



Upravljajmo parkiranje

Nacionalne smernice
za pripravo Načrtov
izvajanja parkirnih politik

Upravljammo parkiranje

Nacionalne smernice za pripravo Načrtov izvajanja parkirnih politik
© Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
November 2023

Naročnik in založnik:

Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo,
Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana

Izvajalci:

RRA LUR, Tehnološki park 19, Ljubljana
IPoP, Tržaška cesta 2, Ljubljana
LUZ d.d., Verovškova ulica 64, Ljubljana

Avtorji:

dr. Darja Šemrov, Katja Butina, Brina Medvešček, Urban Jeriha, Anja Slapničar, dr. Aidan Cerar,
Klemen Milovanovič, Rok Vodopivec, Maruša Strmec

Strokovna recenzija:

Paul Barter

Urednika:

Tadej Žaucer, Staša Kraljič

Lektorica:

Urška Petek

Fotografije:

Urša Peršič, Katja Butina, Urban Jeriha, David Verlič

Oblikovanje:

Bernarda Zaletelj

Prelom:

Bernarda Zaletelj

Tisk:

Partner graf zelena tiskarna d.o.o.

Naklada:

500 izvodov

Publikacija je brezplačna.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656.015(497.4)

UPRAVLJAJMO parkiranje : nacionalne smernice za pripravo
Načrtov izvajanja parkirnih politik / [avtorji Darja Šemrov ... [et al.] ;
urednik Tadej Žaucer, Staša Kraljič ; fotografije Urša Peršič, splet].
- Ljubljana : Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje, podnebje in
energijo, 2023. - (Zbirka nacionalnih usmeritev na področju
trajnostne mobilnosti)

ISBN 978-961-96240-2-9

COBISS.SI-ID 173648131



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



RRA LUR

IPoP

Inštitut
za politike prostora
Institute
for Spatial Policies



Upravljajmo parkiranje

Nacionalne smernice
za pripravo Načrtov
izvajanja parkirnih politik

Seznam kratic

| | |
|------|---|
| NIPP | Načrt izvajanja parkirne politike |
| OCPS | Občinska celostna prometna strategija |
| OPN | Občinski prostorski načrt |
| ZCPN | Zakon o celostnem prometnem načrtovanju |



OBVESTILO
VEDARSTVA

Učinkovito upravljanje parkiranja

Možnost parkiranja na cilju se izkazuje kot odločilni dejavnik pri izbiri načina potovanja. Dejstvo je, da je ob obilici parkirnih mest potovalne navade ljudi izjemno težko spreminjati. Izbiro trajnostnih oblik potovanj lahko spodbujamo z ukrepi na področju hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa, ključnega pomena za racionalnejšo rabo avtomobila pa je predvsem ustrezna parkirna politika. Pričujoče smernice za pripravo Načrtov izvajanja parkirnih politik predstavljajo orodje za uspešno in učinkovito upravljanje parkiranja.

Dosedanja praksa, ki skuša zadovoljiti želje po parkirnih mestih s povečevanjem parkirnih kapacitet, pogosto na račun skupnega javnega prostora in zelenih površin, ni primerna. Takšen pristop negativno vpliva na kakovost življenja, prispeva k prometnim zastojem in onesnažuje okolje. Smernice za pripravo Načrtov izvajanja parkirnih politik (NIPP) so orodje, s katerim je mogoče ustrezno oceniti trenutno stanje in potrebo po parkirnih mestih ter uravnotežiti ponudbo in povpraševanje. Cilj parkirne politike mora biti zmanjšanje deleža kratkih poti z osebnimi vozili in s tem povezanih prometnih zastojev, ki zmanjšujejo privlačnost mesta. Hkrati si mora parkirna politika prizadevati za izboljšanje varnosti in kakovosti bivanja. To je mogoče doseči s spodbujanjem alternativnih oblik prevoza, kot so hoja, kolesarjenje ali uporaba javnega prevoza.

| | |
|--|-----------|
| UČINKOVITO UPRAVLJANJE PARKIRANJA | 7 |
| Komu so namenjene smernice | 8 |
| UPRAVLJANJE S PARKIRANJEM V URBANEM OKOLJU VPLIVA NA KAKOVOST BIVANJA | 11 |
| Občine lahko in morajo upravljati s parkiranjem | 12 |
| STANJE IN POTENCIAL ZA SPREMEMBO S POMOČJO NIPP | 17 |
| Ekonomika parkiranja, javnega prostora in trajnostne urbane mobilnosti | 18 |
| PRIPRAVA NAČRTA IZVAJANJA PARKIRNE POLITIKE | 25 |
| 1. sklop: Zagon procesa | 26 |
| 2. sklop: Analiza stanja | 32 |
| 3. sklop: Oris zelenega stanja | 40 |
| 4. sklop: Priprava nabora ukrepov | 42 |
| 5. sklop: Izdelava in potrditev dokumenta | 45 |
| 6. sklop: Podpora izvajanju | 46 |
| PRILOGE | 49 |
| PRILOGA 1: Ukrepi parkirne politike | 50 |
| PRILOGA 2: Popis parkirnega utripa | 71 |
| PRILOGA 3: Splošna oblikovalska načela | 74 |
| PRILOGA 4: Na kaj moramo pomisliti pri implementaciji ukrepov | 78 |

Komu so namenjene smernice?

Smernice za pripravo NIPP so namenjene mestnim občinam, ki morajo skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju pripraviti NIPP, ter občinam, ki v sklopu občinske celostne prometne strategije (OCPS) ugotovijo, da je parkiranje eno izmed prioriternih področij urejanja. V izjemno korist bodo tistim, ki se pogosto soočajo z izzivi nezakonitega parkiranja ali pa se njihovi občani pogosto pritožujejo glede parkirnih problemov. Namenjene so tudi občinam, ki zaznavajo, da je povpraševanje po parkiranju večje od ponudbe, ne nazadnje pa tistim, ki so se zavezale zmanjševanju motoriziranega prometa in emisij toplogrednih plinov ter razvoju trajnostne mobilnosti in želijo problem parkiranja nasloviti bolj ambiciozno. NIPP, pripravljen skladno s temi smernicami, občinam zagotavlja znanje in argumente za učinkovito obvladovanje izzivov na področju parkiranja v urbanem okolju in na turističnih ter zavarovanih območjih.

Smernice so namenjene tudi strokovnjakom, ki se ukvarjajo s trajnostno mobilnostjo, parkirno politiko ali načrti njenega izvajanja. Z njihovo pomočjo lahko pripravijo učinkovit NIPP, ki uravnava ponudbo in povpraševanje po parkiranju glede na lokacijo parkirnih mest in vrsto uporabnikov. Pričujoče Smernice se lahko uporabljajo za celotno območje občine, določeno naselje ali več naselij, lahko pa le za del občine, ki se sooča z izzivi na področju parkiranja, kot so na primer mestna središča in nakupovalne ulice zunaj mestnih središč. Značilen primer so tudi turistična in zavarovana območja. V primeru, da je turistično območje dostopno iz več smeri, se območje, ki ga obravnava NIPP, lahko razteza preko več občin.

Metodologija priprave NIPP je enaka za vse občine in temelji na enakih participativnih in strokovnih korakih. Participativni koraki vključujejo sodelovanje javnosti in deležnikov pri analizi problemov, oblikovanju vizije in ciljev ter sprejemanju rešitev. Strokovni koraki vključujejo izvedbo analiz parkiranja, pripravo strokovnih podlag in predlogov ukrepov ter pripravo odlokov o parkiranju. Razlike med občinami so le v obsegu analitičnega dela, številu akterjev in javnih razprav. Metodologija priprave NIPP za turistično ali zavarovano območje je primerljiva z metodologijo za občino ali njen del, upravljanje parkiranja pa se praviloma razlikuje. Posebnosti, ki jih moramo upoštevati v procesu izdelave NIPP za turistična in zavarovana območja, so v besedilu smernic podana z zeleno barvo besedila in so povzetek poročila ***Upravljanje parkiranja v turističnih in zavarovanih območjih***, objavljenem na spletnem mestu sptm.si.

Smernice za pripravo NIPP nadgrajujejo Smernice za izboljšanje lokalne parkirne politike, ki služijo kot orodje za oceno obstoječega stanja parkiranja. Rezultati analize se smiselno uporabijo v zagonski fazi priprave NIPP.

Smernice za pripravo NIPP so rezultat projekta, ki ga je financiralo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo v okviru izvajanja operacije *Mehki ukrepi trajnostne mobilnosti* in so bile preizkušene na dveh pilotnih projektih. Predstavljajo del zbirke nacionalnih usmeritev na področju trajnostne mobilnosti, ki sistematično nastajajo pod okriljem ministrstva.

Pričujoče smernice so del prizadevanj področnega ministrstva, da z različnimi ukrepi, ravnanji in nasveti spodbuja občine k trajnostnemu razvoju prometnih sistemov.

Značilnosti turističnih in zavarovanih območij

| | Turistična občina / Turistična in rekreacijska lokacija | Turistično območje / Zavarovano območje |
|--|--|---|
| Opis | Turistična občina ali turistična in rekreacijska lokacija v občini: geografska lokacija, objekt, zanimivost ali območje znotraj ene občine, ki je privlačen za turiste in obiskovalce. | Turistično območje: geografsko območje na območju več krajev ali občin, ki združuje več turističnih in/ali zavarovanih območij v bližini drug drugega. |
| Primeri | <ul style="list-style-type: none"> - Občina, ki je vključena v Zeleno shemo slovenskega turizma. - Občina, kjer je delež prihodov turistov na prebivalca višji od 0,5. - Občina, kjer je delež prenočitev turistov na prebivalca višji od 1,0. - Občina, ki se sooča s parkirnimi težavami. - Primeri turističnih občin: Ankaran, Piran, Bled, Bohinj, Bovec, Kobarid, Kranjska Gora ... - Primeri lokacij: Šmarna gora (Ljubljana), Šmartinsko jezero (Celje), smučišča ... | Primeri turističnih/zavarovanih območij: <ul style="list-style-type: none"> - Bela krajina, - Dolina Soče, - Julijske Alpe, - Slovenska Istra, - Pohorje ... |
| Značilnosti parkirnih težav | <ul style="list-style-type: none"> - Urno nihanje - Dnevno nihanje - Sezonsko nihanje | <ul style="list-style-type: none"> - Dnevno nihanje - Sezonsko nihanje |
| Posebnost ^A | Praktično vsaka občina ima turistično ali rekreacijsko lokacijo, kjer je povpraševanje po parkirnih mestih pogosto večje od ponudbe. Težave s parkiranjem se običajno pojavljajo predvsem v popoldanskem času ali med vikendi. Pogosto ni urejenih parkirnih mest, zato prihaja do nepravilnega parkiranja, tudi na zasebnih kmetijskih, gozdnih zemljiščih. To predstavlja velik prometni, finančni in prostorski izziv lokalnih skupnosti. | Prisotne so prostorske omejitve za zagotavljanje parkirnih kapacitet in hkrati visok pritisk obiskovalcev v kratkem času na omejenem prostoru, kar povzroča negativni vpliv na okolje in lokalno prebivalstvo. Pogosti so konflikti med cilji turističnega razvoja in varstvenih režimov. Nujna sta medobčinsko sodelovanje z različnimi deležniki in podpora javnih sredstev. |
| Dokument upravljanja parkiranja | <ul style="list-style-type: none"> - NIPP točke/občine - Mobilnostni načrt^C - Občinska celostna prometna strategija^D | <ul style="list-style-type: none"> - NIPP širšega območja - Mobilnostni načrt širšega območja^C - Regionalna celostna prometna strategija |
| Ukrep | <ul style="list-style-type: none"> - Označitev/ureditev parkirišč - Upravljanje prometa - Parkirni režimi - Urejanje P+R - Izboljšanje dostopa z JPP in nemotoriziranimi sredstvi - Omejevanje dostopa z osebnim motornim prometom - Informiranje in komuniciranje | Usklajeno medobčinsko : <ul style="list-style-type: none"> - upravljanje prometa, - parkirni režimi - urejanje P+R - izboljšanje dostopa z JPP in nemotoriziranimi sredstvi - omejevanje dostopa z osebnim motornim prometom - informiranje in komuniciranje |
| Odgovornost | <ul style="list-style-type: none"> - Občina - Javni zavodi/upravljalci zavarovanih območij | <ul style="list-style-type: none"> - Vse občine na obravnavanem območju - Javni zavodi/upravljalci zavarovanih območij - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo |
| Deležniki ^B | <ul style="list-style-type: none"> - Upravljalci državne infrastrukture (npr. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Slovenske železnice) - Turistične organizacije/turistični ponudniki - Okoljevarstvene organizacije/upravljalci zavarovanih območij - Prebivalci oziroma lokalna skupnost - Turisti/obiskovalci - Redarske službe | <ul style="list-style-type: none"> - Občine - Regionalne razvojne agencije - Upravljalci državne infrastrukture (npr. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Slovenske železnice) - Medobčinske redarske službe - Turistične organizacije/turistični ponudniki - Javni zavodi/upravljalci zavarovanih območij - Prebivalci oziroma lokalna skupnost - Turisti/obiskovalci |

^A Obiskanost je močno odvisna od vremena.

^B Pomembno je, da vsi deležniki sodelujejo v procesu izdelave parkirne politike, saj imajo vsi različne perspektive in interese, ki jih je treba uravnotežiti pri sprejemanju odločitev.

^C Mobilnostni načrt naj bo v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo Mobilnostnih načrtov za ustanove (MzI, 2019) in Priložnikom za organizacijo trajnostnih športnih dogodkov (Umanotera, 2013). Primeri v Sloveniji: Mobilnostni načrt Vintgar, Mobilnostni načrt turističnega območja Rogla, Akcijski načrt Zelena Planica 2023.

^D OCPS mora biti pripravljen v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (MzI, 2021).



Intervencijska
pot



Upravljanje s parkiranjem v urbanem okolju vpliva na kakovost bivanja

Izkušnje kažejo, da so središča mest z uspešno izvedenimi ukrepi parkirne politike privlačnejša. Omogočajo raznovrstnejšo uporabo javnih prostorov, bogatejši nabor družbenih dejavnosti in pospešujejo razvoj lokalnega gospodarstva. Obenem so dostopnejša za vse oblike transporta, vključno z avtomobili. Pravilna parkirna politika lahko pripomore k zmanjšanju stroškov stanovanjske gradnje, izboljša kakovost zraka, predvsem pa oplemeniti javni prostor. Javni prostor, ki ni več namenjen zgolj parkiranju, ima namreč z družbenega, ekonomskega in okoljskega vidika bistveno višjo vrednost.

Zaradi narave sodobnega načina življenja stopnja motorizacije stalno narašča, nove soseske pa so pogosto zasnovane tako, da spodbujajo potovanje z avtomobilom. Vse to vodi v oblikovanje okolja po meri vozil in ustvarjanje obsežnih površin, namenjenih avtomobilskemu prometu. Po več desetletjih pretežno neomejenega širjenja parkirišč v najbolj obiskanih delih mesta so se številne mestne oblasti pričele zavedati, da je javno življenje zaradi prometnih zastojev, onesnaženega zraka, hrupa in zmanjšane prometne varnosti degradirano. Postalo je očitno, da parkirna infrastruktura zmanjšuje kakovost ulic, prekine sprehajalne poti in poveča razdalje med destinacijami. Izkušnje iz tujine kažejo, da dobra parkirna politika prinaša številne pozitivne učinke. Če vožnja od vrat do vrat ni več najcenejša in najpreprostejša izbira, se več ljudi odloči za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa ali deljenje prevoza. Ob tem ostane dovolj prostih parkirnih mest za tiste, ki jih resnično potrebujejo – za starejše, starše z otroki in invalide. V nekaterih primerih lahko število parkirnih mest celo zmanjšamo. Ob zmanjšani potrebi po parkiranju in z bolj učinkovito uporabo obstoječih parkirnih mest lahko prostor, ki je bil namenjen parkirnim mestom, preobrazimo v trge in ulice, namenjene širšemu krogu uporabnikov, ga preuredimo v zelene površine ali namenimo trajnostnim oblikam mobilnosti. Takšen prostor lahko namenimo gostinskim in trgovskim dejavnostim ter na ta način spodbujamo lokalno gospodarstvo, vzporedno pa dodatno spodbudimo pešačenje in kolesarjenje. Z manj vozniki, ki iščejo pristo parkirno mesto, se izboljša prometna varnost, manj je zastojev in zmanjša se onesnaževanje.

dobra parkirna politika = boljša kakovost življenja

Občine lahko in morajo upravljati s parkiranjem

Parkirno politiko v občinah ureja 24. člen Zakona o celostnem prometnem načrtovanju. V skladu z zakonom so vse občine, ki izdelajo občinsko celostno prometno strategijo, vanjo dolžne vključiti bodisi cilje in ukrepe parkirne politike ali pa kot enega od ukrepov OCPS pripraviti NIPP. Ta načrt je obvezen za vse mestne občine. Občina je odgovorna za urejanje in upravljanje prometa in parkiranja na svojem območju, pri čemer ima lahko vsaka občina drugačne potrebe in cilje. Občine področje parkiranja urejajo v okviru občinskega prostorskega načrta (OPN) ter z občinskimi odloki in drugimi akti, s katerimi izvajajo ukrepe parkirne politike (kot na primer uvajanje parkirnih režimov).

Globalne, evropske ter nacionalne strategije in usmeritve podajajo okvir za trajnostni razvoj v smeri zmanjševanja števila osebnih vozil ter povečevanja obsega ukrepov, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa. Dokumenti, ki podajajo okvir za trajnostni razvoj prometa na različnih ravneh, so navedeni na sliki v nadaljevanju.

RAVNI UPRAVLJANJA S PARKIRANJEM



JAVNI PROSTOR, UREJEN PO MERI AVTOMOBILOV

Raziskava uporabe javnega prostora za parkiranje v Gradcu v Avstriji je pokazala, da se kar 92 % javnega prostora uporablja za parkiranje avtomobilov (to ne vključuje zasebnih parkirnih mest in garaž). Le 2 % sta namenjena parkiranju koles, 3 % tvorijo območja za pešce (vštevši klopi, gostinske površine itd.). Vsega 3 % površin so namenjeni javnemu potniškemu prometu (skupaj s postajami). Rezultati raziskave jasno kažejo na izjemno prednost avtomobilov pri uporabi javnega prostora v primerjavi z drugimi potovalnimi načini.

UPRAVLJANJE PARKIRANJA V VITORII-GASTEIZ

Povezava med zagotavljanjem prostih parkirnih mest in uporabo avtomobila je očitna – kjer je zagotovljenih več parkirnih mest, se opravi več potovanj z avtomobilom. Dobro prakso upravljanja parkiranja predstavlja špansko mesto Vitoria-Gasteiz. Tu so v zadnjih letih ukynili 2.000 parkirnih mest na ulici, da bi omogočili prostor za izgradnjo infrastrukture za tramvaj, hkrati pa so izvajali aktivnosti in ukrepe za spodbujanje aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje (na primer postavitev 12.000 stojal za kolesa in varnih kolesarnic). Mesečna naročnina za uporabo varne kolesarnice znaša 3–6 evrov, registriranih pa je že več kot 2.800 uporabnikov. Z navedenimi ukrepi so dosegli povečanje deleža uporabe koles s 3 % na kar 10 %.



Občinski prostorski načrt

V OPN občine določajo med drugim tudi število, razporeditev in opremljenost parkirnih mest pri novogradnjah. Poleg osnovnega nabora parkirnih normativov za različne rabe zemljišč oziroma objekte lahko občine v OPN določijo tudi možna odstopanja. Tako lahko osnovne parkirne normative dopolnijo še s pravili za določanje ustreznega števila parkirnih mest za oblike mobilnosti, ki niso zajete v okviru osnovnih parkirnih normativov, kot so parkirna mesta za vozila invalidov ali parkirna mesta za enosledna motorna vozila ter podrobneje predpišejo dopustno lego parkirišč na gradbeni parceli. Prav tako lahko določijo zahteve glede ureditve oziroma opremljenosti parkirišč, kot so infrastruktura za polnjenje električnih vozil, odvajanje padavinske vode s parkirnih površin ali ozelenjevanje in osenčenje parkirišč.

V Sloveniji so občine doslej v OPN sprejemale predvsem določila o minimalnih parkirnih normativih, ki predpisujejo najmanjše število parkirnih mest za predvideno rabo, pri čemer so dopuščale gradnjo več parkirnih mest, kot jih določa parkirni normativ. Predvidele so enake parkirne normative za celotno občino, ne glede na lokacijo in dostopnost različnih lokacij s trajnostnimi načini mobilnosti. Toda v zadnjem času se ta trend spreminja in sledi praksam razvitejših evropskih držav in mest, kjer se minimalni normativi nadomeščajo z maksimalnimi in prilagodljivimi parkirnimi normativi. Maksimalni normativi postavljajo zgornjo mejo števila novih parkirnih mest, ki jih investitorji lahko zgradijo. Prilagodljivi parkirni normativi pa omogočajo zmanjšanje osnovnih parkirnih normativov na območjih, kjer je zagotovljena trajnostna mobilnost (odlična dostopnost javnega prevoza, vzpostavljen sistem souporabe avtomobila, ustrezna infrastruktura za kolesarjenje in pešačenje), zato je smiselno razvojna območja umeščati tja, kjer so ti pogoji že izpolnjeni, saj se s tem zmanjšajo stroški za zagotavljanje parkirnih mest. Odstopanje od parkirnih normativov, s tem pa boljšo prilagoditev števila parkirnih mest dejanskim potrebam in specifikam lokacije, je možno doseči tudi z izdelanim mobilnostim načrtom, če občina to predvidi v svojem OPN. Poleg tega lahko občine, ki spodbujajo aktivno mobilnost in uporabo kolesa za vsakodnevne poti, v parkirnih normativih določijo tudi parkirne normative za kolesa. Korak dlje je določitev parkirne kapice, s katero se tako rekoč »zamrzne« oziroma omeji število parkirnih mest na določenem območju. To pomeni, da se, ko se zgradi novo parkirišče, (denimo garažna hiša), ukinejo parkirni prostori na ulici, pridobljen prostor pa se nameni udobnejši in varnejši infrastrukturi za pešce in kolesarje ali preuredi v kakovosten javni prostor.

MINIMALNI ALI MAKSIMALNI PARKIRNI NORMATIVI?

Mesta, kot so Berlin ter številna mesta v Severni Ameriki, so prenehala predpisovati minimalne parkirne normative, niti jih niso nadomestila z maksimalnimi parkirnimi normativi. Izkušnje mest, ki so odpravila vse ali večino minimalnih parkirnih normativov kažejo, da to ni tako tvegano, kot se pogosto zdi. Investitorji sami presojajo potrebe po parkiranju v sklopu novih objektov in le redko presodijo tako napačno, da pride do težav. Investitorji zagotavljajo več parkirnih mest na lokacijah, kjer je odvisnost od avtomobila velika, odprava minimalnih parkirnih normativov pa jim omogoča, da na lokacijah z dobro dostopnostjo do javnega prevoza brez tveganja zgradijo manj parkirnih mest.

PRILAGODLJIVI PARKIRNI NORMATIVI

Primer dobre prakse je Mestna občina Ljubljana, ki na tem področju že sledi sodobnim trendom in za določena območja oziroma rabe objektov v okviru OPN omogoča prilagoditev (zmanjšanje) parkirnih normativov na podlagi izdelanega mobilnostnega načrta, če se z njim dokaže, da predlog prometne ureditve pomeni uresničevanje ciljev Celostne prometne strategije. Za spodbujanje uporabe kolesa za vsakodnevne poti in zagotavljanje primerne kolesarske infrastrukture je smiselno določiti parkirne normative za kolesa. Tudi na tem področju je Mestna občina Ljubljana primer dobre prakse.

Odlok o ureditvi parkiranja

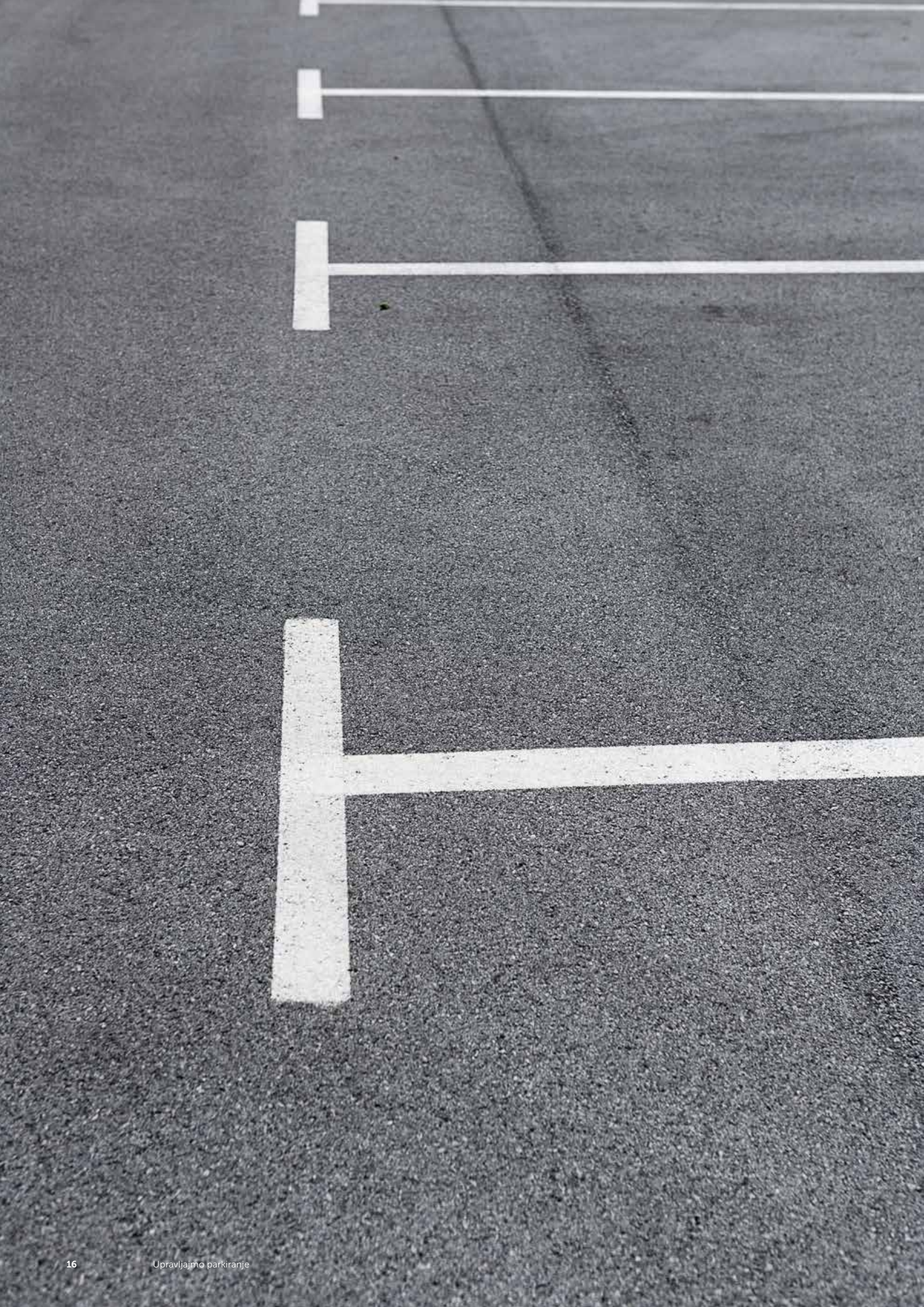
Za učinkovito upravljanje, vzdrževanje in nadzor nad javnimi parkirišči lahko občina sprejme pravila v okviru odloka, ki ureja parkiranje. V tak odlok so vključene vse ključne vsebine s področja upravljanja parkiranja, kot na primer razdelitev območja občine na parkirne cone, določanje parkirnih režimov za posamezno parkirno cono (na primer uvedba plačljivega ali časovno omejenega brezplačnega parkiranja), določanje načinov plačevanja parkirnine in pogojev za pridobitev parkirnih dovolilnic. Odlok določa tudi omejitve parkiranja na javnih parkiriščih in na območjih rezerviranih za pešce – peš cone (npr. omejitve glede parkiranja tovornih vozil, bivalnih vozil, avtobusov, določila in omejitve glede dostave v ožjih mestnih središčih in podobno). V odloku se opredeli tudi pristojnosti, obveznosti in druge pravice pri izvajanju posameznih določil (na primer obveznosti upravljavca parkirišč, pristojnosti redarske službe v zvezi z nadzorom, kazensko politiko in podobno).

V Odlok o ureditvi parkiranja se pravno formalno zapišejo ugotovitve NIPP oziroma drugih strateških dokumentov s področja načrtovanja prometa (na primer OCPS).

VIRI:

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu sptm.si, vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- 16 dobrih razlogov za upravljanje parkiranja, »push&pull« (<https://www.europeanparking.eu/en/activities/push-pull/>)
- Primeri dobih praks na področju upravljanja prometa (<https://www.itdp.org/2011/01/18/europes-parking-u-turn-from-accommodation-to-regulation/>)
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2022-01-3086?sop=2022-01-3086>)
- Upravljanje kolesarjenja in parkiranja (<http://civitas.eu/news/bicycles-and-parking-management-in-ventura-gasteiz>)
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana (<https://www.ljubljana.si/assets/OPN-MOL/2010-78-4264-NPB21.pdf>)



Stanje in potencial za spremembo s pomočjo NIPP

Pri upravljanju s parkiranjem bomo uspešnejši, če bomo sledili sodobnim paradigmam parkiranja. Te lokalnih »problemov s parkiranjem« nič več prenačljeno ne enačijo s pomanjkanjem parkirnih mest. V sodobnih paradigmah parkiranja veliko število parkirnih mest ni vedno zaželeno. Enako velja za brezplačno parkiranje in parkiranje po načelu "prvi pride, prvi parkira". Namesto tega bi morali pred razmišljanjem o razširitvi parkirnih kapacitet najprej preizkusiti rešitve za upravljanje s parkiranjem, kot so boljše izvajanje ukrepov parkirne politike, prometna signalizacija in informiranje, določanje cen in oblikovanje parkiranja. Ukrepi za upravljanje s parkiranjem bodo z veliko verjetnostjo rešili problem že v zgodnji fazi, in to z nizkimi stroški (ali celo z dobičkom) ter na načine, ki so skladni z ostalimi cilji mesta.

Slovenske občine se s problematiko upravljanja parkiranja najpogosteje ukvarjajo znotraj OPN, OCPS, trajnostnih urbanih strategij, le nekaj pa jih ima izdelan NIPP. Občine v svojih strateških dokumentih za zmanjševanje števila parkirnih mest v mestnih središčih ter v turističnih in zavarovanih območjih najpogosteje predvidevajo nadomeščanje obstoječih parkirišč na ulici s parkirišči na obrobju mest. Predvidijo gradnjo parkirišč, garažnih hiš ali parkirišč za uvedbo P+R sistema na obrobju mesta, hkrati pa si zastavijo, da bodo poskrbele za učinkovit javni potniški promet ter ustrezno infrastrukturo za kolesarje in pešce. Veliko občin že izvaja posamezne ukrepe upravljanja s parkiranjem, kot so območja s parkirnim režimom, časovno omejeno parkiranje, plačljivo parkiranje, poseben režim za stanovalce ali uvedba maksimalnih parkirnih normativov. Vendar pa se parkirni režim pogosto vzpostavi le v enem ali nekaj območjih v občini.

Občine ukrepov upravljanja parkiranja, predvidenih v strateških dokumentih (OPN, OCPS, NIPP), najpogosteje ne izvajajo v celotnem obsegu tudi zaradi strahu pred nasprotovanjem javnosti, saj je omejevanje in pogojevanje parkiranja praviloma neprijubljeno ukrep. Vendar izkušnje občin, ki že spremljajo učinke uvedenih ukrepov parkirne politike, kažejo, da so po morebitnem uvodnem nezadovoljstvu občanov ukrepi sprejeti z odobravanjem, saj že občutijo pozitivne učinke, kot so večja prometna varnost, olajšano iskanje prostega parkirnega mesta, privlačnejši izgled ulic in podobno. Pri tem velja poudariti, da zakonodaja omogoča obravnavo parkirnin kot namenskih sredstev, kar pomeni, da lahko lokalne skupnosti ta sredstva namenijo za točno določene investicije v izboljšanje pogojev za trajnostne oblike mobilnosti in tako hitreje dosežejo pozitivne učinke uvedenih ukrepov parkirne politike ter večje zadovoljstvo prebivalcev. Nekatere občine to že zelo uspešno počnejo.

Ekonomika parkiranja, javnega prostora in trajnostne urbane mobilnosti

Stroške brezplačnih parkirišč neposredno ali posredno krijejo vsi prebivalci mesta. Dostopnost brezplačnih parkirnih prostorov denimo pomeni višje najemnine za poslovne prostore v nakupovalnem središču, kar se odraža v višjih cenah storitev in izdelkov za potrošnike; za novo parkirišče za avtomobile, ki ga je subvencionirala občina, so prebivalci prispevali preko dajatev. Posledice pa občutijo tudi posredno, saj se zaradi dragih investicij v zagotavljanje parkirnih mest ne izvajajo drugi ukrepi.

Upravljanje parkiranja tvori pomemben vir občinskih prihodkov. Glavni viri so plačila parkirnin, dovolilnic ter parkirnih kazni, pri čemer največji delež prihodkov predstavljajo parkirnine. Ocenjeno je, da v Sloveniji javna parkirna mesta občinam prinesejo okoli 24 milijonov prihodkov na leto. Iz občinskih proračunov je razvidno, da so kazni in prihodki od parkirnin in dovolilnic del integralnih prihodkov, nekatere občine pa parkirnine že uporabljajo kot namenske prihodke za investicije v trajnostne naložbe, kot so investicije v trajnostne oblike mobilnosti, v oživljanje središča, urejanje prometnih površin, razvoj pešpoti in kolesarske mreže, razvoj učinkovitega javnega prevoza, urejanje parkov, spodbujanje P+R sistemov in sistemov souporabe vozil ter uporabe električnih vozil.

Drug vidik ekonomike parkiranja je vrednost parkirnih mest v Sloveniji, ki je ocenjena na nekaj več kot 3,7 milijarde evrov. Od tega znaša vrednost javnih parkirišč, ki jih upravljajo občine in predstavljajo eno tretjino vseh parkirnih mest, 1,3 milijarde evrov. Kljub visokim stroškom izgradnje parkirnih mest je veliko teh mest brezplačnih, njihove stroške pa posredno plačujemo vsi, ne samo uporabniki parkirišč. K stroškom parkirnih mest moramo poleg investicije v izgradnjo prišteti tudi stroške vzdrževanja, ki znašajo med 2 % in 8 % stroškov gradnje. Poleg tega bomo, če poskušamo zadostiti povpraševanju po parkiriščih s pretiranim številom parkirnih mest, nenamerno spodbudili več prometa, kar bo povzročilo negativne vplive na okolje, izgubo časa in energije zaradi zastojev ter dodatne prometne nesreče in onesnaževanje – stroške, ki jih nosi celotna družba. Z ustrezno parkirno politiko lahko dosežemo, da za uporabo javnega prostora plača tisti, ki ta prostor zaseda, torej uporabnik parkirnega mesta, sredstva, pridobljena iz parkiranja pa se namensko uporabijo za (pre)ureditev javnih prostorov in načrtni razvoj trajnostne mobilnosti.

Ustrezna predstavitev nove parkirne politike z vsemi pozitivnimi učinki, ki jih prinaša občini, posameznikom in podjetjem, bo skupaj s transparentnim upravljanjem novega finančnega vira ter vlaganj v mesto omilila stališča zagovornikov brezplačnega parkiranja za vse in povsod.

Višina parkirnine

V Sloveniji imamo v primerjavi s sosednjimi državami nadpovprečno število parkirnih mest na prebivalca, povprečno število parkirnih mest na osebni avtomobil in podpovprečne cene parkiranja. Ta razmerja kažejo, da imamo v Sloveniji v vsakem trenutku na voljo množico prostih parkirnih mest, kar pomeni očitno nesmiselno rabo omejenega prostora. Obenem se nizke cene na parkiriščih z visokim povpraševanjem odražajo v tem, da uporabniki na teh lokacijah težko najdejo prosto parkirno mesto. Slovenske občine zaradi nizkih cen parkirnin v proračun dobijo manj denarja kot občine v tujini. Poleg tega območja, kjer je ponudba parkirnih mest višja kot je povpraševanje, cena parkiranja pa nizka, spodbujajo uporabo osebnih vozil tudi za izrazito kratke poti, ki bi jih zlahka opravili peš ali s kolesom, oziroma spodbujajo uporabo avtomobila za poti, ki bi jih lahko opravili z učinkovitim javnim prevozom.

Višina parkirnine igra ključno vlogo pri reguliranju privlačnosti parkirišča, s tem pa njegove zasedenosti. Na območjih, ki so bolj obiskana, kot so na primer mestna središča ali turistične točke, je povpraševanje po parkirnih mestih večje. Uvedba višjih parkirnin na takšnih območjih je pomemben mehanizem za ohranjanje ravnotežja med povpraševanjem in ponudbo parkirnih mest. Lokalne oblasti, ki želijo zmanjšati količino prometa, lahko tudi omejijo ponudbo parkirišč na takih območjih, hkrati pa z ustreznimi visokimi parkirninami ohranjajo ravnovesje med povpraševanjem in ponudbo. Cene parkirnin praviloma padajo z oddaljenostjo od centra mesta in turističnih točk. Obstaja tudi možnost določitve različnih višin parkirnine glede na emisijske značilnosti ali velikost vozila, ki pa ima kompleksnejše posledice. Ker si nizkoemisijske avtomobile praviloma privoščijo premožnejši, tak ukrep lahko krepi družbeno neenakost, nasprotno pa lahko nižje parkirnine za manjša vozila stimulirajo uporabo mestnemu okolju bolj prilagojenih vozil.

Ceno parkiranja znotraj posameznega območja lahko določamo po metodi preizkušanja in napak, in sicer tako dolgo, da dosežemo ustrezno zasedenost parkirišča (85 %). Vendar v primeru, da ta postopek privede do nižje cene parkiranja v središču mesta kot je strošek javnega prevoza, sklepamo, da je središče mesta prenasičeno z javnimi parkirišči, kar ga naredi preveč privlačnega za uporabo avtomobila. V takem primeru bo večina javnosti z razumevanjem sprejela prizadevanja mesta, da naredi javni prevoz bolj konkurenčen z zmanjšanjem števila parkirnih mest in hkratnim zvišanjem cen parkiranja na tem območju.

V Sloveniji je večina parkirišč brezplačnih, na plačljivih parkiriščih pa se cene gibljejo od 0,25 €/ uro (Škofja Loka, šolski center) do 3,00 €/ uro v turističnih območjih (četrtina ura parkiranja v Predjami). V določenih parkirnih conah je prvih 30 ali 60 minut pogosto brezplačnih.

Nekatere občine že uvajajo plačljivost parkirnih mest za zaposlene v javnih zavodih (Maribor, Novo mesto, Piran, Kranj).

Parkirna ni namenjena le kritju stroškov parkiranja, ampak je potrebna za uravnavanje ponudbe in povpraševanja po parkirnih mestih na frekventnih lokacijah in v času največjega povpraševanja. V takih primerih mora biti višina parkirnine takšna, da ne povzroča negativnih stranskih učinkov, ki se pojavijo, ko so parkirna mesta zasedena in vozniki zaradi iskanja prostega parkirnega mesta krožijo in s tem pogosto prispevajo k poslabšanju prometnih razmer, nekateri pa se zatečejo k nezakonitemu parkiranju.

Dovolilnice

Parkirne dovolilnice za stanovalce in lastnike nepremičnin

V stanovanjskih območjih je smiselno upravljati parkiranje s parkirnimi dovolilnicami za stanovalce in lastnike poslovnih prostorov. Na območjih, kjer se plačuje parkirnina, priporočamo izdajo dovolilnic stanovalcem in lastnikom poslovnih prostorov, ki jim dovoljujejo parkiranje v bližini doma oziroma poslovnega prostora. Ta možnost naj bo na voljo le tistim, ki bivajo v stavbi, ki nima pripadajočega zemljišča, na katerem bi prosilec za dovolilnico lahko parkiral in je zato odvisen od javnega parkirnega prostora. Priporočamo, da se število parkirnih dovolilnic za posamezno stanovanje ali poslovni prostor omeji. Smiselno je uvesti progresivno ceno parkirnih dovolilnic (nižja cena prve dovolilnice in višja za naslednje) in hkrati zagotoviti brezplačna parkirišča na nekoliko oddaljenih lokacijah. Progresivna cena dovolilnice za drugi in tretji avtomobil je učinkovito orodje za zmanjševanje povpraševanja po parkirnih mestih v stanovanjskih območjih. Parkirna mesta v bližini stanovanj so pravičnejše razdeljena med stanovalce in lastnike poslovnih prostorov, število avtomobilov v soseski pa se zmanjša in lažje je najti prosto parkirno mesto. Podobno kot pri parkirnini se tudi za parkirne dovolilnice lahko uvede popust za manjša vozila in vozila višjih emisijskih razredov, pri čemer je potrebno v razmislek vzeti potencialno krepitev družbene neenakosti tega ukrepa (kot navedeno v prejšnji točki).

V Sloveniji nekatere občine ponujajo prvo dovolilnico na stanovanjsko enoto po nižji ceni, medtem ko so naslednje dražje. Cene dovolilnic se začnejo pri 12 evrih (prva dovolilnica za prebivalce Mestne občine Velenje), večinoma znašajo okrog 50 evrov, dosežejo pa tudi vrednost 250 evrov letno (splošna letna dovolilnica Mestne občine Velenje).

Stanovalci namesto obstoječih zasebnih parkirišč pogosto uporabljajo javna parkirišča, če so na voljo brezplačno ali po ugodni ceni in so lahko dostopna.

Parkirne dovolilnice za zaposlene, obiskovalce in druge uporabnike

Za uporabnike, ki določeno plačljivo parkirišče uporabljajo večkrat (zaposleni, obiskovalci ...), se presodi smiselnost možnosti nakupa splošne dovolilnice. Pri tem naj velja, da je treba upoštevati posebnosti posamezne lokacije in uskladiti ukrep z vsemi režimi, ki veljajo v bližini, progresivno naraščanje cen (nižja cena za prvo dovolilnico podjetja in višja za naslednje), omejitev števila dovolilnic na podjetje, možnost izdaje dovolilnice za manj kot eno leto ter višje cene v primerjavi s cenami parkirnih dovolilnic za stanovalce. Ali pa možnost izdaje letnega dovoljenja za parkiranje za zaposlene na območju plačljivega parkiranja, ki se ne plača pavšalno za celo leto, temveč po dejanskem številu dni, ko je zaposleni koristil parkirno mesto. Na ta način bomo spodbujali aktivno mobilnost in uporabo javnega potniškega prometa. Če se odločimo za nižjo ceno parkirnih dovolilnic za stanovalce za manjša vozila in vozila višjih emisijskih razredov, primerljivo ravnamo tudi pri določanju cen splošnih dovolilnic.

Prihodki od plačil parkirnin in dovolilnic prispevajo k povečanju prihodkov mesta brez povečanja finančnega bremena za prebivalce; prihodki morajo biti (vsaj delno) namenjeni financiranju javnega prevoza in infrastrukture za aktivno mobilnost.

Nadzor nad parkiranjem

Še tako premišljeni ukrepi ne bodo delovali brez ustreznega nadzora in sankcioniranja kršiteljev. Nadzor nad parkiranjem izvaja redarska služba, in sicer redarji preverjajo (ne)plačilo parkirnin v plačljivih conah (prekoračitev plačanega časa parkiranja ali neplačilo parkirnine) ter zaznavajo kršitve, ki niso povezane s plačevanjem parkirnine, denimo parkiranje na pločniku, kolesarski stezi ali na zelenicah. Zaračunavanje parkirnin in izrekanje morebitnih kazni za kršitve pri parkiranju v javnosti praviloma ni dobro sprejeto, zato je pomembno, da se ti prihodki transparentno vlagajo v ukrepe, ki bodo koristili mestnemu prebivalstvu in spodbujali trajnostne oblike mobilnosti ter razvoj mesta.

Nadzor parkiranja trenutno izvaja redarska služba, praviloma z obhodi po ulicah. Sodoben pristop k nadzoru, ki se v tujini že uspešno uporablja, denimo tudi v Opatiji na Hrvaškem, vključuje uporabo vozila, motorja ali avtomobila, s tehnologijo za samodejno prepoznavanje registrskih označb vozila. Sistem primerja zabeležene registrske označbe vozila z registrskimi označbami vseh vozil v centralni digitalni bazi, kjer so shranjeni podatki o plačanih parkirninah in izdanih dovolilnicah. Za vozila, ki niso v tej bazi, redarji nato na kraju samem preverijo, ali gre za kršitev in ustrezno ravnajo. Centralna digitalna baza registrskih označb vozil, za katera je plačana parkirnina oziroma izdana dovolilnica, je predpogoj za uvedbo tega naprednega nadzornega sistema.

Pridobivanje, zbiranje, obdelava in vodenje podatkov, pridobljenih iz naprav za samodejno pridobivanje podatkov o vozilih, nameščenimi ali vgrajenimi na, ob ali v vozišče ceste oziroma cestno telo ali z napravami, nameščenimi na ali v vozila pristojnih služb, mora biti skladno z zakonom, ki ureja celostno prometno načrtovanje. Pred uvedbo naprav za samodejno prepoznavanje podatkov o vozilih mora občina skladno z zakonom, ki ureja varstvo osebnih podatkov, izdelati oceno učinka v zvezi z varstvom osebnih podatkov.

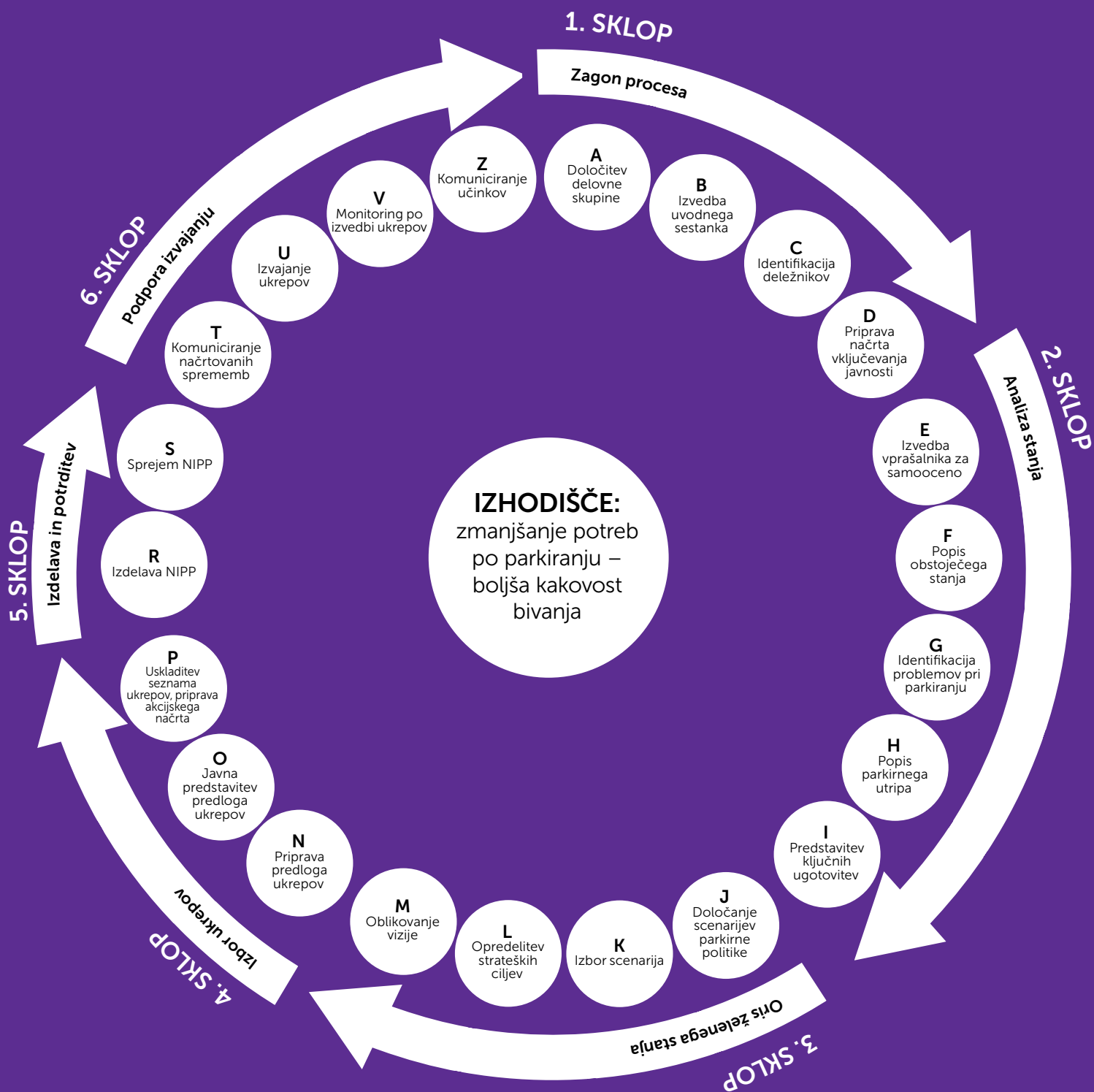
VIRI:

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu sptm.si, vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- Strateški okvir upravljanja parkiranja v Sloveniji (sptm.si)
- Stroški parkiranja v Škofji Loki (Parkiranje v Škofji Loki – skofjaloka.si)
- Stroški parkiranja v Predjami (Parkirišča »Park Postojnska jama« – postojnska-jama.eu)
- Cenik dovolilnic v Velenju (Vloge za izdajo parkirnih dovolilnic, letnega abonmaja, parkirne karte – kp-velenje.si)
- ScanScooter v Opatiji (<https://www.opatija21.hr/parkiralista/318-scanscooter-kontrola>)
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/2022)
- Zakon o varstvu osebnih podatkov (Uradni list RS, št. 163/22)



Sklopi in koraki priprave Načrta izvajanja parkirne politike



Priprava Načrta izvajanja parkirne politike

NIPP lahko pripravi občina s pomočjo svojih kadrov, vendar je običajno, da jih v sodelovanju z občino pripravi zunanji izdelovalec. Priporočamo, da se izdelovalci udeležijo izobraževanja za pripravo NIPP. Upoštevati je treba pričujoče smernice in pravilnik o pripravi NIPP ter zagotoviti ustrezne finančne in kadrovske vire tako za pripravo kot za izvajanje. Priprava NIPP je organizacijski izziv za občino, saj se parkiranje dotika več področij delovanja (promet, gospodarske dejavnosti, stanovanja, turizem ipd). Zato je pomembno, da sodelujejo različni oddelki in da vključijo NIPP v svoje redne programe dela. Stroški priprave NIPP so odvisni od velikosti in števila območij ter od zahtevnosti občine.

Čas, potreben za pripravo NIPP, je odvisen od mnogih dejavnikov. Število in velikost analitičnih območij vpliva na potrebno število participativnih aktivnosti, npr. javnih razprav. Število parkirnih mest vpliva na zahtevnost izdelave evidence parkirišč in parkirnega utripa. Pripravljenost vodstva občine in občinske uprave pa daje takt celotnemu procesu.

V tabeli so podane ocene trajanja in zahtevnosti posameznih sklopov priprave. Všet je čas aktivnosti, ki ne vključuje morebitnih prekinitev zaradi zunanjih dejavnikov.

POTREBEN ČAS ZA PRIPRAVO NIPP

| Sklop priprave NIPP | Trajanje pri občini (v mesecih) | Trajanje pri mestni občini (v mesecih) | Zahtevnost | Stroški |
|------------------------------------|---------------------------------|--|------------|---------|
| 1. Zagon procesa | 1–2 | 1–2 | nizka | nizki |
| 2. Analiza stanja | 3–5 | 4–6 | visoka | visoki |
| 3. Oris zelenega stanja | 1–2 | 2–3 | srednja | srednji |
| 4. Priprava nabora ukrepov | 1–2 | 1–3 | srednja | srednji |
| 5. Izdelava in potrditev dokumenta | 1–3 | 2–4 | srednja | srednji |
| 6. Podpora izvajanju | 6–12 | 6–18 | srednja | nizki |
| Koraki 1–5 | 7–14 | 10–18 | | |

Za manjše občine je možno NIPP pripraviti v 7 mesecih, za večje mestne občine pa je pričakovan čas do leta in pol.

1. sklop: Zagon procesa

Zagon procesa priprave NIPP je prvi korak občine, da izboljša stanje parkiranja na območju. V tem koraku je treba določiti delovno skupino, izvesti uvodni sestanek, identificirati ključne deležnike in pripraviti načrt vključevanja z deležniki in javnostjo. Pri tem se moramo soočiti z izzivom, kako usmeriti deležnike, ki imajo različne poglede na parkiranje, v skupno prizadevanje za upravljanje parkiranja. Zagon procesa je uspešen, ko so deležniki seznanjeni s potekom procesa, ko razumejo svoje vloge in časovnico ter ko prispevajo k predvidljivosti procesa.

A: DOLOČITEV DELOVNE SKUPINE

Delovna skupina naj bo sestavljena tako iz predstavnikov vodstva občine kot predstavnikov občinske uprave, s katerimi bo izdelovalec med pripravo NIPP redno v stikih. V razširjeno delovno skupino naj bodo vključeni še ključni deležniki.

Odločevalci (županje ali župani, občinski sveti) so pomemben deležnik, saj so pristojni za sprejemanje odločitev o parkirni politiki v občini. Njihove potrebe in pričakovanja glede parkiranja so odvisne od političnih usmeritev, volilnih programov, javnega mnenja in drugih dejavnikov. Odločevalci lahko prispevajo k oblikovanju parkirne politike z izražanjem svojih vizij, ciljev in prednostnih nalog glede parkiranja ter s podporo in sprejemanjem predlaganih ukrepov.

Občinska uprava (uradniki na področju prometa, prostora, investicij, gospodarskih javnih služb itd.) je pomemben deležnik, saj je odgovorna za pripravo, sprejem in izvajanje parkirne politike v občini. Njene potrebe in pričakovanja glede parkiranja so odvisne od strateških ciljev, proračunskih omejitev, zakonskih zahtev in drugih dejavnikov. Občinska uprava lahko prispeva k oblikovanju parkirne politike z zagotavljanjem podatkov, strokovnega znanja in sodelovanja z drugimi deležniki.

Ključni deležniki so tiste skupine, ki preko predstavnikov sooblikujejo stanje parkiranja ali upravljanje z njim. So pomemben vir informacij za pripravljavce NIPP, saj vtisa o utripu kraja, navadah prebivalcev in ustreznosti ukrepov ne moremo pridobiti zgolj z opazovanjem. Nabor ključnih deležnikov, vključenih v širšo delovno skupino, se oblikuje za vsak NIPP posebej glede na lokalne posebnosti. Mednje spadajo inšpektorat in redarstvo, lastniki oz. upravljavci parkirnih kapacitet, večji generatorji prometa (večji zaposlovalci, storitve, dogodki), večji investitorji, lokalni izvajalec javnega prevoza, zagovorniške skupine ipd.

Organizatorji prireditev oziroma lastniki zemljišč so pomembni deležniki, ko se pripravljajo NIPP v turističnih ali zavarovanih območjih. Vodstva občin in občinskih uprav pogosto nimajo vseh potrebnih informacij ali pristojnosti za učinkovito vodenje procesa izdelave NIPP za turistično ali zavarovano območje, zato je njihova vloga predvsem v koordinaciji in povezovanju različnih deležnikov.

B: IZVEDBA UVODNEGA SESTANKA

Namen uvodnega sestanka je, da se člani delovne skupine sestanejo, se seznanijo z načeli sodobnih parkirnih politik, pregledajo relevantne dokumente in določijo območje obravnave. Na sestanku je potrebno opraviti naslednje korake:

Predstavitev sodobnih parkirnih politik: Delovna skupina naj se spozna s sodobnimi načeli učinkovitega upravljanja parkiranja, ki koristijo tako prebivalcem kot drugim deležnikom. Pri tem se bo izognila nepotrebni in dragim investicijam v preveliko število parkirnih mest, ki lahko povzročijo negativne učinke na okolje in kakovost bivanja.

Seznanitev z relevantnimi dokumenti: Delovna skupina mora pregledati obstoječe dokumente, ki se nanašajo na parkiranje. To so lahko občinske celostne prometne strategije (OCPS), občinski prostorski načrt, odloki, ki urejajo parkiranje, študije parkiranja, analize povpraševanja in ponudbe parkirnih mest, nabor razvojnih projektov ter ankete o zadovoljstvu uporabnikov parkirišč. Ti dokumenti lahko služijo kot izhodišče za analizo stanja ter identifikacijo problemov in priložnosti za izboljšanje parkirne politike.

Opredelitev območja: Delovna skupina mora določiti, katero območje bo zajemala parkirna politika. To je lahko celotno območje občine, eno ali več naselij občine ali del, ki ima posebne izzive ali potrebe glede parkiranja, npr. zavarovano ali turistično območje.

C: IDENTIFIKACIJA DELEŽNIKOV

Identifikacija deležnikov (stanovalci, obiskovalci, zaposleni, trgovci, izobraževalne ustanove itd.) je pomemben korak pri pripravi NIPP, saj omogoča identifikacijo in vključevanje različnih interesov, potreb in pričakovanj glede ureditve parkiranja. Osnovni nabor deležnikov je naveden spodaj, v pomoč pa so tudi **Nacionalne smernice za izboljšanje lokalne parkirne politike – Sive prostore spreminjamo v zelene priložnosti**¹.



¹ 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.

Stanovalce in stanovalke parkirne razmere v njihovem bivalnem okolju neposredno zadevajo. Stanovalci imajo pogosto občutek lastništva nad parkirišči v njihovi bližini, čeprav je to lahko skupni vir, ki ni njihova dejanska last. Njihove potrebe in pričakovanja glede parkiranja so odvisni od njihove lokacije, dostopnosti do javnega prevoza, lastništva avtomobila, navad in preferenc. Stanovalci in stanovalke lahko prispevajo k oblikovanju parkirne politike z izražanjem svojih mnenj, predlogov in pobud ter s sodelovanjem pri izvedbi ukrepov.

Obiskovalci in obiskovalke so potencialni uporabniki parkirnih mest v mestnih središčih ali drugih ciljnih lokacijah in drugi obiskovalci območja (pešci, kolesarji). Njihove potrebe in pričakovanja glede parkiranja so odvisni od namena obiska, razpoložljivosti alternativnih načinov prevoza, časa in cene parkiranja. Obiskovalci in obiskovalke lahko prispevajo k oblikovanju parkirne politike z izražanjem svojega zadovoljstva ali nezadovoljstva z obstoječimi parkirnimi rešitvami ter s spreminjanjem svojih mobilnostnih navad.

Zaposleni in zaposlene so pogosti uporabniki parkirnih mest v bližini svojih delovnih mest. Njihove potrebe in pričakovanja glede parkiranja so odvisni od razdalje med domom in delom, razpoložljivosti javnega prevoza, fleksibilnosti delovnega časa, stroškov parkiranja in drugih dejavnikov. K oblikovanju parkirne politike lahko prispevajo z izražanjem svojih potreb in želja ter s sodelovanjem pri izvedbi ukrepov, kot so mobilnostni načrti za ustanove, skupna vožnja, kolesarjenje ali hoja na delo.

Trgovska in storitvena podjetja so odvisna od dostopnosti njihovih poslovnih prostorov za stranke, ki do njih prihajajo z vsemi prometnimi načini, zato imajo pogosto močno izoblikovana mnenja o pomembnosti parkirišč v njihovi bližini. Njihove potrebe in pričakovanja glede parkiranja so odvisni od vrste dejavnosti, lokacije, konkurence, ciljnega trga in drugih dejavnikov. Lastniki trgovskih in storitvenih podjetij lahko prispevajo k oblikovanju parkirne politike z izražanjem svojega stališča do obstoječih ali predlaganih parkirnih rešitev ter s sodelovanjem pri izvedbi ukrepov, kot so priključitev svojih parkirišč skupnemu občinskemu upravljanju, zelena mestna logistika ter spodbujanje trajnostnih načinov prevoza med strankami in zaposlenimi.

Izobraževalne ustanove so pogosto generatorji prometa in povpraševanja po parkirnih mestih v svoji okolici. Njihove potrebe in pričakovanja glede parkiranja so odvisni od velikosti, lokacije, števila učencev, dijakov ali študentov ter zaposlenih. Izobraževalne ustanove lahko prispevajo k oblikovanju parkirne politike z izražanjem potreb in težav zaposlenih, učencev in obiskovalcev glede dostopa in parkiranja ter s sodelovanjem pri izvedbi ukrepov, kot so mobilnostni načrti za ustanove, spodbujanje trajnostnih načinov prevoza med učenci, dijaki, študenti in zaposlenimi.

Državne organizacije (npr. Slovenske železnice, DARS) so upravljavci ali ponudniki infrastrukture ali storitev, ki so povezane s parkiranjem ali mobilnostjo v občini. Njihove potrebe in pričakovanja glede parkiranja so odvisni od njihovega poslanstva, strategije, poslovnega modela in drugih dejavnikov. Državne organizacije lahko prispevajo k oblikovanju parkirne politike z zagotavljanjem informacij ter sodelovanjem pri usklajevanju ukrepov in izvajanju skupnih projektov.

D: PRIPRAVA NAČRTA VKLJUČEVANJA DELEŽNIKOV IN JAVNOSTI

Vse korake priprave NIPP je smiselno podpreti z izvajanjem načrta vključevanja javnosti, v katerem se v sodelovanju z občinsko službo za odnose z javnostmi opredelijo ključna orodja in časovnica komuniciranja ter vključevanja. Sodelovanje z javnostjo znižuje politično tveganje pri uvajanju manj priljubljenih ukrepov oziroma veča legitimnost rešitev. Lokalni prebivalci in drugi ključni deležniki so hkrati pomemben vir informacij za pripravljavce NIPP, saj vtisa o utripu kraja, navadah prebivalcev in ustreznosti cenovne politike ne moremo pridobiti zgolj z opazovanjem.

Pri participaciji ima javnost določeno mero vpliva na rezultat, zato se od nje pričakuje sodelovanje. Pri komunikaciji pa gre za posredovanje sporočila ljudem, ki ne zahteva niti ne pričakuje povratne informacije. Oba procesa morata biti sinhronizirana, da sta učinkovita.

Komunikacijski del načrta opisuje, kako bomo obveščali o pripravi NIPP in o končnem rezultatu - ukrepih za parkiranje. Poudarili bomo cilje in pričakovane učinke teh ukrepov, ki bodo del širše vizije za boljši javni prostor in mobilnost. Treba je uporabljati različne komunikacijske pristope, da dosežemo čim več različnih javnosti - torej od tiskanih medijev, medijev v prostoru in vse do spletnih, radijskih in televizijskih kanalov.

Participativni del, za razliko od komunikacijskega, vsebuje metode participacije občanov pri oblikovanju nove parkirne politike. Na ta način nam lahko občani in ostali ključni deležniki sporočijo svoje skrbi, želje ter izkušnje s področja parkiranja.

To ne pomeni, da v vsakem primeru želje ali skrbi občanov v celoti upoštevamo – še vedno sledimo strokovnim pristopom k urejanju parkiranja, vendar pa ukrepom, za katere nam občani sporočijo, da jih skrbijo oziroma da se z njimi ne strinjajo, namenimo dodatno pozornost. Ponovno jih premislimo in ovrednotimo v smislu učinkov, nato pa, če se vseeno odločimo zanje, posvetimo več pozornosti komunikaciji potencialnih pozitivnih učinkov ukrepov.

Vključevanje prebivalcev in ostalih deležnikov je še posebej koristno in pomembno za določanje zelenega stanja in za tehtanje kompromisov, s katerimi se bo morda treba soočiti. Vendar pa ni potrebno, da se jim daje glas pri vseh odločitvah, na primer tistih, ki so bolj povezane z izvajanjem ali tehniko. Izbira rešitev za plačilo ali za nadzor parkiranja tako ni običajna tema za vključevanje. Pri občutljivih temah, na primer pri določanju cenovne politike pa je treba biti posebej pozoren in previden, saj bi slabo vodeno vključevanje lahko ogrozilo doseganje zelenih in potrebnih rezultatov.

Tipični participativni kanali so: fokusne skupine, javne razprave ter splošne in kartografske ankete, opravljene na terenu ali na spletu. Hkrati si lahko pomagamo tudi s testnim uvajanjem ukrepov, nato pa po določenem času izmerimo podporo ukrepom. Seveda ob uvedbi ukrepa napovemo, da je uvedba testna, dolgoročno pa bo ukrep obveljal le ob doseganju ustreznih učinkov, kar ocenijo člani delovne skupine. Vendar pa čas testiranja ukrepa ne sme biti prekratek, saj se pozitivni učinki ukrepa pokažejo šele, ko se ljudje nanj navadijo.

V turističnih občinah in občinah z zavarovanimi območji, ki so za obisk še posebej zanimive v času turistične sezone ali večjih (tradicionalnih) dogodkov, število obiskovalcev v teh razmeroma kratkih obdobjih močno preseže število prebivalcev, lahko tudi za nekajkrat. V analizi obstoječega stanja je treba ustrezno ovrednotiti stanje v konici in izven nje ter prilagoditi načrt komuniciranja z javnostjo.

Pri pripravi načrta vključevanja javnosti za turistična in zavarovana območja ter obmejne občine je treba upoštevati, da morajo biti informacije dostopne v različnih jezikih za različne uporabnike, da je pomembna centralizacija (da so vse informacije dostopne na enem mestu, npr. na spletni platformi) ter, da je treba ustrezno izbrati ključne deležnike in javnost, ki jih vključimo v proces priprave NIPP.

Fokusna skupina je srečanje z majhno skupino ljudi, ki predstavljajo različne interesne skupine, povezane s parkiranjem (npr. stanovalci, obiskovalci, zaposleni, trgovci, invalidi ...). Na srečanju se jim postavljajo vprašanja o njihovih izkušnjah, mnenjih in predlogih glede parkiranja. Fokusna skupina je oblika skupinskega intervjuja, ki navadno traja 90 minut, medtem ko je optimalno število udeležencev šest ali sedem.

Javna razprava je javno srečanje z večjo skupino ljudi, ki so zainteresirani za parkirno politiko. Na srečanju se jim predstavi ozadje upravljanja s parkiranjem ter proces in do takrat opravljene korake priprave NIPP. Nato se jim omogoči, da izrazijo svoje mnenje, izpostavijo pereče probleme s parkiranjem ter postavijo vprašanja ali predloge glede parkiranja.

Ankete dosežejo širši krog ljudi kot ostale metode, zaradi česar zagotavljajo bolj zanesljivo in reprezentativno sliko javnega mnenja. Hkrati je možno v procesu anketo večkrat ponoviti in primerjati rezultate. Poleg splošnih so primerne tudi kartografske ankete, na katerih lahko anketiranci označijo točke, kjer imajo težave ali predloge za izboljšanje parkiranja. Ankete so lahko spletne ali opravljene na terenu, na primer na stojnici na obiskani lokaciji v mestu. Tako pridemo v stik z novimi javnostmi, ki se morda ali celo verjetno ne bi udeležile javne razprave. Za polemične teme bo dobro zasnovana anketa veliko boljši način za ugotavljanje mnenj celotne skupnosti kot druge metode sodelovanja, kot na primer javne razprave, ki so lahko podvržene pristranskosti ozkih segmentov skupnosti.

Intervjuji so namenjeni pridobivanju informacij o percepciji, izkušnjah in predlogih deležnikov glede parkiranja v mestih. Intervjuji se lahko izvedejo individualno ali v skupinah, ustno ali pisno, osebno ali na daljavo.

Delavnica je namenjena spodbujanju dialoga, sodelovanja in konsenza med deležniki glede vizije, ciljev in ukrepov parkirne politike. Delavnica se lahko izvede v živo ali preko spleta, z uporabo različnih tehnik in orodij za moderiranje in dokumentiranje. Slaba stran delavnic je, da moramo število udeležencev vedeti vnaprej, hkrati pa potrebujemo več moderatorjev. Dobra stran je, da lahko ukrepe, cilje ali pristope pojasnujemo znotraj manjših skupin, kar praviloma poveča raven konsenza.

Primera vključevanja javnosti iz različnih občin

ZRAČNI POSNETKI POTRDILI PRAVLNOST MERITEV

V eni izmed manjših slovenskih občin je parkiranje najbolj problematično v času vrhuncev zimske in poletne turistične sezone. Analize parkirnega stanja smo opravili v času šolskih počitnic, tako med kot ob koncu tedna. Občani so nas vsakič prepričevali, da številke ne odražajo razmer in da je vozil veliko več. Zato smo pred javno razpravo o rešitvah izvedli dnevni in nočni prelet soseske z dronom, ponovno preverili podatke o zasedenosti parkirnišč in jih javnosti pokazali v slikah in številkah. Občani so se ob ogledu posnetkov končno le strinjali, da je število vozil res takšno, kot smo ga prikazali.

Z RAZLIČNIMI METODAMI PRIDOBljena MNENJA

V pilotnih občinah smo analizirali, kako ljudje dojemajo parkirne težave in primerjali stališča, zbrana na javni razpravi, s tistimi iz spletne ankete ter mnenji naključnih mimoidočih, ki smo jih zabeležili med sprehodom po mestu na dan javne razprave. Ugotovili smo, da so bila stališča udeležencev, pridobljena na različne načine, usklajena. Če temu ne bi bilo tako, bi raziskali tudi razloge za razhajanja.



2. sklop: Analiza stanja

Da bodo ukrepi parkirne politike učinkoviti, morajo biti prirojeni lokalnemu okolju in odgovarjati na potrebe posameznih uporabnikov parkirišč. V tem sklopu se soočamo z izzivom različnih stopenj pripravljenosti in poznavanja parkirnega področja ter pomanjkanja obstoječih podatkovnih virov, ki jih je treba pridobiti na novo. Pri tem nam lahko pomaga tudi orodje SIPARK za upravljanje parkiranja. Sklop je uspešno izveden, če imamo merljive in preverljive podatke, ki nam omogočajo, da dosežemo zadovoljivo stopnjo soglasja o dejanskem stanju med ožjo in širšo delovno skupino ter javnostjo. Ugotovitve je pomembno povzeti tako, da so podatki uporabni za nadaljnje sklope.

E: IZVEDBA VPRAŠALNIKA ZA SAMOOCENO

Delovna skupina izpolni vprašalnik, ki je priložen Nacionalnim smernicam za izboljšanje lokalne parkirne politike – Sive prostore spreminjamo v zelene priložnosti. Vprašalnik je namenjen oceni trenutnega stanja parkiranja na območju občine in preverjanju usklajenosti z nacionalnimi in evropskimi cilji in smernicami. Vprašalnik vsebuje vprašanja o ciljih, strategijah, ukrepih, instrumentih, organizaciji in financiranju parkirne politike. Celoten vprašalnik s splošnimi in podrobnimi vprašanji izpolni predstavnik občine, ki dela na področju parkiranja, preostala delovna skupina pa izbor trinajstih splošnih vprašanj. Rezultati vprašalnika bodo pomagali delovni skupini pri načrtovanju nadaljnjih korakov in aktivnosti.

F: POPIS OBSTOJEČEGA STANJA

Analiza ima za cilj zbrati vse pomembne podatke o parkiriščih in dejavnikih, ki nanje vplivajo. To vključuje določitev območja, pregled obstoječega stanja parkirišč, analizo cenovne politike, javnega prevoza ter po potrebi tudi generatorjev prometa in dnevnih migracij.

OBVEZNE VSEBINE

Opredelevanje analitičnega območja

Opredelevanje območja, ki se obravnava v analitičnem delu, mora biti jasna, natančna in utemeljena. Zajema naj problemske cone, kot so npr. mestno središče, stanovanjske soseske in industrijske cone, vseeno pa naj tvori smiselno celoto. Pri določitvi območja nam je lahko v pomoč predhodno sodelovanje z delovno skupino, deležniki in javnostjo, kjer so se identificirali izzivi pri parkiranju. Povsem možno je tudi, da se analitično območje še prilagodi po opravljeni delni analizi stanja, zlasti po poglavju Identifikacija problemov pri parkiranju. V primeru izdelave NIPP za turistična in zavarovana območja je treba upoštevati možnost, da se lahko raztezajo preko več občin.

Primer različnih območij obravnave v procesu priprave NIPP za Občino Medvode



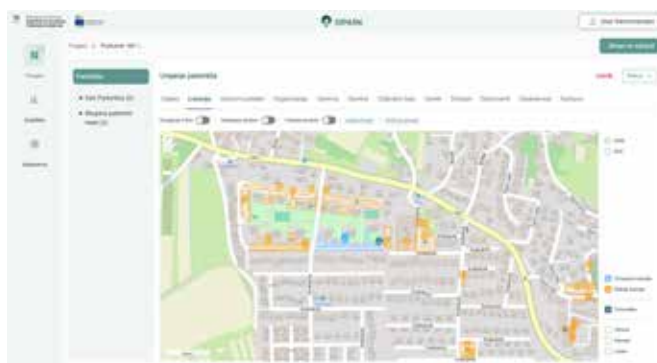
| Kaj | Splošno območje NIPP | Območje obravnave NIPP | Analitično območje | Območje analize parkirnega utripa |
|----------------|---|--|---|--|
| Opis | Občina | Mesto / naselje | Parkirišča v urbanem delu in na drugih izbranih lokacijah | Letna parkirna dovolilnica |
| Kdaj se določi | V projektni nalogi | V zagonu procesa | V fazi analize stanja | V pripravi analize parkirnega utripa |
| Kaj vključuje | NIPP s svojimi sistemskimi ukrepi obravnava celotno občino. | Splošna zamejitev obravnave NIPP na izbrana naselja. | Vključuje dele naselij ter dodatne lokacije, za katere je potrebno razumevanje obstoječega stanja. Za to območje izdelamo evidenco parkirišč. | Vključuje parkirišča, na katerih nas zanimajo podatki o zasedenosti in uporabnikih, tj. kjer prihaja do težav. |

Evidenca parkirišč

Za načrtovanje in izvajanje učinkovite parkirne politike je treba imeti natančen pregled nad obstoječimi parkirišči. Za analitično območje, ki smo ga definirali v prvem koraku, zberemo podatke o posameznih parkiriščih. V popis vključimo parkirišča na ulicah in izven njih ter ustrezno opišemo tudi vse posebnosti, kot so parkirna mesta za dostavo, taksi, za vozila invalidov, mesta s polnilnimi postajami, območja s pogostim nelegalnim parkiranjem ipd. Parkirišča kartiramo ter s pomočjo že obstoječih podatkov in terenskega dela pridobimo informacije o namembnosti, dostopnosti, lastništvu, parkirnem režimu, številu parkirnih mest in drugih značilnostih parkirišč. Pri tem je treba upoštevati tudi parkirišča v zasebni rabi, ki so dostopna javnosti (npr. pri trgovinah in gostinskih lokalih) ali pa so namenjena določenim skupinam uporabnikov (npr. pri stanovanjskih stavbah in podjetjih).

Pomemben delež parkirnih kapacitet je lahko tudi zasebnih, do katerih splošna javnost nima prostega dostopa (npr. ograjena parkirišča večjih zaposlovalcev). Takšna parkirišča imajo velik vpliv na mobilnost uporabnikov, ki so jim namenjena hkrati pa predstavljajo priložnost za učinkovitejšo rabo in upravljanje, s tem da se odprejo za širšo javnost. Če imamo to možnost, v evidenco vključimo tudi ta parkirišča.

Občine naj za učinkovito upravljanje parkirišč izkoristijo nacionalno platformo SIPARK (sipark.nap.si), kjer so parkirišča standardizirano opisana in vključena v NAP.si. S tem bodo podatki o parkiriščih na voljo za ustvarjanje uporabniških storitev.



Cene parkirnin in dovolilnic

Analiza cen parkiranja in parkirnih dovolilnic je pomemben del parkirne politike, saj vpliva na povpraševanje po parkirnih mestih. Poleg cen parkirnin in dovolilnic zbiramo tudi informacije o tem, kje veljajo in kje ne, o delovnem času med delovniki, vikendi in možnih sezonskih spremembah, o vrstah dovolilnic in obdobju veljavnosti ter drugih podrobnostih. Cene parkiranja in dovolilnic morajo biti usklajene z zelenimi učinki, kot so zmanjšanje prometne obremenitve, povečanje uporabe javnega prevoza, kolesarjenja in hoje ter izboljšanje kakovosti zraka in javnega prostora. Koristno je primerjati cene parkiranja in dovolilnic z drugimi, primerljivimi mesti v Sloveniji ali v Evropi, ki imajo podobne značilnosti – geografske, gospodarske, kulturne ali družbene itd. To lahko pomaga pri oblikovanju optimalne cenovne politike, ki bo ustrezala lokalnim razmeram in potrebam. Primerjava cen parkiranja in dovolilnic lahko tudi pomaga pri političnem procesu, saj lahko pokaže, kako so druga mesta uspešno uvedla spremembe v svoji parkirni politiki, kakšni so bili njihovi izzivi ter kakšne so bile koristi uvedenih ukrepov.

| PARKIRANJE (predlog cenika v NIPP Škofja Loka) | | |
|---|------------------------------|----------------------------|
| Sprotno plačevanje parkirnine | Mesečna parkirna dovolilnica | Letna parkirna dovolilnica |
| 1,00 €/h v I. coni 0,50 €/h v II. coni | 20 € | 240 € |
| MESTNI AVTOBUS | | |
| Enosmerna vozovnica | Mesečna vozovnica | Letna vozovnica |
| 0,50 € | 15 € | 120 € |

Vir: <https://www.skofjaloka.si/Datoteke/UpravljalceDatotek/131/parkiranje/postajalisca%20naprej%20vozni%20redi%20podlubnik.pdf>

Ponudba javnega potniškega prometa

Ponudba javnega potniškega prometa je pomemben dejavnik, ki lahko vpliva na deleže posameznih vrst potovanj (ang. modal split). Boljša ponudba javnega potniškega prometa lahko zmanjša potrebo po uporabi osebnih avtomobilov in s tem zmanjša prometno obremenitev in zasedenost parkirnih mest.

Ponudba javnega potniškega prometa se lahko oceni s pomočjo analize dostopnosti do postaj in postajališč javnega potniškega prometa (vlak in avtobus). Dostopnost pomeni, kako hitro in enostavno lahko uporabniki dosežejo postajo ali postajališče javnega potniškega prometa s svoje lokacije. Poleg dostopnosti pa je pomembna tudi pogostost voženj in destinacije, do katerih javni potniški promet pelje.

Analiza dostopnosti je dejavnik, ki omogoča, da občina lahko prilagaja parkirne normative glede na lokacije v občini. Primer dobre prakse je merjenje dostopnosti javnega prevoza (PTAL) v Londonu, kjer ta merila vplivajo na upravljanje parkiranja, vključno z omejevanjem največjega števila parkirnih mest.

Analize o ponudbi JPP je možno povezati tudi z anketami o načinu dostopa, ki ugotavljajo, kako in od kod pridejo pešci na določeno območje. Te ankete so koristne pri spreminjanju parkirnih ureditev v trgovskih ali mestnih predelih, kjer trgovci na drobno pogosto nasprotujejo takšnim spremembam. Ankete lahko pokažejo, da so precenjevali delež strank, ki pridejo z avtomobilom in da več denarja zapravijo uporabniki drugih načinov prevoza.

Tudi ceno parkiranja je smiselno primerjati in uskladiti s ceno javnega prometa. Parkiranje nikakor ne sme biti cenejše od cene vozovnice javnega prometa, hkrati pa je to razmerje dobro izhodišče za komuniciranje cene parkiranja.

DOPOLNILNE VSEBINE

Generatorji prometa

Če območja obdelave izdelovalci ali drugi sodelujoči ne poznajo dovolj dobro, je za boljše razumevanje prostora smiselno opraviti analizo generatorjev prometa. Generatorji prometa so kraji, kjer se ustvarja veliko povpraševanje po parkiranju, saj so povezani z avtomobilskimi potmi. Vsaka avtomobilska pot se namreč začne in konča s parkiranjem, zato je pomembno, da se pri načrtovanju parkirne politike analizira, kje in kateri so generatorji prometa. To lahko storimo s pomočjo podatkov o gostoti stanovanj, gostoti delovnih mest in podatkov o storitvah, ki so na voljo v različnih delih občine. Ti podatki nam pokažejo, kje so najverjetnejši cilji ali izvori avtomobilskih poti in s tem lokacije parkirnih mest. Zaradi pomanjkljivih in razpršenih podatkov je lahko takšna analiza zahtevna in manj zanesljiva.

V primeru turističnih občin je treba določiti lokacije znamenitosti in objekte storitvenih dejavnosti, število turistov in obiskovalcev ter analizirati sezonska nihanja.

Dnevna mobilnost

Dnevna mobilnost je pomemben dejavnik, ki vpliva na prometno obremenitev in parkirno povpraševanje v mestih. Analizira se lahko s pomočjo podatkov Statističnega urada Republike Slovenije, ki prikazujejo število in smer dnevnih migracij po občinah. Ti podatki omogočajo uvid v generatorje prometa na medobčinski ravni in identifikacijo ključnih prometnih tokov in vozlišč.

Dnevno mobilnost naj parkirna politika naslavlja na način, da bo upoštevala potrebe in navade delovnih migrantov, spodbujala uporabo trajnostnih načinov prevoza ter zmanjševala negativne učinke osebnega prometa.

G: IDENTIFIKACIJA PROBLEMOV PRI PARKIRANJU

Pri načrtovanju parkirne politike je pomembno, da se, poleg kvantitativnih podatkov, prisluhne tudi zaznavanju problemov na parkiriščih s strani različnih deležnikov in uporabnikov. To lahko pomaga pri identifikaciji potreb, pričakovanj in predlogov za izboljšanje parkiranja. Cilj aktivnosti je pridobiti kvantitativne in prostorske podatke o zaznavanju problemov na parkiriščih, spodbuditi participacijo javnosti in dialog med deležniki.

Za zaznavanje problemov na parkiriščih se lahko uporabijo različne metode, kot so intervjuji, fokusne skupine, javne razprave ter splošne ankete in kartografske ankete, opravljene na spletu ali na terenu – glej poglavje Priprava načrta vključevanja deležnikov in javnosti, stran 29.



H: POPIS PARKIRNEGA UTRIPA

Parkirni utrip je metoda za ugotavljanje zasedenosti parkirnih mest v analitičnem območju, ki temelji na periodičnem popisu parkiranih vozil. Rezultat analize parkirnega utripa predstavlja merljiv prikaz učinkovitosti obstoječih parkirnih režimov in daje utemeljeno podlago za njihovo morebitno prilagoditev.

Metodologija popisa parkirnega utripa omogoča pridobitev podatkov o zasedenosti parkirnih mest – kdaj so ta zasedena in koliko časa je parkirano posamezno vozilo, iz česar pa lahko tudi ocenimo, kdo parkirna mesta uporablja (zaposleni, stanovalci, obiskovalci ...). Popis se izvaja s terenskim štetjem parkiranih vozil – ročno ali z uporabo elektronskih naprav, kot so kamere, senzorji ali mobilne aplikacije. Štetje se izvaja v različnih dneh med tednom in konec tedna, od jutra do večera, da se zajame različne vrste rabe parkirišč. Pri štetju se beleži tudi vrsta vozila (osebno vozilo, tovorno vozilo, počitniško vozilo ...) in morebitne kršitve. Rezultati štetja se nato analizirajo s pomočjo statističnih metod in se grafično prikažejo.

Primer popisnega lista s periodičnimi obhodi (vir: NIPP Škofja Loka)

| | območje | | št. parkirišča | opis parkirišča | št. parkirnih mest | | | | |
|--------|--|-------------------|--|--------------------|--|---|---|-----------------|--|
| | PARTIZAN- SKA / ŠOLSKA | | 157 | Ob Šolski ulici | 11 |  | | | |
| ura: | 5:00 | 7:00 | 9:00 | 11:00 | 13:00 | 15:00 | 17:00 | 19:00 | 21:00 |
| SLIKA: |  | |  | |  | |  | |  |
| 1 | 32 srebrn opel | 32 srebrn opel | 32 srebrn opel | 32 srebrn opel | 32 srebrn opel | | us bel audi | | |
| 2 | 99 bel peugeot | 99 bel peugeot | 99 bel peugeot | 99 bel peugeot | 99 bel peugeot | | 60 srebrn opel | 60 srebrn opel | |
| 3 | 36 bel bmw | 36 bel bmw | 36 bel bmw | 36 bel bmw | 36 bel bmw | 04 crn opel | 41 bel renault | 41 bel renault | 41 bel renault |
| 4 | 08 oranzen suzul | 08 oranzen suzuki | 08 oranzen suzuki | 08 oranzen suzuki | 08 oranzen suzuki | | | | |
| 5 | 18 črn hyundai | 18 črn hyundai | 18 črn hyundai | 18 črn hyundai | 18 črn hyundai | | 42 rjav peugeot | | |
| 6 | 58 črn nissan | 58 črn nissan | 58 črn nissan | 58 črn nissan | 58 črn nissan | rd bel ford | te bela honda | te bela honda | |
| 7 | | 64 siv citroen | 64 siv citroen | 64 siv citroen | 64 siv citroen | 3c moder citroen | 3c moder citroen | 47 rdeč peugeot | 47 rdeč peugeot |
| 8 | | 38 siva škoda | 38 siva škoda | Aa moder ford | Fs rjav vw | | | | 65 bež citroen |
| 9 | | 16 bel suzuki | 16 bel suzuki | 16 bel suzuki | Dm rdeca skoda | Dm rdeca skod | 24 siva mazda | 24 siva mazda | |
| 10 | 52 srebrn vw | 52 srebrn vw | 52 srebrn vw | EN crn mercedez | Be bel peugeot | | 79 moder vw | | |
| 11 | | | | | | | be bel peugeot kombi | | |

Analiza parkirnega utripa je pomembna za upravljanje parkirišč, saj omogoča oblikovanje parkirnih režimov, ki so osnovani na merljivih podatkih in odražajo značilnosti posamezne lokacije.

Zanimive ugotovitve iz analiz v pilotnih mestih

V pilotnem mestu je bila pogosta težava pomanjkanje parkirnih mest pri železniški postaji, kjer bi ljudje lahko pustili svoje avtomobile in nadaljevali pot z vlakom. Parkirni utrip je razkril, da so v času konice na voljo nekatera prosta parkirna mesta, vendar parkirni režim preprečuje daljše parkiranje. Poleg tega so parkirni režimi neusklajeni, saj so parkirišča v bližini postaje brezplačna (in zasedena), tista bolj oddaljena pa plačljiva (in prazna). Zato smo med ukrepi predlagali, da se v okolici postaje uvedejo plačljiva parkirišča, na katerih je dovoljen daljši čas parkiranja.

Na mestu nekdanje vojašnice v pilotnem mestu se nahaja izjemno veliko parkirišče, ob katerem je tudi tržnica. Tu je vsak dan možno brezplačno parkirati, razen enkrat na mesec, ko velik del parkirišča zavzame obsežna tržna prireditev. Kljub temu se prebivalci sosednjega naselja visokih stolpnic pritožujejo nad pomanjkanjem parkirnih mest, medtem ko parkirišče pri tržnici ostaja prazno. Veliko sogovornikov je bilo prepričanih, da je parkiranje na tem območju prepovedano, čeprav to dejansko velja samo za en dan v mesecu.

V Medvodah so mnogi menili, da je njihovo mesto postalo neformalno P+R parkirišče za potnike iz Gorenjske, saj gre za ugodno mesto za parkiranje in prestopanje na vlak proti Ljubljani. Zato smo na železniški postaji Medvode opravili anketo, ki je razkrila, od kod in na kakšen način potniki prispejo na postajo. Ugotovili smo, da so skoraj vsi potniki iz Medvod, le redki pa iz drugih občin.

I: PREDSTAVITEV KLJUČNIH UGOTOVITEV

Po opravljeni analizi stanja je treba pripraviti in predstaviti ključne ugotovitve, ki bodo služile kot podlaga za načrtovanje parkirne politike. Ključne ugotovitve so povzetek glavnih izzivov in priložnosti, ki se nanašajo na parkiranje. Biti morajo jasne, jedrnate in utemeljene na podatkih, ki so bili zbrani in analizirani v prejšnjih korakih. Predstavijo se lahko v obliki besedila ter tabel, grafov ali kart, ki ilustrirajo stanje.

Ključne ugotovitve se lahko razdelijo na različne kategorije, kot so:

- Stanje parkirišč: Ugotovitve o številu, velikosti, lokaciji, namembnosti, dostopnosti, režimu in cenah parkiranja, ter drugih značilnostih parkirišč.
- Povpraševanje in ponudba parkirnih mest: Kolikšna je ponudba parkirnih mest ter kakšna je njihova zasedenost? Kje in kdaj je največje povpraševanje (zasedenost višja od 85%)? Katera so parkirišča, ki izstopajo?
- Zaznavanje problemov na parkiriščih: Mnenja, izkušnje in predlogi deležnikov in uporabnikov glede parkiranja.
- Problematične točke: Označite mesta, kjer so avtomobili pogosto parkirani nepravilno, zlasti tam, kjer ovirajo javni prevoz ali ogrožajo pešce ali kolesarje.
- Dostopnost: Kako dostopno je območje? Ali lahko avtomobil hitro in enostavno nadomestimo z aktivno mobilnostjo in JPP? Kako dostopna so parkirišča?
- Vpliv parkiranja na okolje: Kako parkiranje posredno ali neposredno vpliva na kakovost zraka, vroče točke v naselju, varnost, javni prostor in druge okoljske dejavnike.

Ključne ugotovitve analize stanja je pomembno predstaviti ožji in širši delovni skupini, kjer se določijo tudi prioritete za nadaljnje ukrepanje, ter na javni razpravi. Slednja prispeva k informiranju, motiviranju in vključevanju javnosti v parkirno politiko. Poleg tega je potrebno soočiti percepcijo o parkiranju z dejanskimi podatki, ki so bili zbrani in analizirani. Če se percepcija in podatki ujemajo, pomeni, da je javnost dobro seznanjena in razume problematiko parkiranja.

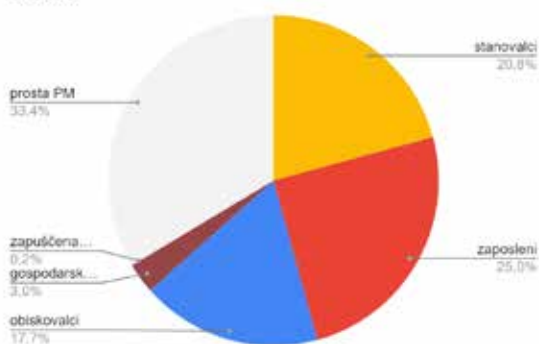
Ključne ugotovitve glede izzivov pri parkiranju v Škofji Loki (vir: NIPP Škofja Loka)

V Škofji Loki je dovolj parkirnih mest

V obravnavanih območjih, na razdalji do 15 minut peš ali s kolesom od središča mesta, je tudi ob največji zasedenosti (dopoldne), še vedno prostih 40 % parkirnih mest. V samem središču je v konici prosta tretjina parkirnih površin. Takrat je največ uporabnikov parkirišč zaposlenih. S primernim upravljanjem parkiranja in razporeditvijo vozil na najbolj primerna parkirišča, se lahko sprosti problematične lokacije in izboljša njihovo dostopnost za vse oblike mobilnosti.

Deleži uporabnikov v konici - SREDIŠČE

Ura: 9:00





/ ZAKAJ UREJITI PARKIRANJE? /

- Uveličati atraktivnost lokacije poslovanja i stanovanja
- Izboljšati privlačnost za poslovanje, razvoj grada
- Održavati parkiranje ispod površine i površinskih parkirnih mesta
- Izboljšati promet i sigurnost u okviru grada



3. sklop: Oris zelenega stanja

V tem sklopu določimo in izberemo scenarije parkirne politike, ki kažejo, v katero smer želimo razvijati parkiranje na območju. Na podlagi scenarijev opredelimo strateške cilje in oblikujemo vizijo, ki izraža našo zeleno prihodnost. Pri tem se moramo soočiti z izzivom, kako uskladiti zeleno stopnjo ambicioznosti med vodstvom občine in javnostjo ter kako upravljati s pričakovanji, ki izhajajo iz različnih scenarijev. Sklop je uspešno izveden, ko so interesi deležnikov usklajeni ter vizija in strateški cilji jasno opredeljeni in usmerjeni k oblikovanju ukrepov.

J: DOLOČANJE SCENARIJEV PARKIRNE POLITIKE

V tej fazi še ne govorimo o konkretnih ukrepih, temveč o možnih scenarijih in kaj lahko pri posameznem pričakujemo, kar poskušamo prikazati čim bolj grafično in jasno. Scenariji naj temeljijo na podatkih iz prejšnje faze (analiza obstoječega stanja). Pomembno je imeti zmernejše ter tudi odločnejše scenarije, da deležniki in odločevalci vidijo različne težnje glede razvoja občine. Namen je, da čim več ljudi pripeljemo v polje racionalnega razmišljanja. Najbolje s številkami in dejstvi, na katerih utemeljujemo posamezne scenarije.

Nekaj primerov scenarijev in pričakovanj

Scenarij A: Brez sprememb. To je scenarij, ki prikazuje, kako bi se stanje parkiranja razvijalo, če ne bi bilo nobenih sprememb v parkirni politiki. To pomeni, da bi se ohranili obstoječi parkirni režimi, ukrepi, instrumenti, organizacija in financiranje parkirne politike. Na takšen način ni mogoče pričakovati sprememb na bolje, saj bi se nadaljevali obstoječi problemi in izzivi parkiranja, kot so pomanjkanje parkirnih mest na obremenjenih točkah, prazna parkirišča na oddaljenih točkah, nezadovoljstvo uporabnikov ter negativen vpliv na okolje in javni prostor.

Scenarij B: Optimizacija. V tem scenariju prikažemo, kako bi se stanje parkiranja razvijalo, če bi se izvedle zmerne izboljšave v upravljanju parkiranja. To pomeni, da bi se uredili ustreznejši parkirni režimi ter instrumenti, organizacija in financiranje parkirne politike. Pričakuje se, da se izboljša učinkovitost upravljanja, poveča dostopnost in zadovoljstvo uporabnikov ter zmanjša negativen vpliv na okolje in javni prostor.

Scenarij C: Transformacija. Ambicioznejši scenarij, ki prikazuje, kako bi se stanje parkiranja razvijalo, če bi se izvedle korenite spremembe. To pomeni nadaljevanje in razvijanje scenarija B z uvajanjem strožjih parkirnih režimov, ki bi močno zmanjševali število poti, opravljenih z avtomobilom. Zmanjševalo se bo število parkirnih mest ter sočasno izdatno namenjala finančna sredstva in javni prostor v izboljšanje drugih mobilnostnih načinov. Scenarij vodi k zmanjšanju povpraševanja po parkiranju, spodbujanju uporabe alternativnih načinov prevoza, povečanju kakovosti življenja in velik korak v smeri trajnostnega razvoja mobilnosti.

Pri pripravi NIPP za turistična in zavarovana območja je treba posebno pozornost nameniti različnim spremembam glede števila in strukture obiskovalcev. Te spremembe se lahko pojavijo zaradi različnih okoliščin, kot so spremembe v trendih potovanj, spremembe v potrošniških navadah, vpliv globalnih dogodkov ali nenadne krize, kot je pandemija.

Različni scenariji lahko vključujejo različen obseg turističnega obiska, spremembe v strukturi obiskovalcev in vpliv zunanjih dejavnikov.

Različen obseg turističnega obiska: Scenariji morajo upoštevati možnosti različnega obsega turističnega obiska, od optimističnih scenarijev z visokim številom obiskovalcev do pesimističnih z nizkim številom obiskovalcev.

Spremembe v strukturi obiskovalcev: Scenariji morajo upoštevati tudi spremembe v strukturi obiskovalcev, kot so spremembe v demografiji, nacionalnosti, interesih in preferencah obiskovalcev.

Vpliv zunanjih dejavnikov: Scenariji morajo vključevati tudi vpliv zunanjih dejavnikov, kot so gospodarske razmere, spremembe v prometnih povezavah, vreme, naravne nesreče in druge krize.

K: IZBOR SCENARIJA

Izbor scenarijev je participativno orodje za usklajevanje interesov med odločevalci in javnostjo. Namen izbora scenarija je ugotoviti želeno stopnjo ambicioznosti pri udeležanju strateških ciljev parkirne politike. Sodelujočim na delavnici, javni razpravi ali v anketi se predstavi scenarije, ki prikazujejo različne stopnje uresničevanja in njihove pričakovane učinke, oni pa naj izberejo tistega, ki se jim zdi za njihovo občino najprimernejši.

Velika podpora konzervativnim scenarijem (primer scenarija A) lahko kaže na slabše razumevanje vloge upravljanja parkiranja, na nezaupanje v vodstvo občine, pripravljavce NIPP ali pa v sestavo deležnikov, ki favorizirajo uporabo avtomobilov. V tem primeru moramo izboljšati komunikacijo in bolje pojasniti, kakšen vpliv ima upravljanje parkiranja na promet, rabo prostora, okolje, družbo in ekonomijo. Možnost izbora takšnega scenarija je podana zato, da z vsemi deležniki preverimo splošno klimo in nivo razumevanja problematike.

V primeru velike podpore naprednim scenarijem (primer scenarija C) pa so lahko pričakovanja akterjev visoka, možne so večje spremembe v paradigmi in kulturi parkiranja.

L: OPREDELITEV STRATEŠKIH CILJEV

Pri upravljanju parkiranja lahko občina zasleduje več strateških ciljev, njihova prioritizacija pa naj se opravi v delovni skupini in na javni razpravi.

Ključni cilji upravljanja parkiranja, povzeti po National parking management guidance, Key principles of parking management (<https://www.nzta.govt.nz/assets/resources/national-parking-management-guidance/national-parking-management-guidance.pdf>):

- Prednostno namenjanje javnega prostora v širšo javno korist.
- Učinkovitejša uporaba parkirišč.
- Parkiranje naj bo urejeno tako, da bodo imeli prednost tisti, ki parkirno mesto najbolj potrebujejo.
- Stroški, povezani z zagotavljanjem parkiranja, naj bodo pravično razdeljeni med uporabnike.
- Parkirna politika naj podpira zelen učinek na potovalne navade.
- Z upravljanjem parkiranja naj se podpira razvoj kakovostnega javnega prostora.
- Upravljanje parkiranja naj temelji na dejstvih in se posodablja glede na učinke.
- Zagotovljena naj bo dobra uporabniška izkušnja.

M: OBLIKOVANJE VIZIJE

Vizija parkiranja je srednjeročna opredelitev, ki določa, kako naj območje upravlja parkiranje v naslednjih, približno 7 letih. Vizija naj izhaja iz OCPS in se oblikuje v razširjeni delovni skupini, ki jo sestavljajo ključni deležniki, občinska uprava in odločevalci. Vizija se na javni razpravi ali z anketo preveri v javnosti, da se zagotovi njena sprejemljivost.

»Škofja Loka je mesto po meri ljudi, k čemur pomembno prispeva tudi upravljanje parkiranja. Parkirišča so primerno urejena, da zagotavljajo učinkovito in pravično rabo javnega prostora ter boljšo dostopnost za pešce, kolesarje in tiste, ki avtomobil na svojih poteh potrebujejo.«

4. sklop: Izbor ukrepov

V tem sklopu oblikujemo akcijski načrt, ki vsebuje ukrepe za uresničitev vizije in ciljev. Predlog ukrepov javno predstavimo in dokončno uskladimo v delovni skupini, ki vključuje vse deležnike. Pri tem se soočimo z izzivom, da se lahko deležniki strinjajo o splošnih usmeritvah, vendar imajo težave pri dogovarjanju o konkretnih ukrepih. Sklop je uspešno izveden, ko so ukrepi v akcijskem načrtu jasno definirani, deležniki informirani, pristojnosti razdeljene in ko so določeni roki in viri financiranja.

N: PRIPRAVA PREDLOGA UKREPOV

Na podlagi orisa zelenega stanja je treba pripraviti predlog ukrepov, ki bodo prispevali k doseganju ciljev parkirne politike. Predlog ukrepov mora biti usklajen s cilji in smernicami parkirne politike na nacionalni in evropski ravni, pa tudi z lokalnimi potrebami in pričakovanji.

Predlagan nabor ukrepov z opisi je v Prilogi 1: Ukrepi parkirne politike.

Opozorilo: Pri pripravi parkirnih politik je nujno upoštevati obvezne ukrepe, ki so navedeni v ZCPN-1: parkirni režimi, območja s parkirnimi režimi in časovni načrt njihovega uvajanja, parkirni normativi, cenovna politika parkiranja, sistem P+R, če je predviden, usmeritve za umeščanje parkirnih mest na javnih površinah in gradbenih zemljiščih stavb ali drugih zemljiščih in njihovo ukinjanje na teh površinah ter pogoji za oddajanje zasebnih parkirnih mest v najem.

Pogosto je pri oblikovanju ciljev in ukrepov potreben poseben pristop, ki upošteva potrebo po ohranjanju narave in biotske raznovrstnosti. Pri pripravi predloga ukrepov, predvsem v starih mestnih središčih ter na turističnih in zavarovanih območjih, je treba stremeti k procesu, ki prehaja od upravljanja parkiranja na kratek in srednji rok, do omejevanja dostopnosti z motornim prometom na dolgi rok in upoštevati naslednje izzive:

- Težavnost umeščanja parkirišč: Umeščanje parkirnih kapacitet v turističnih ali zavarovanih območjih predstavlja zahteven prostorski in finančni izziv. Prva koraka sta običajno izgradnja novih parkirišč na obrobju območja in postopno zmanjševanje števila parkirnih mest v osrednjem delu območja.
- Težavnost usklajevanja več skupin deležnikov: Dodatno zapletenost prinaša usklajevanje med različnimi skupinami deležnikov, ki imajo pristojnosti in interes na obravnavanem območju.
- Težavnost financiranja: Občine redko zmorejo same financirati večje ukrepe, kot je uvedba lastnega javnega prevoza za izboljšanje dostopnosti ali izgradnja parkirišč P+R za namen umika parkirnih mest iz osrednjih območij. Zato je ključna vzpostavitev javno-zasebnih partnerstev, iskanje možnosti sofinanciranja ukrepov z evropskimi ali drugimi viri oziroma povezljivosti rešitev v regiji, saj zavarovana območja običajno niso vezana na občino, ampak so geografsko gledano lahko širša.

MOBILNOSTNI NAČRT BOHINJA V VISOKI TURISTIČNI SEZONI

Primer je občina Bohinj, kjer je mobilnostni načrt Bohinja zastavljen fazno. V prvi fazi se je urejalo obstoječa parkirišča, uvedlo parkirne režime in sistem P+R, v drugi fazi pa se načrtujejo nova parkirna mesta v zaledju in umik parkirnih mest z območja jezerske sklede.

Predlog ukrepov mora zajemati naslednje elemente:

Primerjava različnih ukrepov glede na njihove učinke, stroške in koristi. Primerjava se lahko opravi s pomočjo različnih kriterijev, kot so ustreznost s cilji in smernicami parkirne politike, usklajenost z drugimi dokumenti in strategijami občine, sprejemljivost in podpora deležnikov in uporabnikov, tehnična izvedljivost in finančna vzdržnost.

Opis ukrepov, v katerem se posamezen ukrep podrobno predstavi – na primer, za katero lokacijo je mišljen, v kolikor ukrep ni sistemski, na kakšen način se ga izvede, kakšne učinke prinaša itd.

Ocena pričakovanih učinkov ukrepov na stanje parkiranja. Učinki se lahko nanašajo na različne vidike, kot so povpraševanje in ponudba parkirnih mest, zasedenost in frekventnost parkirišč, dostopnost in zadovoljstvo uporabnikov ter vpliv na okolje in javni prostor.

Nabor priporočenih kazalnikov

Za spremljanje in ocenjevanje učinkovitosti parkirne politike je treba izbrati in meriti ustrezne kazalnike stanja parkiranja. Kazalniki stanja parkiranja so merljive količine, ki odražajo različne vidike parkiranja. Nabor priporočenih kazalnikov stanja parkiranja z metodologijo spremljanja je naslednji:

Število brezplačnih, rezerviranih in plačljivih parkirnih mest ter njihova skupna vsota

Ta kazalnik nam pove, koliko parkirnih mest v izbranem območju je brezplačnih, rezerviranih, plačljivih in kolikšna je njihova skupna vsota. Osnova spremljanja tega kazalnika je izdelava in vzdrževanje evidence parkirišč, ki zajema vse podatke o posameznih parkiriščih. Vključuje tako javna kot zasebna parkirišča, ki so dostopna javnosti.

Zasedenost v konici in skozi ves dan

To je kazalnik, ki pokaže, kako se spreminja povpraševanje po parkirnih mestih v različnih časovnih obdobjih. Zasedenost v konici pomeni delež zasedenih parkirnih mest v času največjega povpraševanja po parkiranju. Zasedenost skozi ves dan pomeni povprečni delež zasedenih parkirnih mest v celotnem dnevu. Metodologija spremljanja tega kazalnika je izvedba štetja ali opazovanja parkiranih vozil na izbranih vzorcih parkirišč v različnih časovnih intervalih. V analizi je treba upoštevati, da imajo generatorji različno obdobje konic (npr. stanovanjska soseska v primerjavi s trgovskimi središči, ko so parkirišča bolj zasedena v nočnem oziroma v dnevnem času), hkrati pa je v turističnih krajih treba upoštevati, da se zasedenost spreminja glede na sezono. V turističnih območjih je zato pomembno, da se v spremljanje in vrednotenje NIPP vključi zbiranje in analiziranje podatkov za različna obdobja v letu, da se zagotovi celovit pogled na učinkovitost parkirne politike skozi vse leto, da so v zbiranje povratnih informacij vključeni različni deležniki ter da se uporablja njim prilagojene metode za zbiranje podatkov.

Statistika prihodkov

Koliko prihodkov se generira z naslova parkirnin in dovolilnic preko različnih prodajnih mest (parkomati, plačilne aplikacije, dovolilnice različnih tipov ipd.)? Te podatke posredujejo ponudniki plačilnih metod, zbirajo pa jih upravljavci parkiranja.

Statistika stroškov

Ta kazalnik kaže, koliko sredstev se namenja za delovanje sistema parkirišč, izvajanje storitev in razvoj infrastrukture. Služi lahko kot merilo za dolgoročno spremljanje trenda cenovne učinkovitosti. Viri za te podatke so občinski proračuni in finančna poročila upravljavcev parkiranja ter redarskih služb.

Statistika kazni

Koliko je bilo izdanih nadomestil in plačilnih nalogov za nepravilno ali neplačano parkiranje. To lahko služi kot pokazatelj spoštovanja ali kršenja parkirnih režimov in njihove ustreznosti. Metodologija spremljanja tega kazalnika je zbiranje podatkov o številu in vrsti izdanih kazni od pristojnih organov.

O: JAVNA PREDSTAVITEV PREDLOGA UKREPOV

Pri izdelavi NIPP je pomembno, da se na javni razpravi in tudi z drugimi, spletnimi metodami predstavi predlog ukrepov. Ta korak je pomemben, da lahko pripravljavci slišijo razmišljanja in pomisleke meščanov, ki jih sami ne bi mogli predvideti, hkrati pa se z razlago gradi konsenz in podpora predlaganim ukrepom.

Priporočljivo je, da se sočasno z izvedbo javne razprave o predlogu ukrepov NIPP izvede reprezentativna spletna anketa. Z njo se pridobi mnenje javnosti o pomembnosti in sprejemljivosti različnih vrst ukrepov, kot so cenovna politika, časovne omejitve, nadzor ter umik, rekonstrukcije ali novogradnje parkirišč. Z vprašanji o predlaganih višinah cen parkirnine ter dovolilnic se pridobi mnenje javnosti o primernosti in ustreznosti različnih cen za parkiranje glede na lokacijo, čas in vrsto rabe. Rezultati anket so pomembni za oblikovanje parkirnih režimov, ki bodo upoštevali dejanske potrebe in značilnosti lokacij v občini ter družbeno sprejemljivost.

Primera iz različnih mest

GARAŽNO HIŠO SO PREBIVALCI ZAVRNILI

V srednje veliki mestni občini je občinsko vodstvo želelo zgraditi novo plačljivo garažno hišo na robu stanovanjskega naselja kot ukrepa, ki bi povečal družbeno sprejemljivost vrste načrtovanih ukrepov. Mnenje o ključnih ukrepih smo preverili z anketo med veliko večino gospodinjstev v občini. Predlog nove plačljive garažne hiše je v nasprotju s pričakovanji dobil zelo malo podpore. Anketa je pokazala, da je tudi v očeh javnosti boljše upravljanje z obstoječo infrastrukturo glavna prioriteta.

OGLED S PREBIVALCI JE LAHKO KORISTEN

V enem od manjših mest bi po javnem mnenju morali pred stanovanjskim blokom urediti novo brezplačno parkirišče. Vendar pa je naša analiza razkrila, da je v oddaljenosti le sto metrov na voljo dovolj prostih parkirnih mest. Naša poročila o parkirnih razmerah in predlaganih rešitvah so bila na javni razpravi deležna zavrnitve s strani prebivalcev. Prepričani so bili, da je treba "izkusiti na lastni koži" situacijo, v kateri je "vse zasedeno" in da "ni druge izbire" kot zgraditi nova parkirišča. Zato smo se odpravili v sosesko skupaj s prebivalci in občinskim vodstvom, si ogledali razpoložljiva parkirišča in potrdili točnost naših podatkov. Občina in javnost sta se nato strinjali, da je bolj smiselno ustrezno upravljati z obstoječimi parkirišči, kot pa graditi nova. Nova parkirišča bi bila potrebna le, če bi se izkazalo, da ta ukrep ni dovolj učinkovit.

P: USKLADITEV SEZNAMA UKREPOV Z DELOVNO SKUPINO IN PRIPRAVA AKCIJSKEGA NAČRTA

Po pripravi predloga ukrepov ga je treba na sestanku uskladiti z delovno skupino, ki ji omogočimo, da izrazi svoje mnenje, vprašanja ali predloge. Cilj je pridobiti kvalitativne podatke o usklajenosti, sprejemljivosti in podpori predlaganim ukrepom.

Seznam ukrepov postane akcijski načrt, ko ukrepom dodelimo še cilje, kazalnike izvajanja, pristojnosti (kdo je odgovoren za izvedbo ukrepa) ter časovni in finančni obseg. Pristojnosti za izvajanje akcijskega načrta morajo biti usklajene z vodstvom občine in vključevati načine za sodelovanje med oddelki, službami in deležniki.

Akcijski načrt mora biti izvedljiv, finančno vzdržen in usklajen s proračunom in organiziranostjo občine. Zagotavlja naj ravnotežje med različnimi vrstami ukrepov, ki vključujejo upravljanje parkirišč, optimizacijo parkirnih režimov, izboljšave parkirišč in novogradnje.

5. sklop: Izdelava in potrditev dokumenta

Pri izdelavi dokumenta je pomembno, da je besedilo jasno in prepričljivo, da je dokument pregleden in privlačen. Treba je pripraviti tudi vse potrebne predstavitve za doseganje ustreznih političnih dogovorov. Pri tem se moramo soočiti z izzivom, kako dokument in predstavitve oblikovati tako, da bodo na občinskih delovnih telesih ustrezno razloženi in da bodo odgovorili na morebitna vprašanja. Sklop je končan, ko je dokument dokončan, natisnjen in ko je NIPP sprejet na vseh potrebnih organih.

R: IZDELAVA NIPP

Dokument NIPP mora biti izdelan na način, da bo primeren za javno obravnavo, zato mora biti jase, pregleden in argumentiran. Vsebovati mora predstavitev rezultatov analiz (tudi grafično), ki bodo pokazali potrebo, smiselnost in predvidene učinke predlaganih ukrepov.

S: SPREJEM NIPP

NIPP se predstavi in potrdi na pristojnih organih občine, ki so odgovorni za njeno sprejemanje in izvajanje. To so lahko npr. župan, občinski ali mestni svet, odbor za okolje in prostor ter komisija za promet. V demokratični družbeni ureditvi ni mogoče pričakovati, da bo sprejemanje vedno potekalo brez zapletov. Če so prejšnje faze postopka NIPP ustrezno izvedene, je tveganje sicer manjše. Vendar pa je treba biti vedno pripravljen na morebitne zahteve pristojnih organov po dodatnih informacijah, pojasnilih ali po spremembah.

6. sklop: Podpora izvajanju

Po izdelavi NIPP je pomembno, da izdelovalec nadaljuje s sodelovanjem pri komunikaciji in izvedbi ukrepov, skrbi za spremljanje in poročanje o učinkih. Pri tem se mora soočiti z izzivi, kako podpreti uveljavitev ukrepov, ki so bolj operativne narave. Prav tako mora upoštevati, da lahko zaradi finančnih, organizacijskih ali političnih ovir med sprejetjem NIPP in njegovo implementacijo preteče veliko časa. Sklop je uspešno zaključen, ko so ukrepi učinkovito izvedeni, učinki merljivi in ustrezno predstavljeni, da se zagotovi družbena podpora za obstoj in nadaljnji razvoj ukrepov.

T: KOMUNICIRANJE NAČRTOVANIH SPREMEMB

Ko se sprejme NIPP, je treba javnost obvestiti o njegovi uveljavitvi in predvidenih učinkih. Cilj obveščanja je informirati, ozaveščati in motivirati uporabnike parkirišč, da se lahko prilagodijo spremembam. Obveščanje javnosti o uveljavljanju novih parkirnih režimov in drugih ukrepov se lahko izvede na naslednje načine:

Na spletu: To lahko vključuje obveščanje na spletni strani občine, na družbenih omrežjih, s pošiljanjem e-pošte, prek občinske ali plačilne aplikacije itd. Na spletu se lahko objavijo različne vrste informacij, kot so opisi, slike, videi, zemljevidi, ceniki, pogosta vprašanja itd. Lahko se tudi vzpostavi komunikacija z uporabniki parkirišč, ki postavljajo vprašanja, dajejo povratne informacije ali izražajo svoje mnenje o novih parkirnih režimih in drugih parkirnih ukrepih.

V medijih: Na primer v tiskanih medijih, kot so časopisi, revije, plakati, ali elektronskih medijih, kot so radio, televizija, internet. Lahko se objavijo različne vrste informacij, kot so novice, reportaže, intervjuji in oglasi, vzpostavi pa se lahko tudi dvosmerna komunikacija preko anket, nagradnih iger ali debat.

Letaki na dom: S tiskanimi letaki lahko direktno dosežemo veliko število občanov, tudi tiste, ki jih morda ne dosežemo preko ostalih medijev. Pomembno je, da so prebivalci, ki parkirišča uporabljajo na najrazličnejše načine (čez dan in ponoči, kratkotrajno in dolgotrajno ...), dobro seznanjeni s spremembami na parkiriščih in možnostmi uporabe. Letaki naj bodo privlačni, bistvene informacije naj bodo podane na kratek in jasan način.

Obvestila zaposlenim: Zaposlenim v območju sprememb pri parkiranju se lahko pošljejo interna sporočila ali pa se organizirajo sestanki ali delavnice.

U: IZVAJANJE UKREPOV

Po izdelavi NIPP je treba pristopiti k izvajanju parkirnih ukrepov v občinah. To pomeni, da se začnejo uresničevati ukrepi, ki so bili predvideni, odobreni in sprejeti v prejšnjih korakih.

Sodelovanje akterjev: Akterji, pristojni za izvajanje ukrepov NIPP (npr. občinska uprava, komunalno podjetje, redarstvo, zunanji izvajalci), naj tvorno sodelujejo pri njihovem izvajanju. Spremljajo naj potek izvajanja ter ključne deležnike in javnost redno obveščajo.

Sodelovanje akterjev pa ni vedno samoumevno ali brez zapletov. Pomembno je, da jih že med prejšnjimi fazami priprave prepričamo o smiselnosti ukrepov parkiranja, ki jih morajo izvajati, in odpravimo njihove dvome ali skrbi. Če z ukrepi niso zadovoljni ali prepričani vanje, lahko svoje sodelovanje zmanjšajo ali ga celo ovirajo.

Odzivanje akterjev na nepredvidene okoliščine: Ob izvajanju ukrepov bodo akterji naleteli tudi na nepredvidene okoliščine, pri katerih bodo potrebna dodatna usklajevanja in prilagajanja. Okoliščine, na katere akterji nimajo vpliva, so lahko spremenjene razmere na terenu, negotovosti pri javnem naročanju ter druge tehnične ali družbene okoliščine. Nanje se naj akterji ustrezno odzovejo, da lahko smiselno nadaljujejo izpolnjevanje zastavljenih ciljev NIPP.

Nadaljevanje vključevanja javnosti: Vključevanje in informiranje pri izvedbi ukrepov morata biti stalna in aktivna ter zagotavljati participacijo, povratne informacije in ozaveščanje o izvajanju parkirne politike. Zlasti je to pomembno za ukrepe, ki sprejetju NIPP ne sledijo neposredno, npr. kasnejša razširitev območja plačljivega parkiranja. Vključevanje in informiranje se lahko izvajata na različne načine, kot so srečanja, delavnice, ankete, mediji in spletna orodja.

PROMETNI REŽIM V PLANICI V ČASU SVETOVNEGA PRVENSTVA

Izjemno pomembno je izvajanje ukrepov parkirne politike v času večjih dogodkov. Kot primer lahko izpostavimo Občino Kranjska Gora, ki je v času svetovnega prvenstva v Planici (februar–marec 2023) uvedla poseben prometni režim. Dolino Tamar je zaprla za motorni promet in organizirala brezplačne krožne prevoze z določenih parkirišč v okolici. Za čas finala svetovnega pokala v Planici pa je zaživela tudi spletna platforma shareplanica.si, preko katere so z nagradami spodbujali sopotništvo. Kdor se je prijavil in pripeljal sopotnike, je dobil dostop do VIP parkirišča in bon za hrano in pijačo v vrednosti 25 €.

V: MONITORING PO IZVEDBI UKREPOV

Od tri do dvanajst mesecev po izvedbi ključnih ukrepov je treba izvesti obsežnejši monitoring, ki bo pokazal učinke parkirne politike. Monitoring naj zajema naslednje elemente:

Intervjuji s ključnimi deležniki: Intervjuji naj zajemajo različne deležnike, ki so vključeni v izvajanje, ali občutijo učinke parkirne politike, kot so občinska uprava, strokovnjaki, ključni deležniki v območju in mediji.

Ponovitev analize stanja: Ponovitev analize stanja naj uporablja enake metode in vire podatkov kot analiza stanja pred izvedbo ukrepov. Opravljena naj bo primerjava rezultatov pred in po uvedbi ukrepov, na podlagi česar se oceni učinke ukrepov.

Anketa o spremembi potovalnih navad in stališč: Anketa naj z vprašanji o zadovoljstvu in učinkih ukrepov zajema reprezentativen vzorec splošne javnosti. Enako kot s kvantitativnimi analizami, naj se rezultate ankete primerja s tistimi pred uvedbo ukrepov.

Ponovitev vprašalnika za samooceno po metodi, opisani v Nacionalnih smernicah za izboljšanje lokalne parkirne politike – Sive prostore spreminjamo v zelene priložnosti¹. Celoten vprašalnik naj izpolni predstavnik občine, ki dela na področju parkiranja, izbor trinajstih splošnih vprašanj pa preostala delovna skupina.

Po začetnem obsežnejšem monitoringu je smiselno še nadalje spremljati kazalce parkiranja.

Način izvajanja rednega spremljanja naj se opredeli v NIPP.

Z: KOMUNICIRANJE UČINKOV

Po uveljavitvi parkirnih ukrepov in izvedbi monitoringa naj se predstavi rezultate različnim ciljnim skupinam, ki so bile vključene v pripravo NIPP. Cilj komuniciranja je informirati in ozaveščati ciljne skupine o parkirni politiki ter pridobivati povratne informacije, mnenja in predloge o njenem nadaljnjem razvoju.

PRILOGE

PRILOGA 1: Ukrepi parkirne politike

PRILOGA 2: Popis parkirnega utripa

PRILOGA 3: Splošna oblikovalska načela

PRILOGA 4: Na kaj moramo pomisliti pri implementaciji ukrepov

PRILOGA 1: Ukrepi parkirne politike

1. UPRAVLJANJE

A) Priprava ali posodobitev pravnih podlag

- Prilagoditev normativov o številu in vrstah parkirnih mest
- Določitev jasnih pravil za nadzor in upravljanje parkiranja
- Uvedba lokalne takse za parkirišča
- Uvedba posebne proračunske postavke za sredstva iz parkiranja

B) Vzpostavitev sistema parkirišč

- Redno posodabljanje evidence parkirišč
- Urejanje lastništva parkirišč
- Sklepanje dogovorov med občino in lastniki parkirišč o sodelovanju pri upravljanju parkirišč
- Monitoring učinkov parkirne politike

C) Participacija, komunikacija, izobraževanje

- Vključevanje javnosti v proces sprememb parkirnega upravljanja
- Informiranje javnosti o parkiranju
- Izobraževanje deležnikov

2. IZVAJANJE

A) Posodobitev parkirnih režimov

- Določitev rednih parkirnih režimov
- Določitev posebnih parkirnih režimov
- Določitev začasnih parkirnih režimov

B) Poenostavitev plačila parkirnine in izdajanja dovoljenj za parkiranje

- Namestitev, upravljanje in vzdrževanje prodajnih mest
- Vzpostavitev učinkovitih postopkov za izdajanje dovoljenj za parkiranje

C) Izbolšan nadzor nad parkiranjem

- Izvajanje redarskega nadzora
- Izvajanje kontrolorskega nadzora
- Zagotavljanje ustrezne opremljenosti za učinkovito izvajanje nalog

D) Ureditev in redno vzdrževanje parkirišč

- Redno urejanje obstoječih parkirišč
- Redno vzdrževanje parkirišč

3. RAZVOJ INFRASTRUKTURE

A) Umik parkirišč

- Umik parkirišč

B) Rekonstrukcije in posodobitve parkirišč

- Preureditev parkirišč
- Tehnična posodobitev parkirišč
- Določitev in označitev parkirišč za različne vrste vozil
- Prilagoditve parkirišč na podnebne spremembe

C) Nova parkirna infrastruktura

- Gradnja parkirišč
- Gradnja parkirišč P+R in mobilnostih točk

4. DIGITALIZACIJA

A) Uvedba tehnologij za zaznavanje zasedenosti parkirišč

- Oprema odprtih parkirišč (brez kontrole dostopa)
- Oprema zaprtih parkirišč

B) Uvedba tehnologij za uporabnikom prijaznejšo izkušnjo

- Uvedba uporabnikom prijaznih načinov plačevanja parkirnine in dovolilnice
- Implementacija sistemov usmerjanja uporabnikov na prosta parkirna mesta
- Implementacija sistemov rezervacije parkirnih mest

C) Posodobitev načina nadzora parkiranja



P
PARKOMAT

Urbana
Upark
Nimate drobiža?
Plačajte z mobilno aplikacijo Urbana.



- 1 V aplikaciji iberite Upark.
- 2 Vnesite številko registrske tablice vozila.
- 3 Določite območje, v katerem se nahaja vozilo.
- 4 Določite trajanje parkiranja in pritisnite "Parkiraj".



SI VOI SI SMOVAJTE VARNI!
Pozor! Vozila, ki so registrirana v Sloveniji, v tujini, Sloveniji, EU, ali na Balkanu, morajo imeti registrsko tablico. Registrsko tablico morajo imeti tudi vozila, ki so registrirana v tujini, Sloveniji, EU, ali na Balkanu.

UPORABI APLIKACIJO EASYPARK IN PARKIRAJ
PRENESI APLIKACIJO

1014

- 1. OpenOffice
 - 2. Microsoft
 - 3. Microsoft
 - 4. Microsoft
- All parking e SMS-om**
- 1. Vse informacije o parkiranju in plačilih so na voljo na spletni strani www.1014.si.
 - 2. Parkiranje in plačila so na voljo 24 ur na dan.
- Park with easypark** - Download the app
Search with easypark - Search for
Parking with easypark - Click on the app icon and
confirm the payment.
- Information point?** info@1014.si [+386 98 98 222](tel:+3869898222) www.1014.si



easypark



1 UPRAVLJANJE

V tem svežnju ukrepov so združeni ukrepi, ki so osredotočeni predvsem na vzpostavitev temeljev za učinkovit sistem upravljanja parkiranja. Zajemajo pregled, pripravo ali posodobitev pravnih podlag za upravljanje in nadzorovanje parkiranja, pripravo in posodobitev evidence parkirišč ter pripravo komunikacijskega načrta za uspešno vključevanje javnosti v proces sprememb upravljanja parkiranja.

A) PRIPRAVA ALI POSODOBITEV PRAVNIH PODLAG

PRILAGODITEV NORMATIVOV O ŠTEVILU IN VRSTAH PARKIRNIH MEST

Občine z OPN določajo planske usmeritve za načrtovanje parkirišč. V okviru strateškega dela OPN občine sprejmejo srednjeročne strateške koncepte razvoja parkiranja na območju občine, v okviru izvedbenega dela OPN pa določijo izvedbene pogoje in parkirne normative, ki so ključni pri načrtovanju števila parkirnih mest za različne oblike mobilnosti. V okviru ustreznega zasnovanega postopka določevanja parkirnih normativov lahko občine poleg osnovnega nabora določijo tudi možna odstopanja v obliki maksimalnih in minimalnih parkirnih normativov, pri čemer je smiselno, da se možna odstopanja ter druga določila razlikujejo glede na lokacijo objekta. Na spletni strani SPTM so objavljeni vzorčni pogoji za občinske prostorske akte, ki sledijo tem usmeritvam.

DOLOČITEV JASNIH PRAVIL ZA NADZOR IN UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Odlok, ki ureja parkiranje v občini oziroma drugi zakonski akti (na primer pravilnik o načinu in pogojih za izdajo dovoljenj za parkiranje) predstavljajo pravno podlago za uveljavitev ukrepov na področju parkiranja. V odloku naj bodo jasno določena pravila za upravljanje, vzdrževanje in nadzor nad javnimi parkirišči. Na spletni strani SPTM je občinam na voljo vzorčni primer odloka, ki ureja parkiranje in sledi sodobnim paradigmam upravljanja parkiranja.

UVEDBA LOKALNE TAKSE ZA PARKIRIŠČA

Občine se lahko odločijo za uvedbo lokalne takse za parkirišča, pri čemer prihodke iz tega naslova namenijo financiranju izboljšav v prometni infrastrukturi in vzdrževanju parkirišč. Uvedba ukrepa mora imeti pravno osnovo v odloku, ki ureja nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča.

UVEDBA POSEBNE PRORAČUNSKE POSTAVKE ZA SREDSTVA IZ PARKIRANJA

Uvedba plačljivega parkiranja pogosto ni sprejeta z odobravanjem, zato je pomembno, da občani razumejo prednosti tega ukrepa. Predlagamo, da občina prilagodi strukturo občinskega proračuna in vodi ločeno proračunsko postavko za prihodke iz naslova parkirnin, prodaje dovolilnic ter parkirnih kazni. Zbrana sredstva, ali vsaj del teh sredstev, naj se namensko in transparentno porabi denimo za izboljšanje prometne infrastrukture in storitev trajnostne mobilnosti, preobrazbo javnega prostora in razvoj mesta. V ta namen mora občina sprejeti ustrezní akt, ki določa sestavo občinskega proračuna.

DAVEK NA SLUŽBENA PARKIRIŠČA

Leta 2012 so v Nottinghamu uvedli ukrep, ki se še danes večini odločevalcem zdi precej drzen, vendar se je izkazal za izredno uspešen ukrep parkirne politike – uvedli so davek na službena parkirišča, ki ga mora plačati vsako podjetje, ki zagotavlja zaposlenim več kot 10 parkirnih mest. V desetih letih od uvedbe davka so zbrali sredstva v višini 90 milijonov funtov (103 mio €) in zagotovili več kot milijardo funtov investicij v trajnostne oblike mobilnosti; skrbijo za kontinuirano širjenje mreže tramvajskih prog in posodabljanje avtobusnih linij in voznega parka, prav tako so glavno postajo preuredili v večmodalno vozlišče. Pozitivni učinki ukrepa oziroma investicij v trajnostno mobilnost se kažejo v spremembi miselnosti in potovalnih navad. Z dobro ponudbo storitev javnega prometa in dobro infrastrukturo za kolesarjenje so ljudje iz osebnih vozil prešli na trajnostne oblike mobilnosti, kar se odraža v zmanjšanju zastojev in zmanjšanju emisij ogljika za kar 58 %. Kljub začetnemu strahu, da bo nov davek negativno vplival na gospodarstvo, se pozitivni učinki kažejo tudi na tem področju. Analize namreč kažejo, da se nobeno podjetje ni izselilo zaradi uvedenega davka. Še več, visoka kvaliteta življenja in boljša dostopnost do javnih storitev sta privabila nova podjetja in 67 % novih podjetij je izbralo Nottingham prav zaradi dobrih prometnih povezav.

B) VZPOSTAVITEV SISTEMA PARKIRIŠČ

REDNO POSODABLJANJE EVIDENCE PARKIRIŠČ

Za učinkovito upravljanje in načrtovanje razpoložljivih parkirnih mest v občini priporočamo redno posodabljanje evidence parkirnih mest. V ta namen je vzpostavljena Nacionalna platforma SIPARK (www.sipark.nap.si), ki omogoča zbiranje, urejanje in posredovanje standardiziranih statističnih in dinamičnih podatkov o javno dostopnih parkirnih mestih in parkiriščih v Sloveniji.

Na platformi SIPARK lahko občine vnašajo in spreminjajo podatke o vseh parkiriščih. Omogočeno je, da z izmenjevalnim formatom vnesejo osnovne podatke in jih nato dopolnijo na platformi. Podatki, ki so označeni za objavo, bodo vidni na spletni strani nacionalne točke dostopa do prometnih podatkov (www.nap.si)

UREJANJE LASTNIŠTVA PARKIRIŠČ

Za potrebe upravljanja parkiranja in morebitnega širjenja parkirišč se pojavi potreba po urejanju lastništva zemljišč za parkirišča, kar vključuje geodetske izmere, cenitve, odkupe, prodaje ali zakupe ustreznih zemljišč. Občine naj bodo previdne pri dovoljevanju sprememb namembnosti zemljišč v parkirišča, da bi jim ne odmerile preveč prostora.

SKLEPANJE DOGOVOROV MED OBČINO IN LASTNIKI PARKIRIŠČ O SODELOVANJU PRI UPRAVLJANJU

Za optimalno izkoriščenost prostora svetujemo, da parkirišče služi več različnim uporabnikom tekom dneva, če se potrebe po parkiranju ne izključujejo. Dopoldan naj na primer parkirišče uporabljajo zaposleni in uporabniki storitev, popoldan in zvečer obiskovalci trgovin, ponoči pa stanovalci. Omejevanje uporabe parkirišča le na določene uporabnike, na primer »samo za stranke«, pomeni, da bo parkirišče velik del dneva neizkoriščeno, skupno število potrebnih parkirnih mest pa bo večje, zato je smiselno, da občina z lastnikom parkirišča pred trgovino sklene dogovor, pod kakšnimi pogoji lahko parkirišče pred trgovskim centrom uporabljajo tudi drugi uporabniki in kdo prevzame upravljanje parkirišča. Primer dobre prakse so dogovori, ki jih je podjetje Marjetica Koper, ki upravlja javna parkirna mesta, sklenilo z lastniki zasebnih parkirišč.

MONITORING UČINKOV PARKIRNE POLITIKE

Po uvedbi ukrepov parkirne politike je ključno spremljanje učinkov. Tri do dvanajst mesecev po uvedbi ukrepov je treba preveriti stanje. To lahko storimo z izvedbo intervjujev, izmero parkirnega utripa ali drugače pridobljenimi podatki o zasedenosti parkirnih mest, na primer s kamerami ali iz podatkov o plačanih parkirninah. Učinke parkirne politike je treba preveriti z anketami o spremembi potovalnih navad in stališč. Redno in sistematično spremljanje učinkov ukrepov omogoča oceno, ali so ukrepi uspešni ali so morda potrebne prilagoditve.

C) PARTCIPACIJA, KOMUNIKACIJA, IZOBRAŽEVANJE

VKLJUČEVANJE JAVNOSTI V PROCES SPREMEMB PARKIRNEGA UPRAVLJANJA

Da bomo dosegli večjo podporo ukrepom parkirne politike in da bodo ukrepi prilagojeni značilnostim lokalnih uporabnikov, je smiselno vključevati javnost v proces oblikovanja sprememb upravljanja parkiranja. Občina mora zagotoviti, da morebitne prilagoditve ukrepov parkirne politike ne zmanjšajo zastavljenih ciljev upravljanja parkiranja.

INFORMIRANJE JAVNOSTI O PARKIRANJU

Občina mora zagotavljati ažurne in pregledne informacije o parkiranju, kot so na primer parkirni režimi, pogoji in postopki za pridobitev različnih dovoljenj za parkiranje in podobno. Informacije naj bodo dostopne na občinski spletni strani, na občinskih socialnih omrežjih ter komunicirane v lokalnih medijih (radio, televizija, lokalni časopis in drugi).

IZOBRAŽEVANJE

Člani ožje delovne skupine, vodstvo občine in občinska uprava morajo spremljati razvojne trende na področju parkiranja. Izobraževanje bo prispevalo k boljši usposobljenosti in razumevanju parkirnih politik, k pridobivanju kompetenc za učinkovito prilagajanje parkirne politike in ukrepov glede na spremembe v prometu in potrebe občine.

VIRI:

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu sptm.si, vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

-
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (sptm.si)
- Parkirni normativi kot inštrument upravljanja (<https://park4sump.eu/sites/default/files/2021-02/EN%20%28web%29.pdf>)
- Davek na službena parkirišča, Nottingham (<https://www.transportnottingham.com/wp-content/uploads/2022/10/WPL-10-Year-Impact-Report-Digital-Nov-22.pdf>)
- Nacionalna platforma SIPARK (www.Sipark.nap.si)
- Sodelovanje pri upravljanju parkirišč v Kopru – parkirni red (https://www.marjeticakoper.si/wp-content/uploads/2023/09/Parkirni_red_za_uporabo_zasebnih_parkirisc_v_upravljanju_podjetja_Marjetica_Koper_doo.pdf)



2 IZVAJANJE

V ta sveženj ukrepov so povezani ukrepi, ki se nanašajo na izvajanje ukrepov parkirne politike po tem, ko se odločimo za uvedbo časovne omejitve parkiranja ali za uvedbo oziroma spremembo cen parkirnine. Sklop zajema tudi dovoljenja za parkiranje, ki jih je smiselno uvesti za prevladujoče uporabnike parkirišč, na katerih se plačuje parkirnine. Ker je uspešnost implementiranih ukrepov časovno omejenega ali plačljivega parkiranja pogojena tudi z rednim nadzorom, sveženj vključuje tudi te ukrepe.

A) DOLOČITEV/POSODOBITEV PARKIRNIH REŽIMOV

DOLOČITEV REDNIH PARKIRNIH REŽIMOV

S parkirnimi režimi vplivamo na to, kdo, kdaj in koliko časa lahko parkira, s tem pa prioritiziramo vrsto uporabnikov, da dosežemo optimalno zasedenost parkirišč. Dobra parkirna politika ne pomeni le uvajanja parkirnine, pač pa zasnovo najprimernejšega parkirnega režima za posamezno območje glede na dejavnosti, ki se v parkirni coni odvijajo. V ozir vzame lego območja v urbanem prostoru in druge vidike upravljanja prometa v urbanem okolju. Pri uvajanju parkirnih režimov priporočamo upoštevanje zaporedja ukrepov, kot ga predlaga Mingardo w.

Parkirni režimi se praviloma urejajo enotno za parkirno cono, znotraj katere pa se lahko glede na posebne potrebe predvidi še specifične parkirne režime. S parkirnimi režimi lahko vplivamo na to, kdo (na primer stanovalci, obiskovalci, zaposleni), kdaj in koliko časa lahko parkira vozilo na določenem mestu ter ceno uporabe parkirišča. Idealen parkirni režim je umerjen tako, da so v konici parkirišča zasedena 85-odstotno. To pomeni, da je še vedno možno enostavno najti prosto parkirno mesto, ni pa odvečnih parkirnih kapacitet.

Parkirna cona je skupina parkirišč s podobnimi lastnostmi, zaradi katerih nanje apliciramo enake parkirne režime. Cilj je imeti čim manj različnih parkirnih con, da ne prihaja do prevelike fragmentacije in spreminjanja režimov, kar bi utegnilo zмести uporabnike. Hkrati pa parkirne cone ne smejo biti tako velike, da bi se znotraj ene cone ustvarjale poti, tj. da bi bilo v eni coni več različnih generatorjev prometa (npr. stanovanjska soseska in večji zaposlovalec).

DOLOČITEV POSEBNIH PARKIRNIH REŽIMOV

Skladno z rabo prostora in razporeditvijo dejavnosti v prostoru je treba zagotoviti parkirna mesta tudi za dostavo, taksi, vozila invalidov ter mesta s polnilnimi postajami za motorna vozila na električni pogon, sopotništvo in car-sharing ter podobno. Za vse vrste parkirnih mest je treba določiti tudi parkirni režim.

DOLOČITEV ZAČASNIH PARKIRNIH REŽIMOV

Ob večjih dogodkih, ki v mesto pritegnejo večje število ljudi (večje prireditve, ulični dogodki, tržnice in podobno), velja posebno pozornost nameniti dostopnosti takšnega dogodka, kar pomeni tudi primerno prilagoditev parkirnih režimov. To vključuječasne prilagoditve parkiranja, da se omogoči nemoten potek prireditev ter ustrezna usmeritev prometa.

Mingardo² in sodelavci priporočajo tri faze razvoja parkirnih režimov. Stopnjujejo se od stanja, ko zaradi nizke stopnje potrebe po parkiriščih urejanje parkiranja nima smisla, do točke, ko je nujna izvedba infrastrukturnih ukrepov. Predlaga, da parkirne režime uvajamo v zaporednem vrstnem redu. Sprva na zasedenost parkirišč vplivamo s časovno omejitvijo parkiranja in če ta ukrep ne zadostuje, uvedemo plačljivo parkiranje. Če tudi s tem ukrepom ne uravnotežimo ponudbe in povpraševanja, povišamo ceno parkiranja. V kolikor ne dosežemo zelenih učinkov, investiramo v nove parkirne kapacitete. Razvoj parkirnih režimov je podrobneje opisan in grafično predstavljen v nadaljevanju.

RAZVOJ PARKIRNIH REŽIMOV

• Prva faza: Dvig regulacije parkiranja

Odsotnost izrecnih parkirnih ukrepov: V primerih, ko je stopnja motorizacije nizka in so potrebe po parkirnih mestih majhne, se parkiranje ne omejuje ne s časom ne s ceno.

Osnovna ureditev parkiranja: Z naraščanjem stopnje motorizacije in količine prometa, kar je običajno v mestnih središčih ali na turističnih točkah, je treba pričeti z uvajanjem ukrepov s ciljem povečanja parkirnega reda in učinkovite rabe parkirnih mest. Uvede se denimo prepoved parkiranja na izbranih območjih, na drugih pa se parkirna mesta jasno označi.

Uvedba časovne omejitve parkiranja: Če se pritisk na razpoložljiva parkirna mesta povečuje, se uvedejo časovne omejitve na najbolj zasedenih parkiriščih, vendar še vedno ni potrebno plačilo parkirnine. Ukrep je uveden z namenom, da se poveča izmenjava vozil. V tej fazi je smiselno uvesti reden nadzor nad parkiranjem.

• Druga faza: Uvedba plačljivega parkiranja

Uvedba plačila parkirnine: Na območjih, kjer je bila najprej uvedena časovna omejitev parkiranja, povpraševanje po parkirnih mestih pa še vedno presega ponudbo (celo po uvedbi tako kratke časovne omejitve, da se zdi nesmiselna tudi za kratkotrajne obiskovalce, kot so denimo nakupovalci) in se število nepravilno parkiranih vozil povečuje, uvedemo plačilo parkirnine. Uvedbo plačljivega parkiranja pogosto spremlja uvedba parkirnih dovolilnic.

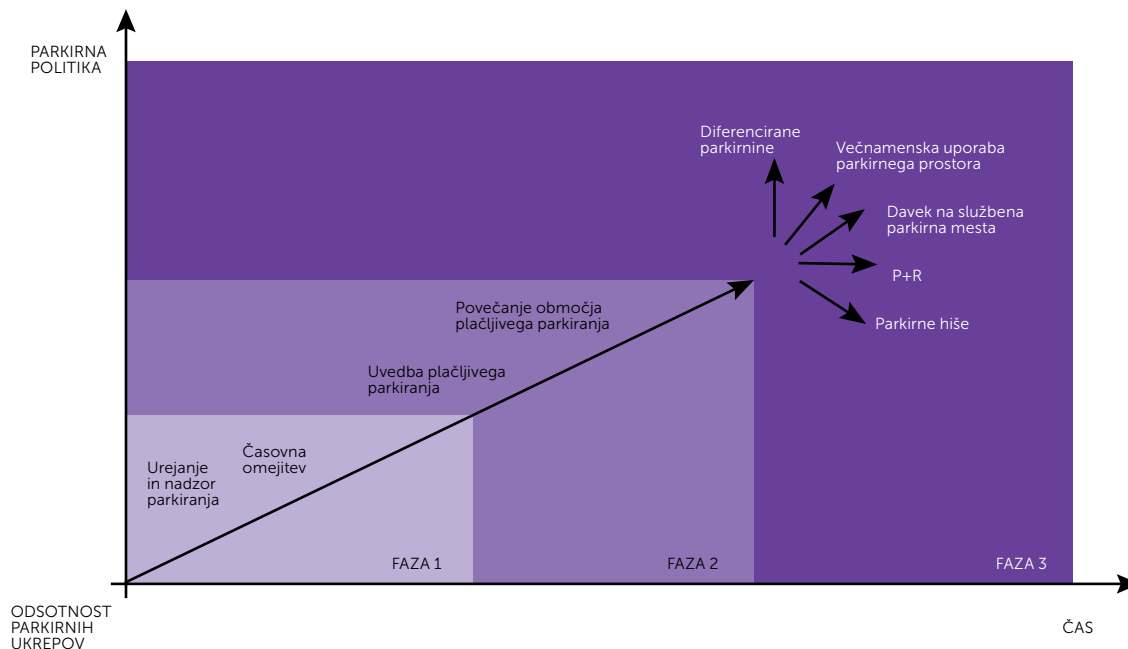
Razširitev območja plačljivega parkiranja: Sčasoma se območje, kjer je uveden ukrep plačila parkirnine, razširi, saj vozniki pogosto parkirajo na okoliških območjih, da bi se izognili plačilu. Kot odgovor na širitev težav s parkiranjem se odločimo za razširitev območja plačljivega parkiranja. Cena parkiranja na novem plačljivem parkirišču je praviloma nižja kot na osnovnem območju, ustrezno ceno za doseganje zelene stopnje zasedenosti parkirišča pa poiščemo z metodo poskusov in napak. Ta mehanizem ponovimo vsakič, ko želimo uravnotežiti ponudbo in povpraševanje, in sicer se ukrep uvede, ko je stopnja zasedenosti parkirišč na območju višja od 85 %.

• Tretja faza: Upravljanje parkiranja

Za prvo in drugo fazo je značilno, da ukrepe uvedemo kot odziv na pojav določenega problema. V tretji fazi pa se soočimo s pomanjkanjem zemljišč in visokimi stroški izgradnje parkirišč, kar zahteva oblikovanje širše vizije mesta in bolj strateški pristop k parkiranju. Na parkiranje zdaj gledamo predvsem v povezavi s splošnimi cilji mesta glede ureditve mobilnosti, povežemo ga z urbanističnim načrtovanjem in skrbjo za kakovost okolja. V tej fazi se zgodi premik v politiki od »uvajanja ukrepov in nadzora« k »upravljanju povpraševanja«. Smiselna je priprava NIPP.

² Mingardo, Giuliano & Wee, Bert & Rye, Tom. (2015). Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends. Transportation Research Part A: Policy and Practice. 74. 10.1016/j.tra.2015.02.005.

Razvoj parkirnih režimov po Mingardu s sodelavci



Različne osnovne vrste parkirnih režimov, njihove značilnosti ter vpliv na uporabnike in mesto so predstavljeni v preglednici na strani 60.

Časovna omejitve parkiranja

Uvedba časovne omejitve parkiranja običajno nastopi zgodaj, v fazi, ko se težave s parkiranjem povečujejo, uvedba plačevanja parkirnine pa še ni smiselna. Na nakupovalnih območjih so časovne omejitve namenjene povečanju pretočnosti vozil, ki zasedajo parkirni prostor, in so tako še posebej primerne za uvedbo tam, kjer je predviden zgolj kratek postanek uporabnikov (kratkotrajni obiskovalci, stranke in podobno).

Na stanovanjskih območjih blizu delovnih središč se pogosto hkrati s časovno omejitvijo uvedejo še parkirne dovolilnice za prebivalce. Časovne omejitve v tem primeru ciljajo na zmanjšanje nevšečnosti za prebivalce zaradi parkiranja tistih, ki na območju parkirajo le v delovnem času, za obiskovalce pa je omogočeno kratkotrajno parkiranje.

Časovna omejitve parkiranja na P + R parkiriščih seveda ne pride v poštev, na parkiriščih v njihovi bližini (na primer v sosednjih stanovanjskih ali nakupovalnih območjih) pa je uvedba smiselna zaradi odvratanja ljudi od celodnevnega parkiranja na teh lokacijah.

Uvedba časovne omejitve parkiranja je zelo primerna na območjih, kjer je potreba po upravljanju parkiranja zmerna, pri čemer pa se morajo občine vendarle zavedati, da gre za ukrep, ki je stroškovno zahteven, hkrati pa v javnosti nepriljubljen. V primeru, da se uvede dolge časovne omejitve (npr. 3 ali 4 ure), bo ukrep tudi neučinkovit, saj bodo nekateri zaposleni v tem primeru preprosto premaknili svoje vozilo vsakih nekaj ur. Časovno omejevanje prav tako ni prava izbira za območja z gnečo. Ob večanju povpraševanja po parkiranju, se časovne omejitve najpogosteje skrajšajo, vendar zelo kratke časovne omejitve (na primer 30 ali 60 minut) spet ne bodo ustrezale uporabnikom, saj so obiski na komercialnih območjih večinoma daljši. Uvedba ukrepa mora biti torej zelo premišljena in časovni okviri nastavljeni smiselno.

Plačljivo parkiranje

Uvedba plačila parkirnine je učinkovit ukrep upravljanja parkiranja, saj z njim vplivamo na zasedenost in strukturo parkiranih vozil. Je vzvod za spreminjanje potovalnih navad na območjih, kjer je povpraševanje po parkiranju veliko. Z usklajevanjem cen parkirnine »na ulici« in »izven ulice« (na primer v garažni hiši) še dodatno spodbujamo voznike k izogibanju parkiranju na ulici.

Parkirnina se uvede na parkiriščih, kjer je na območju veliko generatorjev prometa in je zasedenost stalno več kot 85-odstotna. Nastavitev cen parkiranja je odvisna od ponudbe (števila razpoložljivih parkirnih mest) in povpraševanja po parkiranju. Na primer v centru mesta, kjer so zgoščene storitvene dejavnosti, je povpraševanje večje, zato na tem območju določimo višjo ceno parkirnine. Končni cilj je, da z višinami parkirnin, ki se razlikujejo na različnih lokacijah in ob različnih urah dneva, ohranjamo 85-odstotno zasedenost parkirišč. Višina parkirnine se mora prilagoditi vedno, ko se oddaljimo od zastavljenega cilja 85-odstotne zasedenosti parkirišča.

S parkirnico uporabnike spodbujamo, da na območju parkirajo krajši čas, da se preusmerijo na manj zasedena parkirišča ali spremenijo svoje potovalne navade. Tako se zasedenost na plačljivih parkiriščih zmanjša, prosto parkirno mesto pa lažje najdejo tisti, ki parkirišče zares potrebujejo.

Ukrep plačila parkiranja je učinkovit le v kombinaciji z učinkovitim kaznovanjem kršitev.

Dovolilnice

Na območjih, kjer je uvedeno časovno omejeno parkiranje ali plačilo parkirnine in kjer mnogi prebivalci nimajo lastnega parkirnega prostora, priporočamo uvedbo sistema dovolilnic.

Uvedba sistema dovolilnic za parkiranje bo pripomogla tudi k ureditvi možnosti parkiranja za tista podjetja, ki parkirnih mest nimajo, a jih za svoje poslovanje nujno potrebujejo. Predlagamo, da imajo dovolilnice različne omejitve in cene.

Občina mora v ustreznih pravnih podlagah določiti način in pogoje izdajanja dovolilnic za parkiranje, omejiti število izdanih dovolilnic na posamezno parkirišče ali stanovanje ter določiti obliko in vrsto dovolilnice. Priporočamo, da se občine odločijo za vezanje dovoljenja za parkiranje na registrsko številko vozila in za izdajo digitalnih dovolilnic, ki zmanjšujejo možnost zlorab, predvsem pa omogočajo sodoben nadzor nad parkiranjem.

| Režim | Brezplačno | Časovno omejeno | Plačljivo po urah | Dovolilnice |
|--|--|--|---|---|
| Značilnost | Zastonj parkiranja ni; če je parkiranje brezplačno za uporabnika, se strošek gradnje in vzdrževanja prenese na družbo, tudi tiste, ki nimajo vozila v lasti (npr. dražje storitve, višje najemnine). | Za nekaj minut ali ur. | Kdor parkirišče uporablja, naj ga tudi plača. Z različnimi višinami cen se povečuje/zmanjšuje privlačnost parkirišč – bolj priljubljena, centralna parkirišča imajo praviloma višjo ceno kot parkirišča na obrobju. | Določene skupine so (pozitivno) diskriminirane. |
| Učinki na zasedenost parkirnih mest | Višja zasedenost parkirišč, nizko izmenjevanje vozil. | Nižja zasedenost, hitrejše izmenjevanje vozil. | Nižja zasedenost, hitrejše izmenjevanje vozil. | Srednja zasedenost, nizko izmenjevanje vozil. |
| Učinek na mesto | Spodbuja vožnjo z avtom. | Pogoste zlorabe, višji stroški redarstva oz. nadzora. | Večja uporaba drugih načinov mobilnosti. | Večje pravice za pretežne uporabnike prostora. |
| Obnašanje uporabnikov | Načelo »parkira, kdor pride prej« povzroča dolgo iskanje parkirnih mest. | Odvrača od daljšega časa parkiranja. | Znižuje privlačnost vožnje, ker zvišuje strošek potovanja. | Udobno za stalne uporabnike. |
| Učinki na uporabnike | Nepripraven za vse uporabnike, ker spodbuja konflikte med različnimi uporabniki. | Primerno za obiskovalce, manj primerno za zaposlene, neprimerno za stanovalce. | Primerno za obiskovalce, manj primerno za zaposlene in stanovalce. | Primerno za stanovalce oz. lastnike nepremičnin in zaposlene. |
| Lokacije, primerne za režim | Primerno za oddaljena parkirišča, po možnosti P+R, neprimerno za središča mest. | Primerno za zaželeno parkirišča, predvsem v bližini storitev. | Primerno za zaželeno parkirišča. | Primerno za parkirišča z nizko izmenjavo. |

B) POENOSTAVITEV PLAČILA PARKIRNINE IN IZDAJANJA DOVOLJENJ ZA PARKIRANJE

NAMESTITEV, UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE PRODAJNIH MEST

Tradicionalno občine za parkiranje na ulici omogočijo plačilo parkirnine na parkomatu, za parkiranje na parkiriščih pa avtomatske blagajne. Zagotoviti je potrebno, da so parkomati in avtomatske blagajne prilagojene različnim potrebam uporabnikov ter nudijo raznovrstne uporabniku prijazne načine plačila. Za boljšo uporabniško izkušnjo priporočamo, da omogočajo tudi uporabo bančnih kartic, če je le mogoče tudi brezstičnih, saj tako tudi osebam z zmanjšano spretnostjo omogočimo enostavnejšo uporabo. Smiselno je ponuditi tudi sodobne brezstične načine plačevanja, kot so virtualne denarnice na pametnih telefonih ali pametnih urah. Svetujemo, da se možnost plačila nadgradi tudi z možnostjo plačila z SMS sporočili in uporabo mobilne aplikacije.

Mobilne aplikacije so sodoben način za olajšanje postopka plačila in izboljšujejo uporabniško izkušnjo, vendar izključna možnost plačila z mobilno aplikacijo ni ustrezna izbira. Pametni telefoni so nekaterim uporabnikom parkirišč namreč nedostopni, lahko nimajo dovolj pomnilnika za shranjevanje aplikacij ali pa uporabniku manjka znanja za njeno namestitev, prav tako pa mobilni signal ni vedno na voljo na vseh lokacijah parkomatov.

Parkomati, ki sprejemajo gotovino, imajo visoke stroške obratovanja, saj je treba zagotavljati redno praznjenje gotovine, stalno zagotavljati papir za tiskanje parkirnih listkov, nastajajo pa tudi stroški popravil zaradi vandalizma.

Namesto parkomatov, ki omogočajo plačevanje z gotovino, se občina lahko odloči za predplačniški sistem plačevanja, pri katerem uporabnik na maloprodajnem mestu kupi parkirni listek ali dobroimetje.

Za ulično parkiranje in za parkirišča brez kontrole dostopa (zapornic) je smiselno izbrati plačilne pristope, ki temeljijo na podatkih o registrski oznaki vozila. Takšen pristop ima več prednosti, predvsem pa olajša izvajanje nadzora plačila parkirnine.

VZPOSTAVITEV UČINKOVITIH POSTOPKOV ZA IZDAJANJE DOVOLJENJ ZA PARKIRANJE

Občine morajo vzpostaviti učinkovit sistem izdaje in nadzora nad izdanimi dovoljenji za parkiranje. V Mestni občini Ljubljana so uvedli sistem spletnega naročanja na termine za ureditev parkirnih dovolilnic, dovolilnice pa izdajajo v fizični obliki. Korak dlje so naredili v Trzinu, Kranju in na Bledu, kjer so uvedli digitalne dovolilnice.

Prednosti za uporabnike, ki jih prinaša digitalizacija dovoljenj za parkiranje so enostavnost uporabe, prihranek časa, ker se vloga za izdajo in podaljšanje dovolilnic ureja preko spleta, ob tem pa še prijetna uporabniška izkušnja, predvsem zaradi možnosti obveščanja uporabnika o datumu poteka dovolilnice preko e-pošte ali SMS. Prednosti za izdajatelja dovolilnic pa so prihranek časa in enostavnost poslovanja, boljša preglednost poslovanja, boljša sledljivost vlog in dokumentov, boljši pregled nad izdanimi in veljavnimi dovolilnicami ter zmanjšanje možnosti zlorab. Bistvena prednost je možnost učinkovitega nadzora parkiranja z uporabo vozila s sistemom za samodejno prepoznavanje registrskih tablic – več v poglavju »Digitalizacija na strani 68.«

C) IZBOLJŠAN NADZOR NAD PARKIRANJEM

IZVAJANJE REDARSKEGA NADZORA

Uspešnost implementiranih ukrepov parkirne politike je odvisna od več dejavnikov. Enega od njih predstavlja nadzor nad spoštovanjem ukrepov. Redno nadziranje in kaznovanje prekrškov je smiselno na območjih z uvedenim plačilom parkirnine in na območjih, kjer uporabniki pogosto nepravilno parkirajo (na primer na površinah za pešce ali kolesarje v mestih ali na privatnih zemljiščih, kar se pogosteje pripeti na izhodiščih izletniških točk).

ZAGOTAVLJANJE USTREZNE OPREME ZA UČINKOVITO IZVAJANJE NADZORA

Za nadzor parkiranja trenutno skrbijo predvsem redarji, ki patrolirajo po ulicah. Delo redarske službe bo učinkovitejše ob uporabi sodobnih naprav za samodejno pridobivanje podatkov o vozilih. Naprave so lahko ročne ali se namestijo na vozila. Tako opremljeno vozilo lahko vozi s hitrostjo do 40 kilometrov na uro in pridobiva podatke o parkiranih vozilih. V bazi plačanih parkirnin in izdanih dovolilnic, ki mora vsebovati tudi podatek o registrski oznaki vozila, sistem za vsako parkirano vozilo ugotovi, ali je parkiranje plačano. Podatke o vozilih, za katere ni plačana parkirna ali izdana veljavna dovolilnica, se posreduje redarski službi. Redar na kraju ponovno preveri točnost podatkov in izda kazen za prekršek. Sistem je 98-odstotno natančen, čeprav je treba nekatera vozila, predvsem vozila s tujimi registrskimi označbami, in vozila, za katera je bila izdana fizična dovolilnica, preveriti ročno.

D) UREJANJE IN VZDRŽEVANJE PARKIRIŠČ

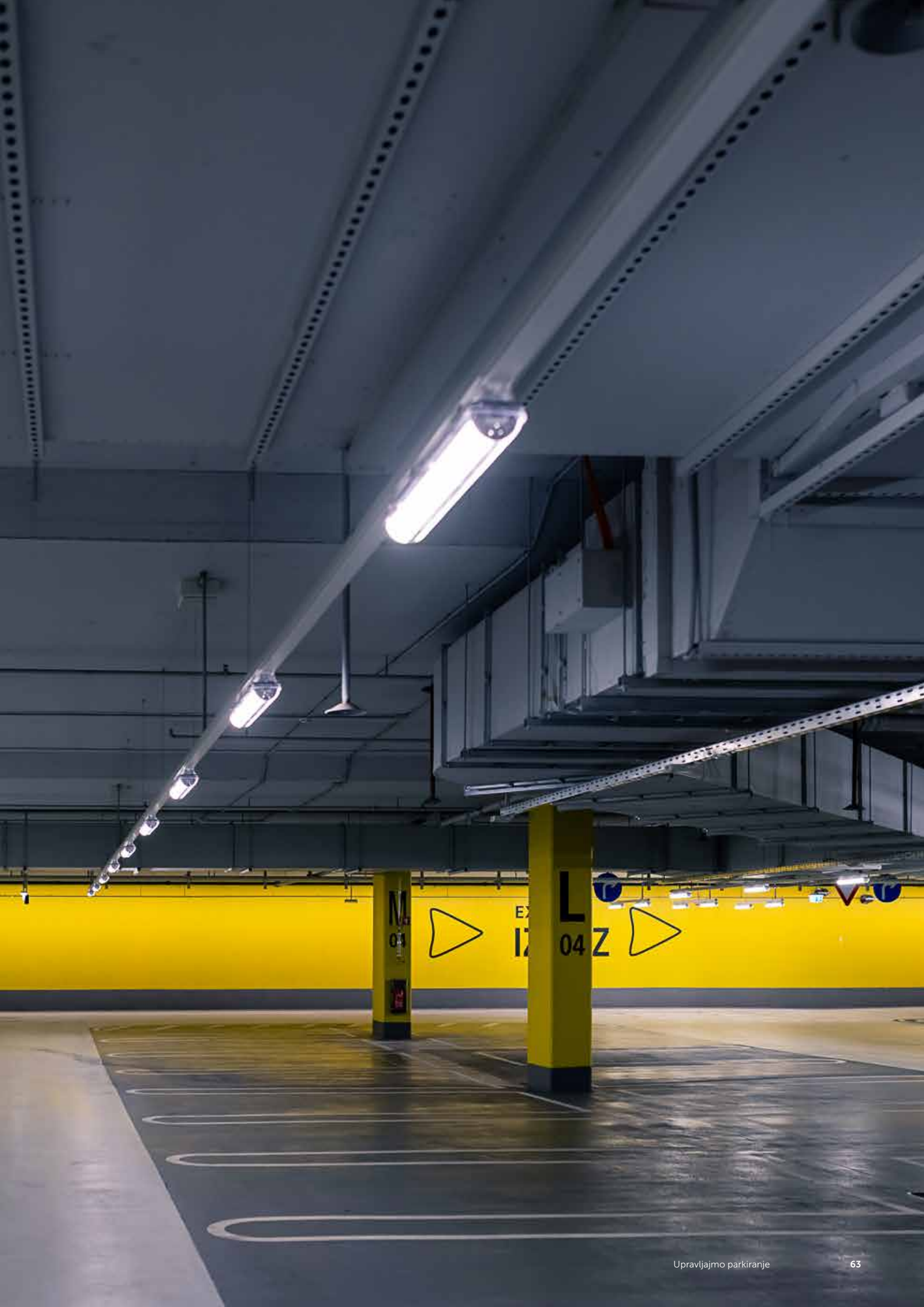
REDNO UREJANJE PARKIRIŠČ

Na parkiriščih je treba redno spremljati in vzdrževati horizontalno in vertikalno signalizacijo, poskrbeti za popravilo dotrajanega zgornjega ustroja parkirišča ter vzdrževati opremo in naprave, ki so ključne za nemoteno obratovanje parkirišč. Parkirna mesta naj bodo označena z ustrezno talno in vertikalno signalizacijo. Jasno naj bo razvidno, kje je parkiranje dovoljeno in kje ni ter kakšen je režim. Tako bo uporaba parkirišča enostavnejša, prometna varnost večja, delo redarstva oziroma nadzora pa enostavnejše. Parkirišča je treba redno čistiti in plužiti, vključno z dostopi za pešce in kolesarje ter parkirišči za kolesa.

VIRI:

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu [sptm.si](https://www.sptm.si), vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- Parkirna politika v Evropi, Mingardo in sodelavci (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856415000221>)
- Elektronske parkirne dovolilnice v Kranju (<https://dovolilnice.kranj.si/>)
- Elektronske parkirne dovolilnice v Trziču (<https://www.trzic.si/za-obcane/turizem-in-razvoj/pametna-skupnost/digitalne-dovolilnice-za-parkiranje.html>)
- Vozilo s sistemom za samodejno prepoznavanje registrskih označb vozil (<https://park4sump.eu/resources-tools/videos/scan-cars-enforcement>)
- Povečanje učinkovitosti nadzora nad plačevanjem parkirnine (https://park4sump.eu/sites/default/files/pushandpull/CS11_Push_measures_enforcementUtrecht.pdf)



3 RAZVOJ INFRASTRUKTURE

V ta sveženj ukrepov so zajeti infrastrukturni ukrepi, ki zajemajo investicije na obstoječih parkiriščih z namenom povečanja kapacitet, prilagoditvam podnebnim vplivom ali novim tehničnim zahtevam pa tudi investicije v nove parkirne zmogljivosti. Tukaj izrecno poudarjamo možnost, da se parkirna mesta ukinejo, javni prostor pa nameni drugim dejavnostim ali spremeni v zelene površine. Pri infrastrukturnih ukrepih na parkiriščih je ključno upoštevati najrazličnejše vidike parkiranja in specifične potrebe različnih uporabnikov, pri čemer sta v pomoč dokumenta *Tehnična izhodišča za urejanje parkirnih površin* in *Nacionalni sistem mobilnostnih točk*, objavljena na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost.

A) UKINITEV PARKIRIŠČ

Evropska in slovenska mesta vedno bolj cenijo vrednost javnega prostora in se vse pogosteje odločajo za ukinitve parkirnih mest v mestnih jedrih. Pridobljeni prostor preoblikujejo v kakovostno območje za pešce ali/in kolesarje, za vzpostavitev trgov ali ureditev zelenic in zasaditev, preureditev pa pogosto pospremijo z vpeljavo novih storitev, na primer izposajo koles. Izkušnje kažejo, da je takšna preureditev izjemno koristna za lokalno gospodarstvo, saj trgovine in ponudniki storitev znotraj območja za pešce ustvarjajo več dohodka. Prav tako parkirna mesta v neposredni bližini kulturnih spomenikov niso združljiva z namenom njihovega varovanja. Z območij arhitekturne in urbanistične dediščine je zato treba parkirišča postopoma odstranjevati.



B) REKONSTRUKCIJE IN POSODOBITVE PARKIRIŠČ

PREUREDITEV PARKIRIŠČ

Preureditve na obstoječih parkirnih površinah lahko pripomorejo k dvigu varnosti na ulicah. Če denimo spremenimo geometrijo ulice tako, da razporedimo parkirna mesta izmenično na eno in drugo stran ulice, to učinkuje kot ukrep umirjanja prometa. Če parkirna mesta umestimo med površine za kolesarje in tiste za motoriziran promet, ta delujejo kot ločitveni element med obema prometnima tokovoma, pri čemer je treba zagotoviti ustrezen prostor za odpiranje vrat in izstop iz avtomobila brez ogrožanja kolesarjev.

Obstoječa parkirna mesta lahko preuredimo tudi z namenom primernejše razporeditve parkirnih mest. Skupaj z umikom ovir in dolgotrajno parkiranih vozil tako povečamo število parkirnih mest, ne da bi povečali parkirno površino.

Na parkiriščih, kjer ni zagotovljena dostopnost parkirnih površin za invalide, pešce in kolesarje, naj se parkirišče preuredi tako, da bo uporabno in varno za vse uporabnike.

TEHNIČNA POSODOBITEV PARKIRIŠČ

Uvajanje tehnoloških rešitev, kot so induktivni detektorji kovin na vseh vhodih in izhodih iz parkirišča, video senzorji za zaznavo zasedenosti parkirnih mest ali naprave za samodejno prepoznavanje vozil, omogočajo učinkovitejše upravljanje prometa, saj pridobimo podatke o zasedenosti parkirišč v realnem času. Ti podatki se lahko preko usmerjevalnih tabel prikazujejo uporabnikom, kar jim olajša iskanje prostega parkirnega mesta tako na odprtih kot v zaprtih parkiriščih. S tem povečamo tudi prometno varnost. Podatki se posredujejo tudi upravljavcem in ponujajo osnovo za ustreznejše upravljanje s parkirišči, na primer boljšo regulacijo cen parkiranja.

DOLOČITEV IN OZNAČITEV PARKIRIŠČ ZA RAZLIČNE VRSTE UPORABNIKOV IN VOZIL

Pri načrtovanju razvoja parkirne infrastrukture moramo upoštevati, da parkirna mesta koristijo različni uporabniki z različnimi vozili (invalidi, družine z majhnimi otroki, taksi vozila, dostava, električna vozila, kolesa, motorna kolesa) in da je treba upoštevati njihove specifične potrebe. Skozi čas se struktura uporabnikov spreminja, zato je smiselno število parkirnih mest za različne vrste uporabnikov prilagajati.

PRILAGODITVE PARKIRIŠČ NA PODNEBNE SPREMEMBE

Pri načrtovanju parkirišč moramo upoštevati vedno pogostejše vremenske ekstreme – visoke temperature, intenzivne padavine. Velike parkirne površine absorbirajo veliko več toplote kot na primer ozelenjene površine in ustvarijo t. i. toplotne otoke. Za preprečevanje učinka toplotnega otoka naj se parkirne površine senčijo, najbolje z ustreznimi drevesi, ki absorbirajo CO₂ in proizvajajo kisik, hkrati pa zmanjšajo odtok deževnice z zmanjševanjem količine padavin, ki padejo na asfalt. Parkirišča z zelenjem so bolj estetska in prijetna za okolico. Za senčenje lahko uporabimo tudi nadstreške, na katerih so nameščene sončne celice.

V sklopu projektiranja in gradnje parkirnih površin je treba posebno pozornost nameniti ustreznemu odvodnjavanju. Priporoča se uporaba trajnostnih pristopov, kot so sistem zelene infrastrukture, sonaravno odvajanje deževnice z rastlinskim zadrževalnikom, ki vodo tudi očisti, ter uporaba poroznih materialov zgornjega ustroja parkirišč in dostopnih poti.

C) NOVA PARKIRNA INFRASTRUKTURA

GRADNJA PARKIRIŠČ

Pred odločitvijo, da investiramo v nova parkirišča, je treba z ustrezno analizo stanja preveriti dejanske potrebe po parkirnih mestih, izkoristiti vse druge ukrepe (na primer plačilo parkirnine, izboljšati pogoje za trajnostno mobilnost) ter preveriti možnost koriščenja obstoječih zasebnih parkirišč. Če vsi ukrepi, ki niso gradnja, ne zmorejo uravnotežiti ponudbe in povpraševanja po parkirnih mestih, obenem pa se pričakuje, da bo nova parkirna infrastruktura finančno izvedljiva brez javnih subvencij, se lahko odločimo za gradnjo novih parkirišč, če je to skladno z vizijo razvoja območja.

GRADNJA PARKIRIŠČ P+R IN MOBILNOSTNIH TOČK

Za zagotavljanje parkirnih mest tistim, ki v mesto prihajajo za daljši čas (na primer zaposleni), priporočamo gradnjo večjih parkirnih površin nekoliko dlje od središča mesta. V mestu uvedemo kratkotrajno parkiranje, da omogočimo dostop do storitev več uporabnikom. Z načrtovanjem parkirišč za dolgotrajno parkiranje izven mestnih središč vplivamo na zmanjšanje števila motornih vozil v samih mestnih središčih, kar se odraža v povečanju prometne varnosti in boljši kakovosti zraka.

Tovrstna parkirišča morajo omogočati enostaven prestop med različnimi načini potovanja (osebni avtomobil, javni potniški promet, kolo, hoja), zato je treba zagotoviti ustrezno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje ter zagotoviti ustrezen nivo storitev javnega potniškega prometa. Hkrati pa mora takšno parkirišče v zameno za prestopanje na bolj trajnostne oblike mobilnosti ponuditi ugodnosti. Ugodnosti so lahko časovne (če je le mogoče, uvedemo do parkirišča P+R rumene pasove za javni potniški promet in visoko frekvenco javnega prevoza) ali finančne (parkiranje na parkirišču P+R mora biti cenejše kot je v centru mesta, in če je le mogoče, naj bo v ceno parkiranja na parkirišču P+R vključena tudi povratna vozovnica za javni potniški promet).

NOVA SOSESKA, VELIKO NOVIH PARKIRNIH MEST?

Ali moramo vedno, ko gradimo novo stanovanjsko sosesko ali poslovni objekt, načrtovati veliko novih parkirnih mest? Ali ne bi nove urbane četrti morale ponuditi drugačne rutine mobilnosti in priložnost za znatno zmanjšanje lastništva osebnih avtomobilov?

Primer dobre prakse je območje Lincoln Housing v mestu Darmstadt. V letih med 2010 in 2015 so preuredili nekdanjo vojašnico v stanovanjsko sosesko, kjer so zagotovili minimalno še dovoljeno število parkirnih mest, to je 0,65 parkirnega mesta na stanovanje, od tega 0,15 parkirnega mesta za invalide in vozila sistema souporabe v bližini stanovanj in 0,5 parkirnega mesta v garažni hiši, ki je oddaljena največ 300 m. Lastniki oziroma najemniki stanovanj, ki ob prihodu ne dobijo prostega parkirnega mesta, parkirajo na plačljivih parkirnih mestih. Predpogoj za tako nizko število parkirnih mest je atraktiven javni prevoz, ponudba souporabe avtomobilov in koles ter ustrezna infrastruktura za pešce in kolesarje. Majhno število parkirnih mest je možno tudi zato, ker jih je večina javnih ali pa v souporabi, kar omogoča bolj učinkovito koriščenje prostora, namenjenega parkiranju. Takšen pristop na eni strani spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, hkrati pa znižuje stroške gradnje in s tem cene nakupa ali najema nepremičnine.

VIRI:

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu sptm.si, vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- ➡ Tehnična izhodišča za urejanje parkirnih površin (sptm.si)
- ➡ Nacionalni sistem mobilnostnih točk (sptm.si)
- ➡ Parkirni normativi kot inštrument upravljanja (<https://park4sump.eu/sites/default/files/2021-02/EN%20%28web%29.pdf>)



4 DIGITALIZACIJA

Čeprav je sveženj ukrepov »digitalizacija« umeščen na konec, to ni nič manj pomemben vidik upravljanja parkiranja. Ravno obratno, izkušnje iz tujine kažejo, da digitalizacija omogoča boljše upravljanje s parkiranjem, povečuje učinke uvedenih ukrepov in učinkovitost nadzora. Pametni sodobni sistemi upravljanja parkiranja so bistvenega pomena za trajnostni sistem mobilnosti v mestih, saj nove aplikacije, senzorji in algoritmi omogočajo natančnejšo oceno zasedenosti, boljše usmerjanje na prosta parkirna mesta in enostavnejše plačevanje.

A) UVEDBA TEHNOLOGIJ ZA ZAZNAVANJE ZASEDENOSTI PARKIRIŠČ

OPREMA ODPRTIH PARKIRIŠČ (BREZ KONTROLE DOSTOPA)

Zasedenost parkirnih mest se izvaja s talnimi senzorji ali kamerami. Podatek o zasedenosti parkirnega mesta se posreduje centralni krmilni enoti, ki posodobi informacijo o zasedenosti parkirnišča. S kamerami je možno zaznati tudi vrsto vozila (osebno, tovorno ...). Centralna krmilna enota zbira podatke o zasedenosti parkirnišč in izvaja celovito analizo zasedenosti parkirnišča. Ta analiza vključuje informacije, kot so število prostih parkirnih mest, njihova lokacija, trajanje parkiranja in čas, potreben za iskanje določenega mesta.

OPREMA ZAPRTIH PARKIRIŠČ

Zasedenost parkirnišč zaprtega tipa, torej parkirnišč, kjer so na vhodu in izhodu nameščene zapornice ali potopni stebrički, se določi na podlagi razlike med kapaciteto parkirnišča (skupno število vseh parkirnih mest) in dejanskim številom prisotnih vozil. Pri izboru vhodnega in izhodnega terminala ter avtomatske parkirne blagajne je treba poskrbeti za njuno povezljivost in da sistem pri določanju zasedenosti upošteva tako uporabnike, ki plačajo parkirnino, kot tudi uporabnike, ki imajo omogočen vstop z dovolilnico.

B) UVEDBA TEHNOLOGIJ ZA UPORABNIKOM PRIJAZNEJŠO IZKUŠNJO

UVEDBA UPORABNIKOM PRIJAZNIH NAČINOV PLAČEVANJA PARKIRNINE IN DOVOLILNICE

Sodobni sistemi omogočajo brezgotovinske transakcije, kar uporabnikom omogoča plačilo parkirnine preko različnih digitalnih metod, kot so različne kartice, virtualne denarnice na pametnih telefonih ali pametnih urah in aplikacije. Glej »Poenostavitev plačila parkirnine in izdajanja dovoljenj za parkiranje« na strani 61.

V primerih zaprtih parkirnišč priporočamo sistem s tehnologijo prepoznavanja registrskih tablic, ki omogoča avtomatiziran nadzor dostopa, uporaba drugih pripomočkov za dostop pa se lahko ukine (brezstične kartice, mobilne aplikacije, PIN kode, črtne ali QR kode, klic na telefonsko številko). Sistem je zasnovan tako, da poenostavi kontrolo dostopa osebnih in tovornih vozil na osnovi tehnologije branja in prepoznave registrskih oznak, saj vozilom, ki imajo dovoljenje, omogoča vstop in izstop s parkirnišča po prepoznavi in ujemanju registrske tablice z informacijami v bazi uporabnikov.

Prednost sistema je v tem, da zahteva manj vzdrževanja in preprečuje zlorabo (sistem natančno zazna, kdaj vozilo vstopi na parkirnišče in kdaj ga zapusti). Uporabnik lahko parkiranje plača na blagajni ali izhodnem portalu. Priporočamo, da izhodni portali omogočajo samo negotovinsko plačevanje, da se ognemo morebitnemu zastoju zaradi iskanja ustreznih bankovcev in kovancev.

IMPLEMENTACIJA SISTEMOV USMERJANJA UPORABNIKOV NA PROSTA PARKIRNA MESTA

Učinkovito upravljanje parkiranja vključuje tudi usmerjanje voznikov na prosta parkirišča s posredovanjem dinamičnih informacij o zasedenosti parkirišč v realnem času preko spletnih strani, mobilnih aplikacij in s pomočjo digitalne prometne signalizacije, kot so informacijske table. Predpogoj je uvedba tehnologij za zaznavanje zasedenosti parkirnih mest.

Na ta način lahko usmerimo voznike na parkirišča z razpoložljivimi prostimi mesti, kar skrajšuje potovalne čase in prevožene razdalje ter olajšuje iskanje parkirnih mest. Temu služijo tudi informacijske table in prikazovalniki prostih parkirnih mest v parkirnih hišah: digitalni znaki na prehodih med nivoji v parkirnih objektih, ki prikazujejo število razpoložljivih parkirnih mest, v posameznem nivoju pa voznike usmerjajo do prostih parkirnih mest znotraj parkirnega objekta.

pametna kontrola pristopa na parkirišče, kjer parkirni listek zamenja registrska tablica, fizično dovolilnico pa digitalna

+

vozila s sistemom za samodejno prepoznavo registrskih tablic

=

učinkovitejši nadzor parkiranja

IMPLEMENTACIJA SISTEMOV REZERVACIJE PARKIRNIH MEST

Sistemi za upravljanje parkiranja pogosto vključujejo uporabnikom prijazne mobilne aplikacije, ki zagotavljajo posodobitve o parkiranju v realnem času, navodila do razpoložljivih mest in možnost rezervacije parkirnih mest že vnaprej. Različne spletne platforme za rezervacije in mobilne aplikacije omogočajo uporabnikom, da na daljavo rezervirajo parkirna mesta. Te platforme običajno podpirajo več načinov plačila, kar uporabnikom omogoča, da si svoje parkirno mesto zagotovijo le z nekaj kliki.

C) POSODOBITEV NAČINA NADZORA PARKIRANJA

Izvajanje ukrepa plačila parkirnine zahteva reden nadzor ter kaznovanje prekrškov. Sodoben pristop k nadzoru na terenu vključuje uporabo vozil, opremljenih z napravami za samodejno prepoznavanje registrskih tablic. Predpogoj za uvedbo takšnega vozila je digitalizacija podatkov o plačilu parkirnine, pri čemer morata biti plačana parkirnine in dovolilnica vezani na vozilo. Zato je treba vzpostaviti sistem plačila parkirnine, ki zahteva vnos registrske številke vozila (izbrati parkomat, ki to omogoča in/ali omogočiti plačevanje z ustrežno mobilno aplikacijo), hkrati pa uporabljati sistem za izdajo digitalnih dovolilnic. Glej tudi »Zagotavljanje ustrezne opreme za učinkovito izvajanje nadzora« na strani 62.

VIRI:

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu [sptm.si](https://www.sptm.si), vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- Parkirni senzorji, TreviDo (https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/Technological_Innovations/CIVITAS_PARK4SUMP_Good_Practice_Treviso_I_park-sensor_based_information_v2.pdf)
- Parkirni normativi kot inštrument upravljanja (<https://park4sump.eu/sites/default/files/2021-02/EN%20%28web%29.pdf>)
- Lokalne priložnosti za digitalizacijo parkiranja (<https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2018/12/parking-paper-2018-web.pdf>)



PRILOGA 2: Popis parkirnega utripa

Parkirni utrip je analitična metoda za pridobivanje podatkov o zasedenosti in trajanju parkiranja na določenem območju. Namen analize je razumeti vzorce parkiranja ter oceniti razpoložljivost in povpraševanje po parkirnih mestih. S parkirnim utripom pridobimo podatke o zasedenosti parkirnih mest in trajanju parkiranja za posamezno vozilo. Iz tega lahko ocenimo, kakšen tip uporabnikov zaseda posamezna parkirna mesta (stanovalci, zaposleni, obiskovalci) in kako se uporabniki na parkirnih mestih izmenjujejo.

PRISTOPI

Predstavili bomo štiri različne metode za merjenje parkirnega utripa, ki se uporabljajo v praksi, ter njihove prednosti in slabosti.

- **Patruljno merjenje.** Popisovalci sistematično preverjajo parkirna mesta in beležijo del registrskih oznak parkiranih vozil. Ta način je primeren za slovenske občine, ker je prilagodljiv in dostopen. Vendar zahteva natančno pripravo in izvedbo popisa.
- **Vhodno-izhodno merjenje.** Število vozil na parkirišču se meri na začetku in koncu izbranega časovnega obdobja ter število in čas vstopov in izstopov med njim. To je dobra metoda za velika parkirišča izven ulice, a omejena na eno lokacijo, ker popisovalci ostanejo na mestu. Na podoben način je možno tudi uporabljati kamere za branje registrskih oznak vozil pri uvozi in izvozi.
- **Merjenje s stacionarno tehniko.** Kamere ali senzorji lahko zaznajo in beležijo zasedenost parkirnih mest in trajanje parkiranja za namen parkirnega utripa. Slaba stran je visoka cena tehničnih in programskih rešitev, ki te podatke omogočajo.
- **Merjenje z vozilom s senzorji** (ang. scan car). Avto s senzorji beleži izbrane podatke o registrskih oznakah parkiranih vozil na ulicah in zunaj njih. Ponavljajoče vozi po območju, podobno kot popisovalci pri patroljni analizi. Shranijo in računalniško obdelajo se samo relevantni podatki, ostali se takoj izbrišejo. Tudi ta metoda zahteva dolgo pripravo in znatna sredstva.

Podatki se pri različnih pristopih obdelujejo podobno. Pomembno je, da lahko iz podatkov razberemo tip uporabnika, kar je ključno za razumevanje razmer na parkiriščih.

Tipe uporabnikov lahko razdelimo na:

- stanovalce, ki parkirajo preko noči,
- zaposlene, ki med delovnim časom parkirajo med 4 in 10 ur,
- obiskovalce, ki parkirajo za krajši čas, od 15 minut do treh ur,
- dostavljavce ali voznike, ki parkirajo za zelo kratek čas, do približno 15 minut. Te s patroljno analizo težje zaznamo.

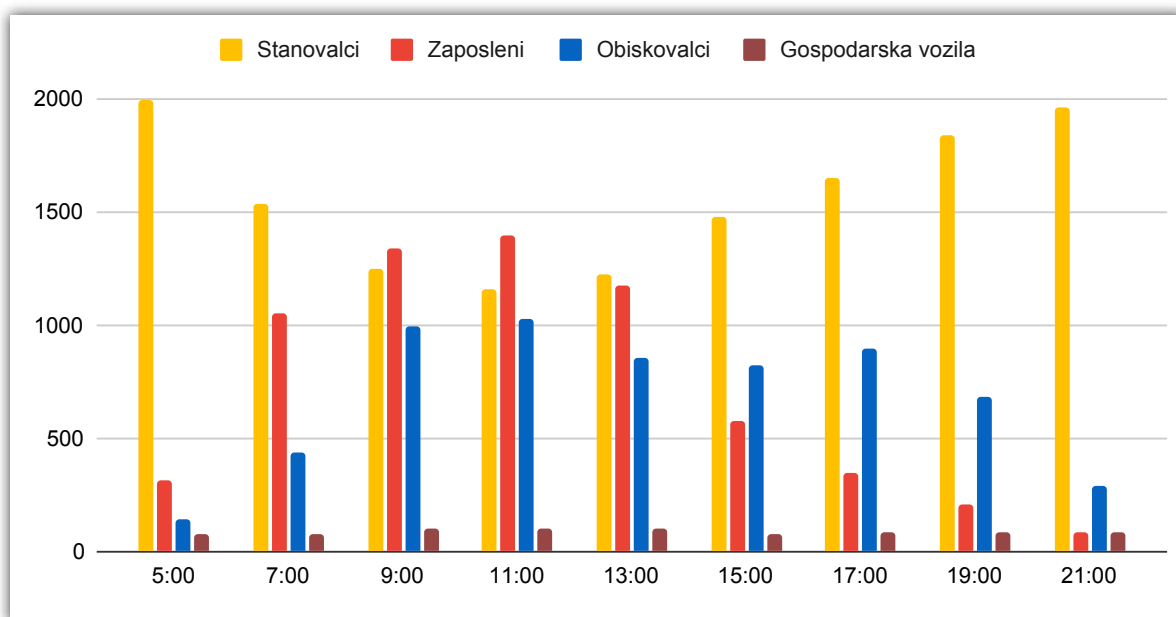
Za ustrezno razporeditev uporabnikov med njihove tipe moramo poleg trajanja parkiranja upoštevati tudi lokacijo in upoštevati čas v tednu.

KORAKI IZVEDBE

Koraki izvedbe analize parkirnega utripa po patroljni metodi so naslednji:

1. **Določitev ciljev in obsega analize.** To vključuje določitev analitičnega območja, časovnega obdobja in morebitno ponovitev analize.
2. **Določitev parkirišč in evidentiranih parkirnih površin.** Določitev parkirišč, ki jih bomo analizirali. Vključimo tudi površine, kjer parkiranje ni urejeno ali dovoljeno, in jih popišemo.
3. **Določitev manjših enot.** Določimo manjše enote, to je skupine parkirišč, ki jih lahko v predvidenem času popiše popisovalec, npr. 500 parkirnih mest v dveh urah.
4. **Izobraževanje popisovalcev.** Popisovalce izobrazimo o namenu, poti, urniku, pripomočkih in obrazcih za popis.
5. **Izvedba terenskega dela.** Terensko opazovanje in beleženje parkiranih vozil na rednih intervalih (npr. vsako drugo uro) v skladu z izbrano metodo.
6. **Vnos, obdelava in analiza podatkov.** Zbrane podatke se vnese, obdela in analizira s pomočjo statističnih in geoinformacijskih orodij. Pridobi se kazalnike, kot so povprečna zasedenost, povprečno trajanje parkiranja, delež kratkoročnih ali dolgoročnih parkiranj itd.
7. **Priprava poročila.** Poročilo o rezultatih analize pripravimo v besedilu in s prikazom podatkov v obliki tabel, grafov, kart ali drugih vizualnih elementov.

Uporabniki parkirišč v Škofji Loki, celota (vir: NIPP Škofja Loka)



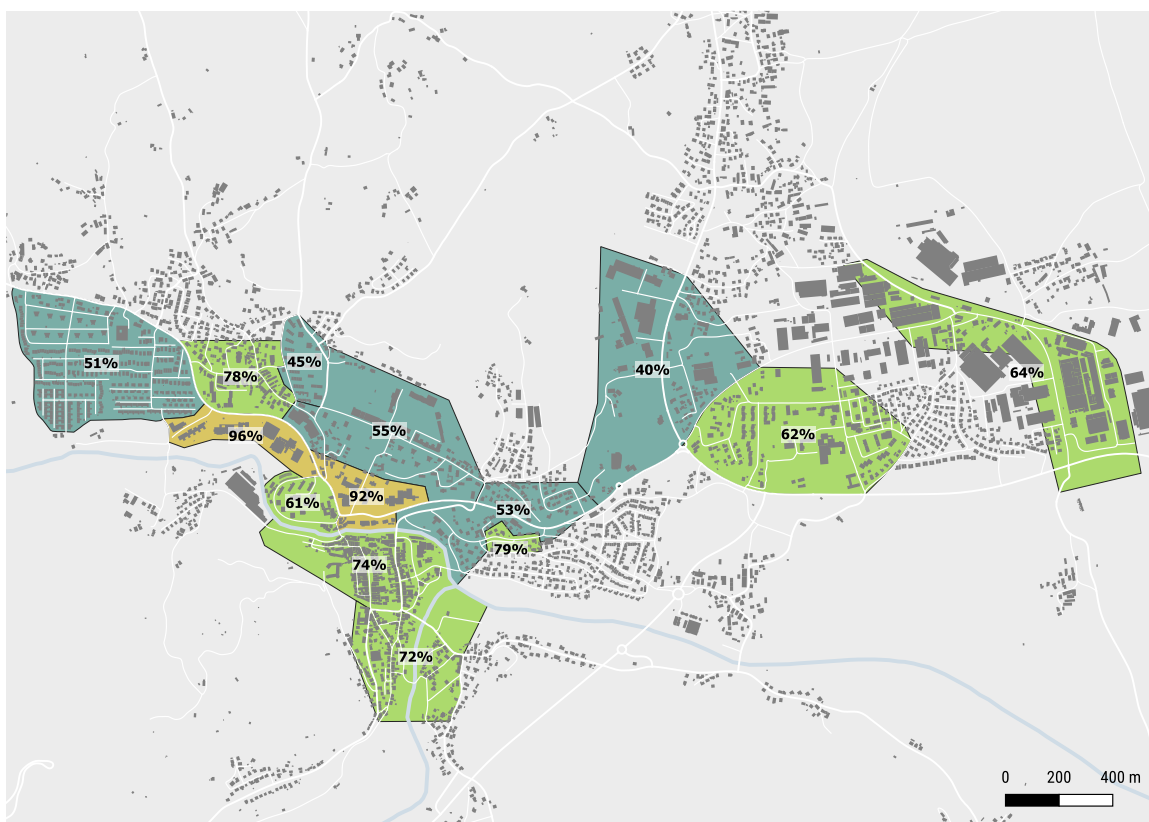
PODROBNOSTI IN NASVETI

Popis daje uporabne rezultate, če ga opravljamo v običajnih razmerah za območje, zato naj bo popis opravljen med tednom, ko je območje polno dnevnih migrantov in uporabnikov javnih ustanov, ter med vikendom, ko je utrip naselja drugačen. Na rezultate merjenja zasedenosti parkirišč so lahko močno vplivajo večja gradbena dela, neugodne vremenske razmere (sneg, toča, močan dež), prazniki, šolske počitnice, množične prireditve in podobni dejavniki, zato se je smiselno takšnim razmeram ustrezno prilagoditi.

Popis se začne zgodaj zjutraj, ko so stanovalci še doma, delavci še niso v službah, storitve pa še ne obratujejo. Popis se običajno ponovi osem- do devetkrat na dan, vsaki dve uri, do poznega večera, ko se ljudje vrnejo domov. Popisovalci zapišejo značilnosti vozil na parkirišču: znamko, barvo in zadnja dva znaka registrske tablice.

Vnaprej ne moremo vedeti, ali se zasedenost na parkiriščih spreminja glede na dan ali letni čas. Zato je za izbor primerne datuma za popis dobro z delovno skupino in javnostjo preveriti dnevna in sezonska nihanja. Za varstvo osebnih podatkov moramo pri zbiranju in obdelavi upoštevati potrebne ukrepe, na primer delno anonimizacijo, takojšnje brisanje podatkov, ko ni več potrebe zanje in podobno.

Zasedenost v Škofji Loki ob 11. uri (vir: NIPP Škofja Loka)



PRILOGA 3: Splošna oblikovalska načela

DOSTOPNOST

Pri načrtovanju dostopov do parkirišča, parkomatov in polnilnic za električna vozila je pomembno, da zagotovimo varen dostop brez grajenih in komunikacijskih ovir. Svetujemo, da se parkomati in polnilnice za električna vozila izvedejo na istem nivoju kot je parkirišče, če to ni izvedljivo, pa se odločimo za izvedbo spuščениh robnikov. V situaciji, kjer so parkomati in polnilnice izvedene v istem nivoju kot je parkirišče, priporočamo namestitev ovir za zaščito parkomata/polnilnice pred morebitnim trčenjem vozil. Te ne smejo ovirati udeležencev v prometu ali otežiti dostopa uporabnikom parkomata/polnilnice za električna vozila. Ključno je, da so ovire opazne, zato morajo biti izvedene v kontrastni barvi glede na okolico. Nujno je treba spoštovati zahteve zakonodaje s področja univerzalne graditve.

LOKACIJA PARKIRNIH MEST, REZERVIRANIH ZA POLNJENJE ELEKTRIČNIH VOZIL

Pri umeščanju parkirnih mest, rezerviranih za polnjenje električnih vozil na obstoječa ali nova parkirišča, je potreben tehten razmislek. Priporočamo, da se polnilne postaje ne namestijo na najbolj atraktivne točke parkirišča. S tem zmanjšamo tveganje, da bi parkirno mesto zasedli vozniki, ki jim ni treba polniti vozila. Vendar pa lokacija daleč od vhoda zmanjšuje dostopnost, zato je treba uravnotežiti ti nasprotujoči si potrebi. Pri določevanju ustrezne lokacije je treba upoštevati tudi, da je v primeru snega potrebno očistiti parkirno mesto in dostop do polnilne postaje.

ZAGOTAVLJANJE USTREZNEGA PROSTORA V OBMOČJU PARKOMATA/POLNILNICE

Pri načrtovanju lokacije parkomata/polnilnice je treba upoštevati, da morajo biti vse funkcije parkomata/polnilnice dostopne vsem uporabnikom. To pomeni, da je treba zagotoviti na območju naprave dovolj prostora za ljudi, ki uporabljajo različne pripomočke za gibanje, da se lahko približajo in postavijo tako, da dosežejo zaslon naprave. Hkrati je pomembno, da se na območju parkomata/polnilnice predvidi razširitev pločnika, da se ne ovira prometa na pločniku. Pri polnilnicah za električna vozila je treba predvideti tudi lokacijo vtičnice na polnilnici, upoštevaje različne lokacije vtičnic na vozilih. V primeru, da ima polnilna postaja dve ali več polnilnih mest, velja pozornost nameniti poteku polnilnih kablov na način, da ne zmanjšajo ali ovirajo dostopnosti do polnilne postaje vzporednim uporabnikom. Obenem smo pozorni, da se ne zmanjša dostopnost uporabnikom pločnika in da ne oviramo drugih udeležencev v prometu, tudi na površinah za pešce in kolesarje.

DIMENZIJE PARKIRNIH MEST, REZERVIRANIH ZA POLNJENJE ELEKTRIČNIH VOZIL

Parkirna mesta, ki so namenjena polnjenju električnih vozil, morajo biti označena skladno s pravilnikom, ki obravnava prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah. Pri načrtovanju parkirnih mest za električna vozila je treba upoštevati, da bodo uporabniki polnilnice lahko uporabili lastne kable, ki jih hranijo v prtljažniku, ter da je lahko priključek na vozilu ob strani ali spredaj. Uporabnik torej potrebuje prostor pred, za in ob vozilu, da se lahko varno giblje. Ker so uporabniki polnilnic tudi invalidi in gibalno ovirane osebe, je pri določevanju velikosti parkirnih mest za električna vozila treba upoštevati še varovalni pas, ki jim omogoča neovirano gibanje. Zato priporočamo, da se predvidijo večja parkirna mesta za električna vozila kot v dosedanji praksi, in sicer vsaj takšnih dimenzij, kot jih predvideva pravilnik, ki obravnava prometno signalizacijo in prometno opremo na cestah za vozila invalidov.

ZGORNJI USTROJ DOSTOPA IN OBMOČJA PARKOMATA/POLNILNICE

Dostopne poti in okolica parkomata/polnilnice zahtevajo kakovostni zgornji ustroj, ki zagotavlja varnost in udobje. Površina ne sme imeti grbin ali drugih prekinitev, mora biti ravna in imeti ustrezno izvedene prečne nagibe, da se zagotovi ustrezno odvodnjavanje. Zgornji ustroj naj bo iz materiala, ki omogoča dostopnost v vseh vremenskih razmerah, dopušča, da se površina očisti snega in dovoljuje izvedbo horizontalnih označb. Priporočen material je asfalt.

LASTNOSTI PARKOMATA/POLNILNICE

Pri izbiri parkomata/polnilnice je treba upoštevati, da nekateri uporabniki ne morejo popolnoma iztegniti rok zaradi zmanjšane moči, bolečine, utrujenosti ali uporabe pripomočkov za hojo. Uporabnik invalidskega vozička s poškodbo rame denimo ne bo mogel doseči tako daleč naprej kot stoječa oseba brez telesne oviranosti. Za pravilno načrtovanje postavitve je pri ponudnikih teh naprav smiselno preveriti, kako so nameščeni posamezni elementi in ali so le-ti dosegljivi vodoravno (s seganjem naprej ali vstran) in navpično (gor ali dol od trenutnega položaja osebe). Težava lahko nastane, če so elementi parkomata/polnilnice načrtovani na višini, ki predvideva, da bo uporabnik na isti višini kot naprava, potem pa se le-ta namesti na privzdignjeno površino. Dostopnost dobro zasnovane polnilnice se zmanjša, če je postavljena na višji položaj, kot je bil predviden ob zasnovi, s čimer se nekatere funkcije nehote postavijo izven dosega nekaterih uporabnikov.

Pri zaslonih na parkomatih in polnilnicah je pomembno, da so nameščeni na primerni višini za uporabnike invalidskih vozičkov, hkrati pa ne prenizko za osebe, ki se težko sklanjajo. Vidni morajo biti torej tako iz sedečih kot stoječih položajev. Priporočamo tudi, da se parkomati/polnilnice namestijo stran od močne sončne svetlobe, ki lahko zmanjša vidnost zaslonov. Kombinacija nagiba zaslona z njegovo pravo višino ga lahko naredi dostopnega večji skupini ljudi. Na zaslonu morajo biti informacije zapisane razumljivo, zagotoviti je treba jasen kontrast med besedilom in ozadjem ter z ustrezno izbiro barv omogočiti uporabo tudi osebam z barvno slepoto (izognemo se na primer kombinaciji barv rdeča-zelena). Upoštevati je treba, da uporabnik parkomata/polnilnega mesta morda potrebuje očala za branje in jih nima pri sebi. Zato je pomembno, da so informacije in navodila zapisana z lahko berljivimi znaki ustrezne velikosti, kjer je smiselno pa se namesto besedila uporabijo ikone.

Če mora uporabnik za plačilo optično prebrati kodo QR ali drugo oznako, naj bo le-ta na lahko dostopnih mestih, površina pa naj ne bo sijajna, temveč mat.

Priporočamo polnilne postaje z dvema polnilnima mestoma. Polnilne postaje z več polnilnimi mesti zahtevajo daljše polnilne kable, večja dolžina pa pomeni tudi večjo težo, kar lahko povzroča težave pri rokovanju s kablom. Tovrstne rešitve so tudi manj ugodne za osebe, ki uporabljajo invalidske vozičke, saj lahko pri daljših kablilih prej pride do situacije oteženega ali onemogočenega dostopa do polnilne postaje.

UREDITEV OBMOČJA PARKOMATA/POLNILNICE PRED VREMENSKIMI VPLIVI

Kjer je mogoče, je potrebno v bližini parkomatov/polnilnic in vzdolž dostopnih poti namestiti ustrezno zaščito pred vremenskimi vplivi, da se zmanjša vpliv neugodnih vremenskih razmer na uporabnike. Ustrezna osvetlitev parkomatov/polnilnic v različnih delih dneva je prav tako ključnega pomena, saj je pogoj za varno gibanje, še posebej pri rokovanju s kabli za polnjenje. Za parkomate, namenjene plačevanju parkiranja na ulici, se zaščita pred vremenskimi vplivi ne izvede. Pri načrtovanju območja polnilnice je treba upoštevati, kakšna bo polnilna postaja, tj. koliko polnilnih mest bo na njej, kje bodo nameščeni zasloni in kje vtičnice za kable, zavetje pred vremenskimi vplivi pa načrtovati tako, da konstrukcijski elementi nadstrešnice ne zmanjšujejo dostopa do polnilnice.

KONTROLA DOSTOPA DO PARKIRIŠČA

Dostop do parkirišč lahko fizično omejimo z uporabo zapornic, potopnih stebričkov ali drugih ovir. Namestitev potopnih stebričkov priporočamo na lokacijah, kjer želimo omejiti dostop vozilom in hkrati omogočiti prost dostop pešcem in kolesarjem. Za upravljanje dostopa do parkirišč so na voljo različne metode, med katerimi se izbere najprimernejša glede na potrebe, in sicer brezstične kartice, mobilna aplikacija, PIN koda, črtna ali QR koda, klic na telefonsko številko ali sistem za samodejno prepoznavo registrske označbe vozila.

Parkirni sistem vključuje vhodni nadzorni terminal, izhodni nadzorni terminal, zapornico ali potopni stebriček, v primeru plačljivih parkirišč pa tudi blagajno.

Vhodni nadzorni terminal izdaja magnetne parkirne kartice ali enkratne parkirne listke ali pa omogoča branje različnih kartic in digitalnih dovolilnic. Ko uporabnik prejme parkirni listek oziroma s kartico pravilno registrira prihod, dobi dostop do parkirišča.

Izhodni nadzorni terminal procesira parkirne kartice za kratkotrajno parkiranje ter različne abonentne kartice. Uporabnik, ki je plačal parkirnino ali se je na izhodnem terminalu uspešno registriral s kartico ali digitalno dovolilnico, lahko zapusti parkirišče.

Plačilo parkirnine se izvede na blagajni. Parkirišče naj bo opremljeno z avtomatskimi blagajnami, ki naj bodo prilagojene potrebam različnih uporabnikov (tudi slepim, slabovidnim, gibalno oviranim itd.), parkirnino pa izračunajo z odčitavanjem podatkov iz enkratnega parkirnega listka. Priporočamo, da avtomatska blagajna omogoča čim več različnih možnih načinov gotovinskega in negotovinskega plačevanja. Na večjih parkiriščih svetujemo, da je poleg avtomatske blagajne vsaj v dnevnem času odprta tudi blagajna z osebjem, ki omogoča vse možne načine plačevanja parkirnine, obenem pa lahko nudi pomoč v primeru težav z delovanjem parkirnega sistema.

V primeru parkirišč s fizično omejenim dostopom moramo poskrbeti, da je na lokaciji prisotna odgovorna oseba ali zagotoviti stalno pomoč na daljavo za reševanje morebitnih težav pri vstopu, plačilu ali izstopu. Zanesljiva podpora, ko osebna storitev ni razpoložljiva, mora biti na voljo prek telefona, sporočila SMS, glasovnega ukaza ali gumba za pomoč. Podpora strankam mora biti dostopna vsem uporabnikom, kontaktne informacije pa jasno prikazane na avtomatski blagajni za plačilo in na izhodnem terminalu.



PRILOGA 4: Na kaj moramo pomisliti pri implementaciji ukrepov

A) SPLOŠNE USMERITVE

PRI ODLOČANJU O GRADNJI NOVIH PARKIRIŠČ

- Prepričajte se o dejanskem številu parkirnih mest (popis parkirnišč v platformi SIPARK) in njihovi zasedenosti.
- Poskusite uravnotežiti ponudbo in povpraševanje z ukrepi parkirne politike, kot so uvedba časovno omejenega parkiranja, uvedba plačljivega parkiranja (po potrebi korekcija cen) in z investicijami v trajnostne oblike mobilnosti.
- Preverite občinske predpise, kje in kakšna parkirnišča je možno zgraditi (parkirišča na prostem, parkirnišča v objektih – parkirna hiša, parkirna garaža).

PRI NAČRTOVANJU PARKIRNIH MEST

- Zagotovite dostopnost brez grajenih in komunikacijskih ovir do parkirnišč, parkomatov/avtomatskih blagajn, polnilnic.
- Izogibajte se razlikam v nivojih površin med vozili in parkomatom/avtomatsko blagajno/polnilnico oziroma naj bodo izvedene klančine.
- Če je mogoče, zagotovite, da se asfaltirana površina parkirnišča nadaljuje do parkomata/avtomatske blagajne/polnilnice.
- Pri izbiri lokacije parkomata/avtomatske blagajne/polnilnice je treba upoštevati, da morata biti dostop in okolica vedno očiščena ter ustrezno vzdrževana.
- Zagotovite razširitev pločnika v območju parkomata/avtomatske blagajne/polnilnice, da se ne ovira drugih udeležencev.
- Dostopne poti in okolica parkomata/avtomatske blagajne/polnilnice naj bodo iz materiala, ki zagotavlja ustrezno dostopnost v vseh vremenskih razmerah in omogoča izvedbo horizontalnih označb.
- Tla naj bodo ravna z majhnim naklonom, ki omogoča odvodnjavanje.
- Namestite ovire za zaščito parkomata/avtomatske blagajne/polnilnice proti trkom, in sicer tako, da se uporabnikom ne otežuje dostopa do naprav. Prav tako ovire proti trkom ne smejo ovirati dostopa osebam, ki uporabljajo invalidski voziček. Postavite jih v razmaku vsaj 90 cm, najbolje pa 120 cm, da zagotovite dobro dostopnost.
- Poskrbite za dovolj prostora med parkirnimi mesti, rezerviranimi za polnjenje električnih vozil, da zagotovite dober dostop in manevrski prostor pred in ob avtomobilu. Priporočamo, da je velikost parkirnih mest, rezerviranih za polnjenje električnih vozil, vsaj tako velika, kot je velikost parkirnih mest, rezerviranih za vozila invalidov.
- Zagotovite zaščito pred vremenskimi vplivi, ki mora biti oblikovana tako, da ne ovira dostopa do elementov parkomata/avtomatske blagajne/polnilnice (zaslon, gumbi, reža za vstavitve kartic ali čitalnik brezstičnih kartic in drugih naprav, vtičnica itd.), ter zagotovite vsaj 90 cm prostora med zaščito pred vremenskimi vplivi in parkomatom/polnilnico na straneh, kjer so nameščene funkcije. Upoštevajte, da je v nekaterih primerih ta oprema nameščena na več straneh polnilnice.
- Zagotovite ustrezno osvetljenost območja parkomata/avtomatske blagajne/polnilnice in dostopnih poti.
- Zagotovite ustrezno odvodnjavanje in senčenje (najbolje z drevesi).

ODLOČITEV ZA TIP PARKIRIŠČA – ODPRT ALI ZAPRT SISTEM

- Opravite razmislak o tipu parkirišča – ulično parkiranje ali pa odprti ali zaprti tip parkirišča, na katerem je dostop do parkirišča omejen z zapornicami ali potopnimi stebrički.
- Odločitev o odprtem sistemu zahteva razmislak o učinkovitem nadzoru plačila parkirnine, o uvedbi digitalnih dovolilnic in sistema plačila parkirnine, vezano na registrsko označbo vozila.
- Odločitev o zaprtem parkirišču spremlja zahteva po stalnem zagotavljanju pomoči uporabnikom v primeru težav s plačilom ali na izvoznem terminalu v času delovanja parkirišča.
- Pri odločitvi za zaprt tip parkirišča se je treba odločiti o načinu omejitve dostopa – z zapornicami ali potopnimi stebrički. Zapornice se uporabljajo pri vstopu/izstopu v parkirne objekte, kjer imajo uporabniki ločene peš dostope, potopni stebrički se uporabljajo na primer v mestnih središčih, kjer želimo omejiti dostop motornim vozilom in hkrati omogočiti neovirane poti kolesarjem in pešcem.
- Pri zaprtem tipu parkirišča je treba, glede na vrsto uporabnikov, izbrati najustreznejšo kontrolo dostopa (prevladujejo naključni uporabniki – izdaja parkirnih listkov na vhodnem terminalu; prevladujejo stalni uporabniki – brezstične kartice, mobilna aplikacija, PIN koda, črna ali QR koda, klic na telefonsko številko ali sistem za samodejno prepoznavo registrskih označb vozila).
- Uvedba sistema za samodejno prepoznavo registrskih označb vozila zahteva pripravo ocene učinka v zvezi z varstvom osebnih podatkov, kot to določa zakon, ki ureja varstvo osebnih podatkov.



B) USMERITVE GLEDE NA TIP PARKIRNEGA MESTA

ULIČNO PARKIRANJE

- plačevanje: na parkomatu; s poslanim SMS; z uporabo aplikacije
- redni nadzor v primeru plačljivega parkiranja (redarska služba ali z vozilom, ki ima nameščen sistem za samodejno prepoznavanje registrskih označb vozila)
- ustrezno načrtovana parkirna mesta (ne preblizu križišča; z zamikom, kot ukrep umirjanja prometa na enosmerni cesti ...)
- ustrezno število in lokacija posebnih parkirnih mest (za dostavo, polnjenje električnih vozil, vozila invalidov ...)

PARKOMAT

- plačilo z gotovino
- plačilo s plačilnimi in mestnimi karticami ali virtualnimi denarnicami na pametnih telefonih in urah
- izdaja računa
- možnost vnosa registrske označbe vozila, za katero se plača parkirnina
- zaslon z velikim kontrastom, izogibajte se zeleno-rdeči kombinaciji ozadja in besedila
- kratka in jasna navodila
- berljiva pisava, dovolj veliki znaki
- informacije in navodila v drugih jezikih
- višina zaslona in ostalih funkcij (gumbi, čitalnik brezstičnih kartic ...) med 80–100 cm
- mat podlaga za dodatne informacije in navodila
- temelj parkomata v višini površine za pešce
- ustrezna osvetljenost območja parkomata
- lokacija, ki omogoča čiščenje snega
- ravna tla z naklonom, ki omogoča odvodnjavanje
- dostop brez grajenih in komunikacijskih ovir, ustrezen dostop s parkirišča do parkomata
- razširitev površine za pešce v območju parkomata

PARKIRIŠČE – zaprt sistem

- plačevanje: blagajna, avtomatska blagajna, izhodni terminal (plačevanje na izhodnem terminalu je možno ob uvedbi sistema za samodejno prepoznavanje registrske označbe vozila; priporočamo zgolj negotovinsko plačevanje)
- kontrola dostopa z zapornicami ali potopnim stebričkom
- vhodni terminal: tiskanje parkirnega listka (naključni uporabniki), prepoznavanje naprav, kot so kartice s čipom (pretežno stalni uporabniki, npr. zaposleni), v obeh primerih priporočamo uporabo sistema za samodejno prepoznavanje registrskih označb vozila (sistem deluje brez izdaje parkirnega listka na vhodnem terminalu, pogoj so digitalna dovoljenja za parkiranje, vezana na registrsko označbo vozila)
- služba za pomoč uporabnikom v času delovanja parkirišča – gumb za klic v primeru težav na vhodnem ali izhodnem terminalu in na avtomatski blagajni
- opsijsko: sistem za ugotavljanje zasedenosti parkirišča iz razlike števila vozil na vhodnem in izhodnem terminalu glede na skupno število parkirnih mest
- opsijsko v parkirnih objektih: sistem za usmerjanje na prosta parkirna mesta z informacijskimi tablami in prikazovalniki prostih mest

AVTOMATSKA BLAGAJNA

- plačilo z gotovino
- plačilo z brezstičnimi karticami in virtualnimi denarnicami na pametnem telefonu in urah
- potrditev parkirnega listka ob plačilu parkirnine
- izdaja računa
- zaslon z velikim kontrastom, izogibajte se zeleno-rdeči kombinaciji ozadja in besedila
- kratka in jasna navodila
- berljiva pisava, dovolj veliki znaki
- informacije in navodila v drugih jezikih
- višina zaslona in ostalih funkcij (gumbi, čitalnik brezstičnih kartic ...) med 80–100 cm
- mat podlaga za dodatne informacije in navodila
- ustrezna osvetljenost območja avtomatske blagajne
- zaščita pred vremenskimi vplivi
- gumb za klic v primeru težav
- ravna tla z naklonom, ki omogoča odvodnjavanje
- dostop brez grajenih in komunikacijskih ovir

PARKIRIŠČE – odprt sistem

- plačevanje: parkomat, s poslanim SMS; z uporabo aplikacije
- brez kontrole dostopa
- priporočamo plačilo parkirnine, vezano na registrsko označbo vozila, digitalne dovolilnice
- redni nadzor (redarska služba ali sistem za samodejno prepoznavanje registrskih označb vozila – učinkovitejše)
- opsijsko: senzorji ali kamere za zaznavanje zasedenih parkirnih mest
- opsijsko: usmerjanje vozil na prosta parkirišča s posredovanjem dinamičnih informacij preko spletnih strani, mobilnih aplikacij, informacijskih tabel (oprema, ki se namesti izven parkirišč)

PARKIRNO MESTO, REZERVIRANO ZA POLNJENJE ELEKTRIČNIH VOZIL

POLNILNICA

- zaslon z velikim kontrastom, ne zeleno-rdeča kombinacija ozadja in besedila
- kratka in jasna navodila
- berljiva pisava, dovolj veliki znaki
- informacije in navodila v drugih jezikih
- višina zaslona in ostalih funkcij (gumbi, vtičnica ...) med 80–100 cm
- mat podlaga za dodatne informacije in navodila
- ustrezna osvetljenost na območju polnilnice
- lokacija, ki omogoča čiščenje snega
- ravna tla z naklonom, ki omogoča odvodnjavanje
- dostop brez grajenih in komunikacijskih ovir, ustrezen dostop s parkirišča do polnilnice
- razširitev površine za pešce v območju polnilnice
- priporočamo polnilnico z največ dvema polnilnima mestoma, sicer lahko kabli zmanjšajo dostopnost do funkcij polnilnice
- dovolj velika parkirna mesta (prostor ob in za vozilom za invalide)

C) USMERITVE ZA NAPRAVE ZA NADZOR IN VODENJE UPORABNIKOV

NADZOR NAD PARKIRANJEM

- Glede na obsežnost in pogostost problemov, povezanih s parkiranjem (parkiranje na parkirnih mestih, rezerviranih za vozila invalidov, neplačilo parkirnine, nelegalno parkiranje ...), se občina lahko odloči za izvajanje nadzora z redarsko službo ali vozili, opremljenimi s sistemi za samodejno prepoznavanje registrskih označb vozila.
- Nadzor s posebnimi vozili, opremljenimi s sistemi za samodejno prepoznavanje registrskih označb vozila, zahteva uvedbo digitalnih dovolilnic in plačilo parkirnine, vezano na registrsko označbo vozila.
- Zakon, ki ureja celostno prometno načrtovanje, dovoljuje pridobivanje, zbiranje in obdelavo ter vodenje na ta način pridobljenih podatkov; občina mora pred uvedbo tovrstnih naprav izvesti oceno učinka v zvezi z varstvom osebnih podatkov, kot to določa zakon, ki ureja varstvo osebnih podatkov.

USMERJANJE UPORABNIKOV NA PROSTA PARKIRIŠČA / PARKIRNA MESTA

- Usmerjanje uporabnikov na prosta parkirišča oziroma na prosta parkirna mesta znotraj objektov je možno, če imamo na parkirnih mestih senzorje ali kamere, ki zaznavajo zasedena parkirna mesta, ali sistem, ki iz razlike vozil, ki so vstopili in odšli s parkirišča, izračuna število prostih parkirnih mest.
- Podatke o prostih parkirnih mestih uporabnikom sporočamo preko dinamičnih prikazovalnikov, spletne strani ali aplikacije.



Parkiranje je pomembna tema za mesta, ki si želijo biti prijazna do prebivalcev, obiskovalcev in zaposlenih. Če je parkiranje dobro urejeno, se to odraža v zadovoljstvu ljudi in kakovosti javnega prostora.

Pričujoče smernice »Upravljajmo parkiranje – Nacionalne smernice za pripravo Načrtov izvajanja parkirnih politik« nudijo občinam podporo in nasvete pri načrtovanju učinkovite mobilnosti in preoblikovanju javnega prostora.

Občine, ki se odločijo za sprejetje parkirne politike, se lahko soočijo z nekaj začetnimi izzivi in nasprotovanji, vendar javnost kakovostne politike navadno podpira. Ko ljudje vidijo, da parkiranje poteka gladko in brez zapletov, rezultate in spremembe sprejmejo pozitivno. Čeprav je upravljanje parkiranja za občine nevhvaležna naloga, je zanje ključnega pomena.

Parkiranje ni dolgočasna, ampak zanimiva in pomembna tema. Če mediji ne poročajo o težavah s parkiranjem, to pomeni, da je sistem uspešen in neopazen. Najboljši akcijski načrti za upravljanje parkirišč so tisti, ki delujejo tiho in učinkovito.

Parkiranje je temelj, na katerem lahko lokalne oblasti gradijo svoje vizije in cilje za izboljšanje urbanega okolja. Upam, da bo vsaka občina v Sloveniji izkoristila to priložnost in v smernicah poiskala motivacijo in pomoč pri izboljšanju upravljanja parkiranja kot ključnega koraka k boljšemu mestu.

Paul Barter, *raziskovalec, svetovalec, avtor in mentor na področju prometnih politik*