p>Na voljo so informacije glede prednosti kupcev in strank, ki se ne pripeljejo z avtomobilom, ter glede načinov za spodbujanje kupcev, da pridejo do trgovine s trajnostnimi potovalnimi načini.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informacije o integriranih vozovnicah javnega prevoza, ugodnostih za kolesarje in pešce ter o kakovostnih dostavnih storitvah do katerekoli lokacije. • Pridobivanje in diseminiranje statistike glede kupne moči kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza ter voznikov avtomobilov kot tudi glede primerjave cen parkirnih prostorov in drugih potovalnih možnosti.
Stopnja 2	<p>Na voljo je svetovanje o možnostih upravljanja mobilnosti za lastnike trgovin (primeri ukrepov, kot je pristop urejanja parkirišč »parkiraj in uporabi javni prevoz«, ter vlaganje v izboljšanje pogojev za trajnostne potovalne načine).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izvedba delavnic o elementih upravljanja mobilnosti za različne ciljne skupine lastnikov trgovin. • Individualni pogovori z lastniki trgovin glede njihovih potreb in možnosti. • Spletno posvetovalno orodje za začetne ukrepe za lastnike trgovin. • Sodelovanje svetovalcev z organizacijami in združenji trgovin (kot sta Trgovsko združenje in Gospodarska zbornica Slovenije).
Stopnja 3	<p>Uporaba infrastrukture in subvencij za ustvarjanje ugodnih pogojev na lokacijah trgovin.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ureditev stojal za kolesa ali novih postajališč javnega prevoza v neposredni bližini trgovin. • Zmanjševanje privlačnosti parkiranja na ulici z upravljanjem števila razpoložljivih parkirnih prostorov, omejevanjem trajanja parkiranja in uvedbo parkirnin. • Lastnikom trgovin, ki na primer uredijo kakovostna parkirišča za kolesa ali kjer so nakupi ali storitve vezani na vozovnice za javni prevoz, se ponudi subvencija.
Stopnja 4	<p>Določila, osredotočena na lastnike trgovin in druge trgovce, ki neposredno vplivajo na potovalne navade njihovih zaposlenih kot tudi strank.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uvedba občinskega davka na parkirne prostore v lasti lastnikov trgovin in drugih trgovcev. • Pogodbe z vključenimi cilji glede spodbujanja strank/zaposlenih k uporabi alternativnih potovalnih načinov (na primer opredelitev maksimalnega števila poti z avtomobilom do določene destinacije – primer je Sihlcity v Zürichu v Švici).

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 27: S katerimi pobudami spodbujate organizatorje dogodkov, da vplivajo na spreminjanje parkirnih in potovalnih navad obiskovalcev?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	Na voljo so informacije za organizatorje dogodkov glede upravljanja parkiranja oziroma preprečevanja parkirnega kaosa in prometne gneče zaradi potovanj na dogodek. <ul style="list-style-type: none"> • Neposredna pošta, informacije na spletu, komuniciranje v času registracije dogodka. • Informacije o možnih akterjih, s katerimi naj se organizatorji dogodkov pogovorijo (na primer izvajalci javnega prevoza).
Stopnja 2	Na voljo je svetovanje o možnostih upravljanja mobilnosti na dogodkih za organizatorje dogodkov (primeri ukrepov, kot je pristop urejanja parkirišč »parkiraj in uporabi javni prevoz«, ter vlaganje v izboljšanje pogojev za trajnostne potovalne načine). <ul style="list-style-type: none"> • Izvedba delavnic o elementih upravljanja mobilnosti za organizatorje dogodkov in upravljavce lokacij dogodkov. • Individualni pogovori z organizatorji dogodkov glede njihovih potreb in možnosti ter glede potreb in ciljev občine. • Spletno posvetovalno orodje za začetne ukrepe za organizatorje dogodkov. • Kontinuirano komuniciranje z upravljavci lokacij dogodkov z namenom optimizacije njihovih shem upravljanja mobilnosti.
Stopnja 3	Ponujeni ali izvedeni so ukrepi, ki podpirajo izbiro trajnostnih potovalnih načinov v prihodnosti. <ul style="list-style-type: none"> • Integracija vozovnice za javni prevoz, brezplačna uporaba parkirišč »parkiraj in uporabi javni prevoz« za dostop do lokacije dogodka. • Subvencija za obiskovalce, ki prispejo s kolesom ali z organiziranim prevozom. • Postavitev začasnih dodatnih stojal za kolesa.
Stopnja 4	Določila glede dostopnosti in urejanja dostopa z različnimi potovalnimi načini, ki so sestavni del pogodb ter določil med občino in organizatorjem dogodkov. <ul style="list-style-type: none"> • Zagotavljanje organiziranih prevozov in parkirišč »parkiraj in uporabi javni prevoz«. • Plačljivo parkiranje na parkiriščih v bližini kraja dogodka. • Maksimalno število parkirnih mest, ki so na voljo za obiskovalce dogodkov.

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 28: S katerimi pobudami spodbujate gradbene investitorje in druge vlagatelje, da vplivajo na spreminjanje parkirnih in potovalnih navad?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	<p>Na voljo so informacije za gradbene investitorje in druge vlagatelje, ki vključujejo upravljanje mobilnosti v ustanovah, ter povezane vsebine.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na primer prek spletne strani, novice, časopisa in deležnikov s področja nepremičnin in arhitekture, kot sta Inženirska zbornica Slovenije ter Zbornica za arhitekturo in prostor Slovenije. • Na primer z zagotavljanjem smernic glede zagotavljanja pogojev in uporabe trajnostnih potovalnih načinov za novogradnje ter razvojna območja (primer je Gradec v Avstriji).
Stopnja 2	<p>Na voljo je svetovanje o možnostih upravljanja mobilnosti za gradbene investitorje in druge vlagatelje (primeri ukrepov, kot je pristop urejanja parkirišč »parkiraj in uporabi javni prevoz«, ter vlaganje v izboljšanje pogojev za trajnostne potovalne načine).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izvedba delavnic o infrastrukturi in storitvah, ki vplivajo na prihodnje potovalne navade stanovalcev ter najemnikov. • Individualni pogovori s podjetji glede potreb in možnosti gradbenih investitorjev kot tudi glede splošnih pogojev ter specifičnih zahtev v okviru pridobivanja gradbenih dovoljenj na specifičnih lokacijah. • Spletno posvetovalno orodje za pridobitev nasvetov glede načinov zagotavljanja parkirišč za avtomobile in kolesa, dostopnosti do javnega prevoza ter drugih elementov.
Stopnja 3	<p>Ponujeni ali izvedeni so ukrepi, ki podpirajo izbiro trajnostnih potovalnih načinov v prihodnosti.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ureditev postajališč javnega prevoza na razvojnih območjih in/ali ureditev kakovostnih kolesarskih povezav do lokacije. • Subvencija za ureditev visokokakovostne povezljivosti (na primer peš poti in kolesarske povezave prek razvojnega območja ter njihova navezava na postajališča javnega prevoza, visok standard parkirišč za kolesa (nad zahtevanim minimumom), zagotavljanje enake oddaljenosti postajališč javnega prevoza in parkirišč za avtomobile od objektov). • Dovoljevanje izjem glede minimalnih parkirnih standardov, če so na voljo in se izvajajo podporni mehki ukrepi.
Stopnja 4	<p>Določila glede dostopnosti in urejanja dostopa z različnimi potovalnimi načini, ki so sestavni del pogodb ter določil med občino in gradbenim investitorjem ali drugim vlagateljem.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oblikovanje mobilnostnih pogodb, v katerih so jasno določeni obseg zagotavljanja parkiranja, lokacije parkirišč in ponudbe storitev na obeh straneh, investitorjevi in občinski. • Omogočanje izjem glede zagotavljanja parkirnih prostorov. • Zaostritev upravljanja parkiranja na ulicah v bližini, tj. na podlagi višine parkirin, števila parkirnih prostorov, parkirnega režima za stanovalce in podobno.

Komentar:

Možne izboljšave:

Področje 5: Nadzor

Vprašanje 29: Kdo je odgovoren za izvajanje nadzora nad parkiranjem?

Stopnja 0	Nadzora ni.
Stopnja 1	Nacionalna (prometna) policija za vse vrste kršitev parkiranja.
Stopnja 2	Občinska policija ali lokalna (prometna) policija za določene vrste kršitev parkiranja in nacionalna (prometna) policija in/ali občinski redarji za določene druge vrste kršitev parkiranja (odgovornosti nadzora so deljene).
Stopnja 3	Občinska policija ali lokalna (prometna) policija za vse vrste kršitev parkiranja.
Stopnja 4	Občinski redarji ali zasebni izvajalci, ki jih najame občina za vse vrste kršitev parkiranja.

Komentar:

Možne izboljšave:

Vprašanje 30: Kaj vse je predmet nadzora nad parkiranjem in v katerih območjih se nadzor izvaja?

Stopnja 0	Nadzora ni.
Stopnja 1	Nadzor se izvaja le v primeru, ko parkirani avtomobili ovirajo prometne tokove oziroma predstavljajo tveganje ali nevarnost za druge.
Stopnja 2	Kot stopnja 1, dodatno pa se nadzor izvaja še v območjih plačljivega parkiranja in/ali območjih časovno omejenega parkiranja.
Stopnja 3	Kot stopnja 1, dodatno pa se nadzor izvaja še v območjih plačljivega parkiranja, območjih časovno omejenega parkiranja in parkirnih conah za dostavo.
Stopnja 4	Kot stopnja 1, dodatno pa se nadzor izvaja še v območjih plačljivega parkiranja, območjih časovno omejenega parkiranja, parkirnih conah za dostavo in vseh ostalih delih občine, povezan pa je tudi s splošnim upravljanjem javnega prostora.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Vprašanje 31: Katere metode nadzora nad parkiranjem so v uporabi?

Stopnja 0	Nadzora ni.
Stopnja 1	Nadzor se izvaja ročno.
Stopnja 2	Redarji uporabljajo kamere in elektronske avtomate za parkirne listke.
Stopnja 3	Redarji uporabljajo vse razpoložljive tehnologije, v pomoč so jim tudi avtomobili ali motorji s tehnologijo prepoznavanja registrskih tablic z optičnimi čitalniki.
Stopnja 4	Redarji uporabljajo vse razpoložljive tehnologije, vključno z novimi, kot so talni senzorji.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

VPRAŠALNIK O STANJU PARKIRANJA V OBČINI

Vprašanje 32: Kako učinkovit je nadzor nad parkiranjem v smislu kršitev, ki niso povezane s plačevanjem parkirnine (na primer parkiranje na pločniku ali na rumenem pasu za avtobuse)?

Stopnja 0	Nadzora ni.
Stopnja 1	Nadzor obstaja le na papirju, rednih aktivnosti ni.
Stopnja 2	Nadzor se izvaja, vendar je verjetnost plačila kazni majhna.
Stopnja 3	Nadzor dobro deluje le v območjih, kjer je lahko ogrožena varnost udeležencev v prometu (na primer prehodi za pešce), v območjih, kot so parkirne cone za dostavo ali rumeni pasovi za avtobuse, pa nadzor ni prioriteta.
Stopnja 4	Nadzor deluje dobro, verjetnost plačila kazni je skoraj 100-%.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

VPRAŠALNIK O STANJU PARKIRANJA V OBČINI

Vprašanje 33: Kako učinkovit je nadzor nad parkiranjem v smislu deleža (ne)plačanih parkirnin v plačljivih conah (na primer prekoračitev plačanega časa parkiranja ali neplačilo parkirnin)?

Stopnja 0	Nadzora ni.
Stopnja 1	Nadzor obstaja le na papirju, rednih aktivnosti ni.
Stopnja 2	Nadzor v plačljivih conah se izvaja, vendar je verjetnost plačila kazni majhna.
Stopnja 3	Nadzor v plačljivih conah deluje dobro, vendar se je mogoče z redarji dogovoriti glede zmanjšanja ali neplačila kazni.
Stopnja 4	Nadzor deluje dobro, verjetnost plačila kazni je skoraj 100-%.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Vprašanje 34: Kako skrbite za izobraževanje (izboljševanje znanja in usposobljenosti) občinskih redarjev oziroma drugih izvajalcev nadzora nad parkiranjem?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	Redarji so obveščeni vsakokrat, ko se spremeni višina parkirnin ali se uvedejo nova orodja in naprave. <ul style="list-style-type: none">• Obveščanje se izvaja z informacijami v pisni obliki, kot so zabeležke in letaki.
Stopnja 2	Redarji se udeležujejo splošnih izobraževanj. <ul style="list-style-type: none">• Če se spremeni višina parkirnin ali se uvedejo nova orodja in naprave, nadaljnje izobraževanje ni prioriteta (na primer računalniško izobraževanje, komunikacija, upravljanje pritožb).• Redarji imajo na voljo določeno število ur za izobraževanje v samoorganizaciji (na primer prek spleta ter s pomočjo priročnikov, strokovnih in znanstvenih revij).
Stopnja 3	Za izobraževanje redarjev so na voljo stalna namenska sredstva.
Stopnja 4	Imamo občini prilagojen program za izobraževanje in izvedbo tečajev za redarje glede nalog ter nadgradnje storitev. <ul style="list-style-type: none">• Program izobraževanja vključuje udeležbo na nacionalnih in mednarodnih dogodkih na temo parkiranja.• Na primer tečaji za dajanje nasvetov glede možnosti uporabe različnih vrst potovalnih načinov.• Na primer tečaji za podajanje turističnih informacij.

Komentar:

Možne izboljšave:

<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
-------------------------------	-------------------------------

Področje 6: Spremljanje in vrednotenje

Vprašanje 35: Kako se zbirajo in uporabljajo podatki za področje parkiranja?

Stopnja 0	Ni aktivnosti.
Stopnja 1	Podatki se zbirajo na območju težav, ko se te pojavijo (na primer zaradi prometne varnosti ali pomanjkanja prostora).
Stopnja 2	V središču mesta se izvajajo ankete in štetja, povezana s parkiranjem (za avtomobile in kolesa). Rezultati se praviloma uporabljajo za potrebe povečanja parkirnih prostorov.
Stopnja 3	Izvajajo se redne in sistematične ankete na območju celotne občine. Rezultati se uporabljajo za izboljšanje storitve parkiranja in opredelitev različnih vrst povpraševanja po parkiranju na ravni sosek oziroma posameznih krajev v občini. <ul style="list-style-type: none"> • Na reprezentativnem vzorcu se vsaj vsakih deset let izvajajo ankete po gospodinjstvih, katerih podatki se uporabijo za pripravo osnovnih področij parkirne politike. • Za nekatere večje projekte oziroma ukrepe se izvajajo ankete o stanju pred in po izgradnji oziroma izvedbi.
Stopnja 4	Kot stopnja 3, a z dodatnim izvajanjem stalnih (avtomatiziranih) štetij za pridobitev podatkov o vseh parkirnih prostorih (za avtomobile in kolesa) v občini. <ul style="list-style-type: none"> • Na reprezentativnem vzorcu se redno izvajajo ankete po gospodinjstvih, katerih podatki se uporabljajo tudi za izdelavo profilov tipičnih uporabnikov avtomobilov in koles (na primer podatki glede demografije, uporabe v funkcionalne ali rekreativne namene).

Komentar:

Možne izboljšave:

Seznam dobrih praks in povezav do relevantnih virov

Načrt vodenja prometa kot most med Celostno prometno strategijo in parkirno politiko

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Integration_into_SUMP/PARK4SUMP_Good_Practise_Leuven_parking_and_sump.pdf

Hkratna prenova javnega prevoza in uvedba novega sistema parkiranja

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Integration_into_SUMP/CS16__Parking_Policy_and_PT_Vitoria-Gasteiz.pdf

Upravljanje parkiranja na celotnem območju mesta

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/General_PM_and_Policy/Park4SUMP_Parking_regulations_in_Graz_Austria.pdf

Pregleden sistem javnih parkirišč

➤ <https://international.kk.dk/live/transport-and-parking/parking-in-copenhagen/public-parking-in-copenhagen>

Digitalne parkirne dovolilnice

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Enforcement/CS11_Push_measures_enforcementUtrecht.pdf

Zagotavljanje razpoložljivosti parkirišč z dinamičnim določanjem višine parkirnine

➤ <https://www.sfmta.com/demand-responsive-parking-pricing>

Široka pokritost mesta s conami kratkotrajnega parkiranja

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/General_PM_and_Policy/PARK4SUMP_Case_Study_Parking_Management_in_Vienna.pdf

Usmerjanje avtomobilov z ulic v garažne hiše in na obrobje mesta

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/General_PM_and_Policy/Park4SUMP_good_practise_Rotterdam_park_pricing-policy_final.pdf

Omejitev skupnega števila parkirnih prostorov

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/General_PM_and_Policy/CS07_Push_measures_SupplyCapZurich.pdf

Z dobro ponudbo souporabe avtomobila do manjšega skupnega števila vozil

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Standards/CIVITAS_PARK4SUMP_Good_Practice_The_Green_Parking_Index_in_Stockholm_v2.pdf

Maksimalni namesto minimalni parkirni standardi

➤ <https://park4sump.eu/sites/default/files/2021-02/EN%20%28web%29.pdf>

Mobilna aplikacija za iskanje parkirnega prostora

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Technological_Innovations/CIVITAS_PARK4SUMP_Good_Practice_Treviso_l_park-sensor_based_information_v2.pdf

Pametno parkiranje za kratke nakupe

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Technological_Innovations/PARK4SUMP_Good_Practise_Leuven_Shop&Go.pdf

Mestni sklad za mobilnost

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Accompanying_Measures/Park4SUMP_Good_practise_Car_Pooling_Wolverhampton.pdf

Žive ulice

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Accompanying_Measures/PARK4SUMP_Good_Practise_Living_Streets.pdf

Namesto parkirnih prostorov za avtomobile raje tista za kolesa

➤ https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/General_PM_and_Policy/ParkPad_Rotterdam_-_Bike_parking_replacing_car_parks.pdf

Viri

Auwerx, P., Pressl, R., Cré, I., Kocak, N. and Rye, T. (2019): PARKING AND SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING. How to make parking policies more strategic, effective, and sustainable. Practitioner Briefing. Evropski projekt PARK4SUMP in Evropska komisija.

Pressl, R. and Köllinger, C. (2020): ParkPAD audit and certification scheme. Draft. Evropski projekt PARK4SUMP.

Pressl, R. and Rye, T. (2020): Good reasons and principles for Parking Management. Evropski projekt PARK4SUMP.

Rye, T., Mingardo, G., Hertel, M., Thiemann-Linden, J., Pressl, R., Posch, K. H. in Carvalho, M. (2015): 16 dobrih razlogov za upravljanje parkiranja. Evropski projekt PUSH&PULL.

Rye, T. in Plevnik, A. (2022): ParkPAD – orodje za oceno parkirne politike. Predstavitev na spletnem izobraževanju Nova orodja v celostnem prometnem načrtovanju mest 19. 5. 2022. Projekt Izobraževanje za trajnostno mobilnost.

Spletna stran projekta PARK4SUMP. <https://park4sump.eu/> (pridobljeno 20. 5. 2022)

Spletna stran orodja ParkPAD. <https://parkpad.eu/> (pridobljeno 20. 5. 2022)

Upravljanje parkiranja je pogosto spregledana priložnost za doseganje ciljev celostne prometne strategije in boljše kakovosti bivanja v občinah. Parkirna politika se uveljavlja kot eno glavnih orodij za občine, ki so se zavezale zmanjševanju motoriziranega prometa in emisij toplogrednih plinov, saj ponuja veliko vzvodov za vplivanje na zmanjšanje osebnega motornega prometa in njegovih negativnih posledic. Sodobno upravljanje parkiranja presega pasivno prakso, ki je bila usmerjena v dobra parkirišča in zagotavljanje enostavnega dostopa z avtomobilom do vsakega lokala v naselju. Razvilo se je v vitalen in učinkovit gradnik celostnega načrtovanja prometa.

Smernice predstavljajo orodje ParkPAD, ki občinam olajša ocenjevanje in izboljšanje kakovosti svoje parkirne politike. Parkirna politika je tu obravnavana kot dinamičen proces, ki z usklajevanjem različnih komponent dosega dobro uravnoteženo in trajnostno parkirno politiko. Z njegovo pomočjo boste lahko kakovost parkirne politike v vaši občini opredelili na podlagi ocene stopnje razvitosti ključnih šestih vsebinskih področij – pri tem boste spoznali tako učinke parkirne politike kot tudi njeno vpetost v strukturo odločanja. Na koncu boste lahko za vsako vsebinsko področje opredelili kakovostne cilje parkirne politike in spremljali njen razvoj.

Uporaba orodja ParkPAD v občinah prinaša naslednje koristi:

- okrepitev ukvarjanja z upravljanjem parkiranja;
- izmenjavo mnenj in izzivov vseh deležnikov parkirne politike, kar ni pogosta praksa;
- uskladitev mnenj glede tega, kateri deli parkirne politike delujejo dobro in kje so težave;
- določitev prioritet za prihodnje izboljšave parkirne politike;
- uvajanje novih področij ukrepanja.