

# PARKIRNA POLITIKA OBČINE TRŽIČ

## Projekt SaMBA

Akcijski načrt

## PODATKI O NALOGI

Naloga	Projekt SaMBA - Parkirna politika Občine Tržič
Naročnik	BSC, poslovno podporni center, d.o.o., Kranj
Predstavnica naročnika	Helena Cvenkel
Številka pogodbe	SAMBA_2/2019_NMV-8-2019
Izvajalec	IPoP - Inštitut za politike prostora Tržaška 2, Ljubljana
Odgovorni vodja	Urban Jeriha, mag. inž. arh.
Izdelala	Urban Jeriha Anja Slapničar

Ljubljana, april 2021

# Kazalo

<b>Uvod v parkirne politike</b>	<b>3</b>
<b>Prejeta gradiva</b>	<b>6</b>
<b>Proces izdelave strokovnih podlag</b>	<b>7</b>
Načrt aktivnosti	7
Koledar ključnih dogodkov	7
<b>Analize</b>	<b>8</b>
<b>Ključne ugotovitve</b>	<b>9</b>
<b>Cilji</b>	<b>12</b>
Strateški cilji	12
Operativni cilji	12
Ukrepi	13
Opis ukrepov	13
<b>Akcijski načrt</b>	<b>17</b>
Plačljiva parkirišča	18
Seznam in režim parkiranja plačljivih parkirišč	18
Cenik plačilnih načinov	19
<b>Viri</b>	<b>20</b>
<b>Priloge</b>	<b>20</b>

# Uvod v parkirne politike

## Kaj je parkirna politika

Parkirna politika je sistem usklajenih ukrepov na področju mirujočega prometa. Je sestavni del prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni, s katerim se uravnava ponudbo in povpraševanje po parkirnih mestih. Parkirna politika je eden ključnih sestavnih delov prometne politike.

## Pomen parkiranja

Parkiranje ima velik vpliv na življenje v mestih. Avtomobili zasedajo dragocen prostor, ki bi ga lahko namenili drugim dejavnostim, podzemna parkirišča v stanovanjskih soseskah samevajo, čeprav močno dražijo gradnjo stanovanj, brezplačna parkirišča vzpodbujajo potovanje z avtomobilom tudi na kratke razdalje, iskanje prostih parkirišč pa ustvarja promet in zastoje.

## Cilji parkirnih politik

Ključni cilji parkirne politike so prispevati k boljši dostopnosti mestnih središč, uravnoveženim prometnim sistemom, prispevati k višji kakovosti bivanja in podpirati lokalno gospodarstvo. Mesta z uspešno izvedenimi ukrepi parkirne politike imajo bolj privlačno središče, tako v smislu raznolikih družbenih dejavnosti kot tudi hitrejšega razvoja lokalnega gospodarstva. Imajo bolj raznoliko ponudbo javnih prostorov, so bolj dostopna za vse oblike transporta vključno z avtomobili, stanovanjska gradnja je lahko cenejša, zrak pa je bolj čist. Ali povedano krajše, dobra parkirna politika izboljšuje mesto.

## Parkirni režimi

Dobra parkirna politika ne pomeni le uvajanja parkirnine, pač pa za vsako območje posebej zasnovati najprimernejši parkirni režim, na osnovi poglobljene analize. Parkirni režim lahko pomeni tudi povsem brezplačno in neomejeno parkiranje kjer je to smiselno in zaželeno, poleg tega pa je lahko parkiranje omejeno za določeno skupino uporabnikov – parkirna mesta so lahko namenjena stanovalcem ali obiskovalcem, parkiranje pa je lahko, časovno omejeno ali pa plačljivo.

## Omejevanje parkiranja

Omejeno parkiranje za določeno skupino uporabnikov se najpogosteje nanaša na stanovalce določenega območja. S tem izboljšamo pogoje za bivanje v središču mesta, ker se izognemo popolni zasedenosti parkirišč ob stanovanjskih blokih v središču mesta. Kratkotrajno parkiranje uvajamo tam, kjer želimo povečati frekventnost menjanja avtomobilov in/ali venomer zagotoviti parkirno mesto tistim, ki ga za kratek čas resnično potrebujejo. Torej, da tam za daljši čas ne parkirajo stanovalci ali zaposleni, enostavno in brezplačno pa lahko parkirajo obiskovalci - stranke bližnjih lokalov, pacienti zdravstvenih domov ali starši, ki so prišli iskati otroke v šolo.

## Uvajanje parkirnine

Ob uvajanju parkirnine začetno nasprotovanje določenih skupin ni neobičajno, vendar je parkirna politika, v katero je vključeno nov režim plačljivega parkiranja v svojem bistvu veliko

bolj pravična, kot pa razkošna ponudba brezplačnih parkirnih mest. Namreč nobeno parkirišča ni zastoj, le plačamo jih vsi – tudi tisti, ki jih sploh ne uporabljamo ali ne rabimo. Preko višjih cen nepremičnin, višjih najemnin, višjih cen izdelkov in tako naprej. S tem posredno plačajo parkirišča tudi tisti, ki se na pot odpravijo brez avtomobila ali pa si ga enostavno ne morejo privoščiti – kar pa ni pravično. Plača naj tisti, ki parkirišče uporablja, je sodobna doktrina urejanja mirujočega prometa.

### **Cena parkiranja**

Kakšna naj bo cena parkiranja? Ta mora biti ravno pravšnja – ravno dovolj visoka, da parkirišče skoraj nikoli ni popolnoma zasedeno, kar pomeni, da se vedno hitro najde prosto parkirno mesto. To privarčuje čas in zmanjša stres vozniku, zaradi manj avtomobilov, ki s počasno nepozorno vožnjo iščejo parkirno mesto pa se zmanjšajo tudi zastoji, onesnaževanje in poveča prometna varnost. Povpraševanje po prostih parkirnih mestih se razlikuje glede na lokacijo in del dneva, zato se lahko tudi višina parkirnine razlikuje po conah in času. Z uveljavljanjem con pa damo posameznikom tudi izbiro – ali parkira tik pred svojo destinacijo in plača visoko ceno ali pa se raje sprehodi nekaj metrov in s tem privarčuje nekaj denarja. Višina parkirnine je lahko tudi progresivna, kar ima enak učinek kot časovno omejeno parkiranje, za stanovalce in zaposlene pa je mogoče izdati mesečne ali letne dovolilnice.

### **Učinki**

Kot že rečeno dobra parkirna politika prinaša mnoge pozitivne rezultate. Vožnja od vrat do vrat tako ni več najenostavnejša izbira, zato se več ljudi odloči za hojo, kolesarjenje ali celo deljenje prevoza, ob tem pa v mestnih jedrih ostane dovolj prostih parkirnih mest za tiste, ki jih zares potrebujejo – starejši, starši z otroki, invalidi. Z vzpodbujanjem manjše uporabe avtomobilov v mestu pravzaprav spodbujamo zdrav življenjski slog prebivalcev z gibanjem in manjšimi izpusti. Z manj vozniki, ki mrzlično iščejo prosto parkirno mesto se izboljša prometna varnost, manj je zastojev in zopet se zmanjša onesnaževanje. Z manjšo potrebo po parkiranju lahko parkirišča preobrazimo v trge in ulice namenjene le pešcem, prostor pa lahko z novimi dejavnostmi postane bolj zgoščen. Vse to še bolj spodbuja pešačenje in kolesarjenje, to pa lokalno ekonomijo – trgovci in gostinci v urejenem mestnem jedru z veliko pešci imajo več strank, kratkotrajno parkiranje in vedno prosta parkirna mesta pa bodo privlačna za tiste, ki se avtomobilu iz različnih razlogov ne morejo odpovedati (manj pokretni, kupci težjega blaga, itd.).

### **Učinek za prebivalce**

Najbolj pomemben učinek parkirne politike je mesto po meri ljudi. In prav to je tisto, kar meščane in obiskovalce pritegne in navduši. To kažejo tuji primeri in primeri iz drugih večjih in manjših slovenskih mest. Zadovoljstvo temelji na: manj stresa ob iskanju parkirnega mesta, bolj zelenem in urejenem mestu, ki ni nasičeno s pločevino, več peš in kolesarskih poteh, dostopnejših cenah nepremičnin, predvsem pa se ljudje bolje počutijo na ulicah in trgih z malo avtomobili, kot v prostorih, ki so v prvi vrsti namenjeni vožnji in parkiranju avtomobilov.

### **Priložnosti za mesto**

S poostrenim delom redarske službe in parkirninami občina pridobi nov vir prihodkov, ki ga lahko nameni za urejanje mesta - v oživljanje središča, urejenost prometnih površin, razvoj peš in kolesarske mreže poti, razvoj učinkovitega javnega prevoza, urejanje parkov, vzpodbujanje P+R, car-sharinga, uporabe električnih vozil in tako naprej. To je hkrati odlična priložnost za pridobivanje podpornikov parkirne politike, saj meščani tako najhitreje vidijo rezultate nove politike. Pravilna predstavitev nove parkirne politike z vsemi pozitivnimi učinki, ki jih prinese občini, posameznikom in poslu, in transparentno vodenje novega finančnega vira ter vlaganje v mesto bo omililo še tako goreče zagovornike brezplačnega parkiranja za vse in povsod.

# Prejeta gradiva

Za izdelavo analize parkiranja nam je naročnik dostavil obsežno gradivo, ki se nanaša na prostorski razvoj, vključno s prometom in parkiranjem. Izdelovalci smo prejeli sledeče dokumente.

## Planski in strateški dokumenti

- Občinski prostorski načrt Občine Tržič
- Celostna prometna strategija Občine Tržič

## Seznami in gradiva

- Seznam lastništva izbranih parkirišč
- Kontakti za projekt pomembnih posameznikov in organizacij ter društev
- Kartografska gradiva za GIS analize (od podjetja Realis oz. storitve PISO)

# Proces izdelave strokovnih podlag

## Načrt aktivnosti

Naloga	Opravila	Čas izvedbe
<b>Proces priprave</b>	Zagon	januar - februar 2020
	Pridobitev gradiva	
<b>Analize</b>	Kartografske analize	marec - september 2020
	Analiza parkirnega utripa	
	GIS	
<b>Podpora</b>	Vključevanje javnosti	marec 2020 - april 2021
	Komunikacija	
	Koordinacija	
<b>Ukrep</b>	Sinteza	december 2020 - april 2021

## Koledar ključnih dogodkov

Datum	Dogodek
28.12.2019	Podpis pogodbe
10. 3. 2020	Javna razprava 1 - Kje so problemi s parkiranjem?
10., 11. in 13. 6. 2020	Zajem podatkov za analizo parkirni utrip
18. 9. 2020	Javna razprava 2 - Predstavitev rezultatov parkirnega utripa
18. 9. - 19. 10. 2020	Javna razprava 3 - Spletna anketa o parkiranju
25. 11. 2020	Intervju s predstavnikom ZD Tržič, s predstavnico UE Tržič
25. 11. 2020	Srečanje fokusne skupine prebivalcev Tržiča
30. 11. 2020	Intervju s predstavnico Vrtca Tržič
23. 12. 2020	Intervju z županom
18. 1. 2021	Predstavitev dela na seji Odbora za okolje in prostor ter Odbora za gospodarstvo in gospodarske javne službe
21. 1. 2021	Predstavitev dela na seji Občinskega sveta Občine Tržič
1. 3. 2021	Predstavitev akcijskega načrta na seji Odbora za okolje in prostor ter Odbora za gospodarstvo in gospodarske javne službe
4. 3. 2021	Predstavitev akcijskega načrta na seji Občinskega sveta Občine Tržič



# Analize

Za potrebe parkirne politike v Tržiču smo opravili številne analize. Za razumevanje povpraševanja po parkiriščih smo opravili analizo gostote prebivalstva in analizo dnevnih migracij v in iz Tržiča. Analizo parkirne ponudbe smo opravili s popisom parkirnih površin iz zračnih posnetkov, na delavnici s prebivalci in s terenskim ogledom. Za popisana parkirišča smo zbrali podatke o številu parkirnih mest, dostopu, namembnosti, parkirnem režimu in lastništvu. Nato smo za izbrana parkirišča v Tržiču, Bistrici in na Ravnah izvedli analizo parkirnega utripa, s katero smo pridobili podatke o zasedenosti parkirišč skozi dan in tipu uporabnikov parkirišča.

Poročila o izvedenih analizah so v prilogah.

Posebej za Tržič smo preverili število stanovanj in ga primerjali k številu parkirnih mest. Upoštevali smo vsa stanovanja severno od reke Bistrice do šole in do Koroške ceste na severu. Mnoge hiše imajo urejena lastna zasebna parkirišča, a ne moremo vedeti katera vse, zato neposredno primerjanje števila stanovanj in števila parkirnih mest ni smiselno.

Število stanovanj v središču Tržiča	<b>649</b>
št. parkirišč v središču	
- označenih	<b>393</b>
- legalnih (dodani neoznačeni, ki pa so legalni. npr. peščena PM)	<b>577</b>
- vseh (prostorov, kjer se parkira, tudi nelegalnih)	<b>615</b>
št. OBČINSKIH parkirišč v središču	
- označenih	<b>297</b>
- legalnih (dodani neoznačeni, ki pa so legalni. npr. peščena PM)	<b>380</b>
- vseh (prostorov, kjer se parkira, tudi nelegalnih)	<b>401</b>
št. parkirišč za občino, za Mošenikom, ob ZD	
- označenih	<b>230</b>
- legalnih (dodani neoznačeni, ki pa so legalni. npr. peščena PM)	<b>251</b>
- vseh (prostorov, kjer se parkira, tudi nelegalnih)	<b>255</b>

## Ključne ugotovitve

Tema	Problemi ali priložnosti	Vir ugotovitve
GEOGRAFIJA	Tržič je se nahaja v ozki alpski dolini kar pomeni omejen prostor, veliko gostoto prebivalstva in kratke razdalje.	Analiza gostote prebivalstva
GOSPODARSTVO	Tretjina Tržičanov delo opravlja v Tržiču, kar predstavlja dve tretjini vseh delovnih mest v občini (2225 zaposlenih).	Analiza dnevnih migracij
GOSPODARSTVO	40% zaposlenih se na delo vozi v Ljubljano ali Kranj (2633 zaposlenih).	Analiza dnevnih migracij
GOSPODARSTVO	Več kot polovica zaposlenih na Upravni enoti prihaja iz drugih občin.	Intervju - UE.
GOSPODARSTVO	Vedno več turizma v občini (izhodišče za Karavanke, Bled, Bohinj), posledično večji pritisk na parkirišča.	Intervju - UE
INFRASTRUKTURA	Neurejena parkirišča so neoznačena, z nezarisanimi ali premajhnimi boksi, s preozko manevrsko površino ...	Spletna anketa, Fokusna skupina
INFRASTRUKTURA	Možnost novih parkirnih površin v BPT, na Deteljici, na prostoru bivšega drsališča ...	Spletna anketa
INFRASTRUKTURA	Ljudje veliko uporabljajo avtomobile zaradi slabe infrastrukture in slabih navad.	Intervju - ZD
INFRASTRUKTURA	Nezasedena garažna hiša v Bistrici - garaže so morda premajhne, služijo kot shrambe.	Fokusna skupina
INFRASTRUKTURA	V Bistrici ni parkirišča, ki bi služilo kot "oddaljeno parkirišče". Pri Lidlu se lahko parkira samo ponoči.	Fokusna skupina
INFRASTRUKTURA	Na parkirišču za Mošenikom je zdaj semafor zasedenosti parkirišča in je super - če ni prosto se sploh ne pelješ tja.	Fokusna skupina
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Na nekaterih parkiriščih je uveljavljeno kratkotrajno parkiranje, torej parkirni režimi prebivalcem niso tuji.	Popis parkirišč
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Veliko rezerviranih parkirnih mest (165).	Popis parkirišč
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Slab parkirni bonton, ki se seveda najpogosteje pojavi na preko 700 neustrezno urejenih parkirnih mestih.	Popis parkirišč, Spletna anketa, Fokusna skupina
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Pogosto nepravilno parkirana vozila - parkiranje na cestišču, pločniku, zelenici itd.	Spletna anketa
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Povprečna zasedenost popisanih parkirišč v Bistrici, na Ravnah in v Tržiču preko celotnega dneva je 71%, najvišja stopnja zasedenosti je zvečer, ko dosega 77%.	Analiza parkirnega utripa
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Pri zdravstvenem domu je zelo visoka zasedenost, polovica vseh parkiranih vozil je vozil zaposlenih.	Analiza parkirnega utripa, Intervju - ZD
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Na parkirišču BPT je povprečna zasedenost več kot 100%. Parkira veliko tovornih in službenih vozil. Parkirišče za občino zasedajo gospodarska vozila.	Analiza parkirnega utripa, Spletna anketa, Intervju - UE
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Dokaj visoka zasedenost parkirišč v Bistrici.	Analiza parkirnega utripa

STANJE NA PARKIRIŠČIH	Na Ravnah, ki je v veliki meri spalno naselje, so parkirišča zasedena predvsem ponoči (97%) medtem, ko je povprečna dnevna zasedenost "le" 61%.	Analiza parkirnega utripa
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Ves dan parkirana vozila - tudi zapuščena: Tržič - 16% vseh PM Ravne - 8% vseh PM Bistrica - 12% vseh PM	Analiza parkirnega utripa
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Parkirni problemi so stalni, z večjim obsegom ob dopoldnevih.	Spletna anketa
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Težave s parkiranjem zvečer ob stanovanjskih stavbah, za občino, ob Mošeniku ... Na parkirišču ob Mošeniku je povprečna zasedenost kar 97% (stanovalci).	Spletna anketa, Analiza parkirnega utripa
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Režim kratkotrajnega parkiranja ne obratuje ponoči in zgodi se, da vozila prebivalcev ostanejo parkirana tudi čez dan.	Intervju - ZD
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Dovolilnice za parkiranje na rumenih parkiriščih so trenurno izključno za vodstveni kader po nizki ceni.	Intervju - ZD, UE
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Če bi obstajale dovolilnice za stanovalce - kdo vse bi bil upravičenec?	Intervju - UE
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Parkirni konflikt na parkiriščih pri OŠ in vrtcih (stanovalci - starši - zaposleni).	Intervju - vrtci
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Parkiranje avtomobov, prikolic na vrtčevskem parkirišču (in drugje).	Intervju - vrtci
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Veliko število vozil na stanovanje.	Fokusna skupina
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Težave pri dostopu dostavo k skladiščnim prostorom na Deteljici v Bistrici.	Fokusna skupina
STANJE NA PARKIRIŠČIH	Starejši imajo težave z vožnjo, parkiranjem, kaj bo šele s plačevanjem parkirnine.	Fokusna skupina
TRAJNOSTNA MOBILNOST	Prebivalci si želijo več površin, namenjenih pešcem in kolesarjem ter menijo, da je preveč parkiranih vozil, hkrati pa si želijo novih parkirnih prostorov.	Spletna anketa
TRAJNOSTNA MOBILNOST	Večina anketirancev (72%) meni, da pet minut hoje od avta do cilja ni težava. Deljena mnenja o plačljivem parkiranju in brezplačnem parkiranju stanovalcev kjerkoli v mestu.	Spletna anketa
TRAJNOSTNA MOBILNOST	Uspeh že izvedenih kampanj "peš ali s kolesom v službo" ipd.	Intervju - ZD
TRAJNOSTNA MOBILNOST	Slabšanje avtobusnih povezav.	Intervju - UE
TRAJNOSTNA MOBILNOST	Zaposleni iz višje ležečih predelov Tržiča ne morejo priti na delo s kolesom ali peš.	Intervju - vrtci
TRAJNOSTNA MOBILNOST	Iz Bistrice do Tržiča ni takšna težava brez avtomobila. Lahko se gre peš, še lažje pa je iti z Gorenjska e-bike.	Fokusna skupina

## GEOGRAFIJA - DEMOGRAFIJA

Tržič je se nahaja v ozki alpski dolini kar pomeni, da so dejavnosti in prebivalstvo zgoščeni, razdalje so kratke, po drugi strani pa je prostor omejen z malo možnosti za širitev potrebnih parkirnih površin.

## GOSPODARSTVO

Na parkiranje v Tržiču precej vpliva lokacija delovnih mest prebivalcev - dve tretjini se jih vozi na delo v druge kraje, tretjino delovnih mest pa tvorijo prebivalci drugih občin. Vedno večji pritisk na parkirišča je tudi s strani turizma.

## TRAJNOSTNA MOBILNOST

Razdalje v središču Tržiča, pa tudi do bližnjih naselij (Ravne, Bistrica) so precej kratke in obvladljive peš in s kolesom, v mestu so tudi postaje Gorenjska bike. Prebivalci menijo, da pet minut hoje ni težava, da pa bi bilo dobro, če bi bila peš in kolesarska infrastruktura boljša. Večjo težavo za uporabo aktivne mobilnosti imajo prebivalci iz višje ležečih predelov občine. Kampanje za promocijo aktivne mobilnosti v preteklosti so bile uspešne in dobro bi bilo prebivalce še vnaprej vzpodbujati k aktivni mobilnosti. Prebivalci pogrešajo večjo pestrost in učinkovitost JPP, čeprav obstoječa ni slaba - povečati je treba ozaveščanje in promocijo.

## STANJE NA PARKIRIŠČIH

Na tržiških parkiriščih smo zaznali precej visoko zasedenost. Ta je pri centralnih dejavnostih najvišja dopoldne, ob stanovanjih zvečer. Zaradi visoke zasedenosti se pojavljajo konflikti med različnimi uporabniki (stanovalci - zaposleni - stranke). Dodatno težavo predstavljajo gospodarska vozila, zapuščena vozila in tisti, ki parkirajo in vozila ne uporabljajo dlje časa, morda celo sezono (avtodomi, prikolice). Pogosto je, da si gospodinjstvo lasti več avtomobilov, saj se mora vsak odrasli voziti na delo v drug kraj. Z rumenimi oznakami so označena posebej rezervirana parkirna mesta izključno za vodstveni kader - nepravilna privilegiranost. Kar nekaj parkirnih režimov prebivalci že poznajo (kratkotrajno, tudi plačljivo na turističnih izhodiščih), tako da večjih težav s širitvijo režimov ne pričakujemo.

## INFRASTRUKTURA

Za slab parkirni bonton so kriva tudi neustrezno urejena parkirišča (neoznačena parkirišča, nezarisani ali premajhni boksi, ozka manevrska površina). Garažna hiša v Bistrici ne služi svojemu namenu, verjetno, ker so garaže premajhne in ker jih prebivalci uporabljajo za shrambo. Semafor zasedenosti parkirišča se je izkazal kot dobra naložba.

# Cilji

## Strateški cilji

- Zmanjšati zasedenost parkirišč (olajšati parkiranje za prioritetne skupine, iz središča mesta umakniti neprioritetne uporabnike, krajšati čas iskanja parkirnega mesta).
- Urediti stanje na javnih parkiriščih (tlakovanje, označitev, signalizacija, okrepiti redarski nadzor).
- Z omejitveno parkirno politiko prispevati k večjemu deležu hoje, kolesarjenja in JPP .
- Upočasniti povečevanje kapacitete parkirnih mest.
- Zmanjšati pomen k avtomobilom usmerjeno prostorsko načrtovanje.

## Operativni cilji

- Uvesti plačljivo parkiranje na najbolj zasedenih parkiriščih.
- S parkirnimi režimi ciljati na 85% zasedenost v konici.
- Za 10% zmanjšati zasedenost parkirišč s stanovalci, za 15 % zmanjšati zasedenost zaposlenih in za 5 % zmanjšati zasedenost parkirišč z obiskovalci.
- Prilagoditev parkirnih standardov v OPN.

## Ukrepi

Ukrepi so med seboj uravnoteženi, kadar jih sestavljajo raznovrstni tipi ukrepov: upravljanje, optimizacija, nadgradnja in nova infrastruktura.

Tip ukrepov	Opis	Ukrepi
Upravljanje	Ukrepi, ki lahko vplivajo na povpraševanje po prevozu in izbiro načina prevoza - vključujejo načrtovanje, regulacijo nadzora, učinka in informiranja, kar vpliva na prometni sistem in na celotno družbo. Cilje je zmanjšati povpraševanje po prevozu ali vzpodbujati oblike prevoza, ki zavzamejo manj prostora, so varnejše in okolju prijazne.	1. Novela odloka o mirujočem prometu
		2. Monitoring stanja na parkiriščih
		3. Uvedba proračunske postavke
		4. Participacija, informiranje in promocija
		5. Prilagoditev OPN
Optimizacija	Ukrepi so usmerjeni k učinkovitejši uporabi obstoječe infrastrukture. Vključujejo nadzor, informiranje in vplivanje, ki so namenjeni različnim komponentam prometnega sistema, da se obstoječa infrastruktura uporablja bolj učinkovito, varno in okolju prijazno.	6. Usmerjanje prometa
		7. Časovna omejitev parkiranja
		8. Plačljivo parkiranje
		9. Dovolilnice
		10. Abonmaji za stanovalce
		11. Poseben režim ob prireditvah
Nadgradnja	Ukrepi za obnovo - vključujejo ukrepe za izboljšanje in rekonstrukcijo obstoječe infrastrukture, tj. ukrepe razširjanja, ožanja ali podobno.	12. Ureditev parkirišč
		13. Parkirišče BPT
Nova infrastruktura	Ukrepi novih naložb ali večjih rekonstrukcij, ki pogosto zahtevajo pridobitev zemljišča.	14. P+R Deteljica
		15. Nova oddaljena parkirišča

## Opis ukrepov

Ukrep	<b>1. Novela odloka o mirujočem prometu</b>
Tip ukrepa	<b>Upravljanje</b>
Opis	Z odlokom se določa ureditev, upravljanje in nadzor mirujočega cestnega prometa na območju Občine Tržič.
Koristi	Odlok omogoča učinkovitejše upravljanje parkiranja, ker opredeljuje pristojnosti in pravno podlago. Z uveljavitvijo bo prispeval k izboljšanju stanja na javnih in zasebnih parkiriščih in prispeval k urejenosti središča mesta.

Ukrep	<b>2. Monitoring stanja na parkiriščih</b>
Tip ukrepa	<b>Upravljanje</b>
Opis	Zasedenost parkirišč in odziv javnosti na uvedbo ukrepov je potrebno spremljati, da se izvajanje ukrepov lahko prilagaja. Monitoring je stalna ponavljajoča se aktivnost.
Koristi	Ugotovitev dejanskega stanja med in po izvedbi ukrepov, komuniciranje ter morebitna prilagoditev ukrepov. Zlasti je pomembno spremljanje ob spremembah režimov, ko je pričakovati spremembo mobilnostnih navad in zgoštitve na brezplačnih parkiriščih.

<b>Ukrep</b>	<b>3. Uvedba proračunske postavke</b>
Tip ukrepa	<b>Upravljanje</b>
Opis	Parkirnine, dovolilnice in kazni so parkirni ukrepi, ki v občinsko blagajno prinašajo prihodek. Ta se mora transparentno in neposredno vlagati v razvoj mesta. Prihodki iz določenega parkirnega območja naj se vračajo na isto območje, kar pripomore k višji lokalni sprejetosti.
Koristi	Finančna transparentnost poveča zaupanje v lokalno oblast. Prihodki prispevajo k urejanju JPP, peš in kolesarskih površin in posledično k bolj privlačnemu mestnemu središču. Občani neposredno opazijo pozitivne učinke uvedbe parkirnin.

<b>Ukrep</b>	<b>4. Participacija, informiranje in promocija</b>
Tip ukrepa	<b>Upravljanje</b>
Opis	Navedba ažurnih informacij o parkiranju na spletni strani Občine, izdelava zloženke o parkiranju v Občini Tržič, komuniciranje ukrepov v lokalnih medijih, na občinski facebook strani ali na druge načine. Participativni proces za urejanje parkirišč na zasebnih (npr. Ravne) ali na obremenjenih zemljiščih (npr. Bistrica pri Tržiču).
Koristi	Informiranje občanov in promocija ukrepov sta tako kot izvedba ukrepov sestavna dela parkirne politike. Z zadostno informiranostjo se doseže višjo stopnjo sprejetosti ukrepov.

<b>Ukrep</b>	<b>5. Prilagoditev OPN</b>
Tip ukrepa	<b>Upravljanje</b>
Opis	Znižanje minimalnih parkirnih standardov, uvedba maksimalnih parkirnih standardov, uvedba možnosti mobilnostnih načrtov za zmanjšanje potrebnega števila parkirnih mest za avtomobile, uvedba minimalnih parkirnih standardov za kolesa.
Koristi	V središču Tržiča bi lahko olajšali pridobitev gradbenih dovoljenj za novogradnje in spremembe namembnosti.

<b>Ukrep</b>	<b>6. Usmerjanje prometa</b>
Tip ukrepa	<b>Optimizacija</b>
Opis	Optimizacija usmerjevalnih tabel za parkirišča, vključno z dinamičnimi prikazovalniki, ki kažejo zasedenost.
Koristi	Enostavnejše iskanje in skrajšanje časa iskanja prostega parkirnega prostora.

<b>Ukrep</b>	<b>7. Časovna omejitev parkiranja</b>
Tip ukrepa	<b>Optimizacija</b>
Opis	Parkiranje ob glavnih ulicah (npr. Trg Svobode, Cankarjeva cesta), v bližini vrtcev in šol (10 min, "poljubi in odpelji" ...) naj bo časovno omejeno, brez možnosti daljšega parkiranja z dovolilnico.
Koristi	Časovna omejitev poveča frekventnost menjanja vozil. Na časovno omejenih parkiriščih stanovanjci ali zaposleni ne parkirajo, enostavno in brezplačno pa lahko parkirajo obiskovalci/stranke/starši otrok in drugi, ki potrebujejo parkiranje za krajši čas.

<b>Ukrep</b>	<b>8. Plačljivo parkiranje</b>
<b>Tip ukrepa</b>	<b>Optimizacija</b>
<b>Opis</b>	Uporabniki za uporabo parkirišč v javni lasti plačajo parkirnino. Parkirnina se uvede na tistih parkiriščih, kjer je veliko povpraševanje po parkiranju in je zasedenost več kot 85%. S parkirnino se uporabnike vzpodbudi, da na takšnih parkiriščih parkirajo krajši čas ali pa da parkirajo na drugih parkiriščih, ki so na voljo brezplačno.
<b>Koristi</b>	Zaradi manj parkiranih vozil lahko tisti, ki parkirišče zares potrebujejo, hitreje najdejo prosto parkirno mesto. Plačilo parkirnine vpliva na izbiro potovalnih navad, saj nekateri parkirajo drugje ali zamenjajo prevozno sredstvo. Plačilo parkirnine je pošteno, saj za parkirišče plačajo samo tisti, ki ga uporabljajo, ne pa - preko davkov - vsi občani. Zmanjša se število vozil, ki s počasno in nepozorno vožnjo iščejo parkirno mesto, s tem se zmanjšajo tudi zastoji, onesnaževanje in poveča se prometna varnost.

<b>Ukrep</b>	<b>9. Dovolilnice</b>
<b>Tip ukrepa</b>	<b>Optimizacija</b>
<b>Opis</b>	Za uporabnike, ki določeno plačljivo parkirišče uporabljajo večkrat, se uvede dovolilnice za parkiranje. Običajno so taki uporabniki zaposleni, stanovalci z več avtomobili ali drugi. Smiselno je uvesti dovolilnice za krajše obdobje, da se v obdobju lepega vremena zaposleni lažje odločajo za uporabo kolesa ali hoje.
<b>Koristi</b>	Zmanjša se število parkiranih vozil v središču mesta, kjer jih najbolj primanjkuje. Poveča se zasedenost parkirišč na obrobju mesta, kjer je več parkirnih mest. Zmanjša se avtomobilski promet v središču mesta. Poveča se uporaba koles, hoje, javnega potniškega prometa in sopotništva. V mestu je manj dolgotrajno parkiranih vozil. Mesto pridobi prihodke za urejanje javnih površin.

<b>Ukrep</b>	<b>10. Abonmaji za stanovalce</b>
<b>Tip ukrepa</b>	<b>Optimizacija</b>
<b>Opis</b>	Abonmaji za parkiranje so po znižani ceni na voljo za stanovalce, da lahko v središču mesta parkirajo za ugodno ceno. Prebivalci v središču imajo pravico kupiti en abonma na stanovanje. Če pa imajo več avtomobilov, lahko kupijo dovolilnice po običajni ceni.
<b>Koristi</b>	Zmanjša se število parkiranih vozil v bližini stanovanjskih območij, saj predvidevamo, da bodo stanovalci vozila, ki jih ne uporabljajo veliko, parkirali na brezplačna parkirišča. Stanovalci, obiskovalci in zaposleni bodo na ta način lažje našli prosto parkirno mesto.

<b>Ukrep</b>	<b>11. Poseben režim ob prireditvah</b>
<b>Tip ukrepa</b>	<b>Optimizacija</b>
<b>Opis</b>	Ob večjih dogodkih se na oddaljenih parkiriščih organizira potniški prevoz do dogodkov. V bližnjih industrijskih conah ali pri trgovskih centrih je veliko število parkirišč. V primeru večjih prireditev v centru mesta bi lahko ta podjetja omogočila uporabo svojih parkirišč. S teh parkirišč bi se organiziral prevoz s kombiji ali manjšimi avtobusi, ki bi vozili v konicah recimo na 15 minut, ali pa ko se napolnijo.
<b>Koristi</b>	Ob uvedbi posebnih režimov ob prireditvah, bi središče mesta razbremenili avtomobilov, olajšali bi logistiko prireditve, stanovalci bi bili zadovoljni, ker lahko pridejo do svojih blokov, obiskovalci pa bi lažje našli prosto mesto in vseeno hitro prišli do prizorišča.



Ukrep	<b>12. Ureditev parkirišč</b>
Tip ukrepa	<b>Nadgradnja</b>
Opis	Ureditev in označitev označenih in neoznačenih parkirišč v občinski lasti. Parkirna mesta, vključno z makadamskimi, naj bodo označena s talno in vertikalno signalizacijo. Jasno naj bo, kje je parkiranje dovoljeno in kje ni ter kakšen je režim.
Koristi	Večja izkoriščenost prostora za parkiranje, večja urejenost prostora, lažja uporaba parkirišča, večja prometna varnost in lažje delo za redarstvo.

Ukrep	<b>13 Parkirišče BPT</b>
Tip ukrepa	<b>Nova infrastruktura</b>
Opis	Na območju občinskega parkirišča pri BPT, ki deluje kot oddaljeno parkirišče, naj se prouči možnost njegove nadgradnje.
Koristi	S povečanjem kapacitete bi lahko zmanjšali število avtomobilov v mestnem središču in povečali število uporabnikov, ki bi v Tržič prihajali peš.

Ukrep	<b>14 P+R Deteljica</b>
Tip ukrepa	<b>Nova infrastruktura</b>
Opis	Na območju Deteljice naj se prouči možnost izgradnje P+R. Deteljica je točka, kjer se lokalni promet priključuje na regionalnega, zato je tam najbolj smiselna lokacija P+R.
Koristi	Potniki iz Tržiča bi lahko na P+R pustili avtomobil in se skupaj odpeljali drugam. Obiskovalci bi lahko tu prestopili na lokalni potniški promet.

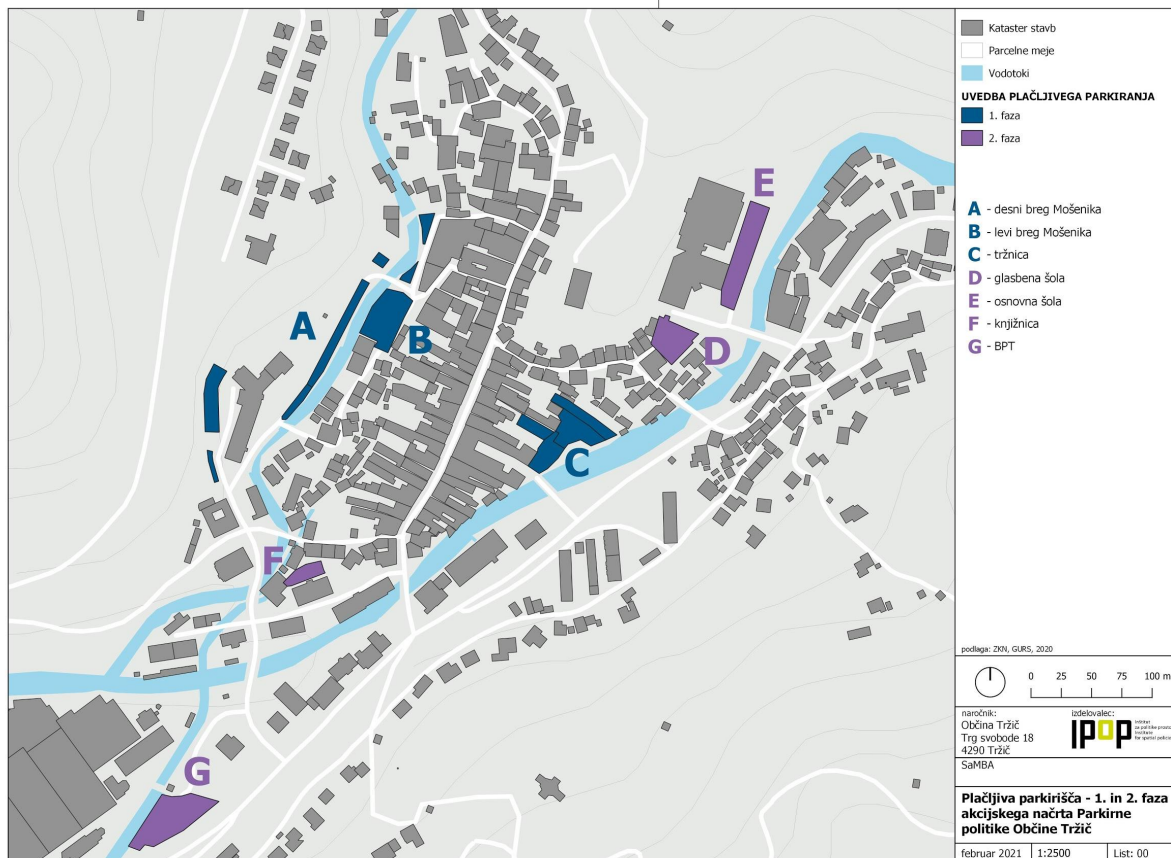
Ukrep	<b>15 Nova oddaljena parkirišča</b>
Tip ukrepa	<b>Nova infrastruktura</b>
Opis	Na širšem območju Tržiča, Bistrice in Raven naj se prouči možnost za oddaljena parkirišča za stanovalce in zaposlene.
Koristi	V središču mesta je manj dolgotrajno parkiranih vozil, ker bi na oddaljenih parkiriščih parkirali zaposleni in stanovalci za nižjo ceno oz. brezplačno.

# Akcijski načrt

Ukrep	1. faza (1. pol. 2021)	2. faza (do 2023)	3. faza (od 2023 dalje)	Pristojnost	Čas	Ocena investicije
1. Novela odloka o mirujočem prometu				Občina Tržič	Sprejem 2021, stalna naloga	/
2. Monitoring stanja na parkiriščih				Občina Tržič zun. izvajalec	Stalna naloga	€ 5.000,00
3. Uvedba proračunske postavke				Občina Tržič	Sprejem 2021, stalna naloga	/
4. Participacija, informiranje in promocija				Občina Tržič zun. izvajalec	Stalna naloga	€ 50.000,00
5. Prilagoditev OPN				Občina Tržič	3. faza	/
6. Usmerjanje prometa				Občina Tržič zun. izvajalec	Stalna naloga	
7. Časovna omejitev parkiranja				Občina Tržič	od 1. faze dalje	€ 20.000,00
8. Plačljivo parkiranje				Občina Tržič	od 1. faze dalje	€ 50.000,00
9. Dovolilnice				Občina Tržič	od 1. faze dalje	/
10. Abonmaji za stanovalce				Občina Tržič	od 1. faze dalje	/
11. Poseben režim ob prireditvah				Občina Tržič, org. prireditev	Stalna naloga	€ 5.000,00
12. Ureditev parkirišč				Občina Tržič zun. izvajalec	Stalna naloga	€ 50.000,00
13. Parkirišče BPT				Občina Tržič	3. faza	€ 900.000,00
14. P+R Deteljica				Občina Tržič	3. faza	€ 100.000,00
15. Nova oddaljena parkirišča				Občina Tržič	3. faza	€ 100.000,00

## Plačljiva parkirišča

Na karti in v tabeli so prikazana plačljiva parkirišča, ki so tako opredeljena v 1. in 2. fazi izvedbe Parkirne politike Občine Tržič, skupaj s predlogom višine parkirnine.



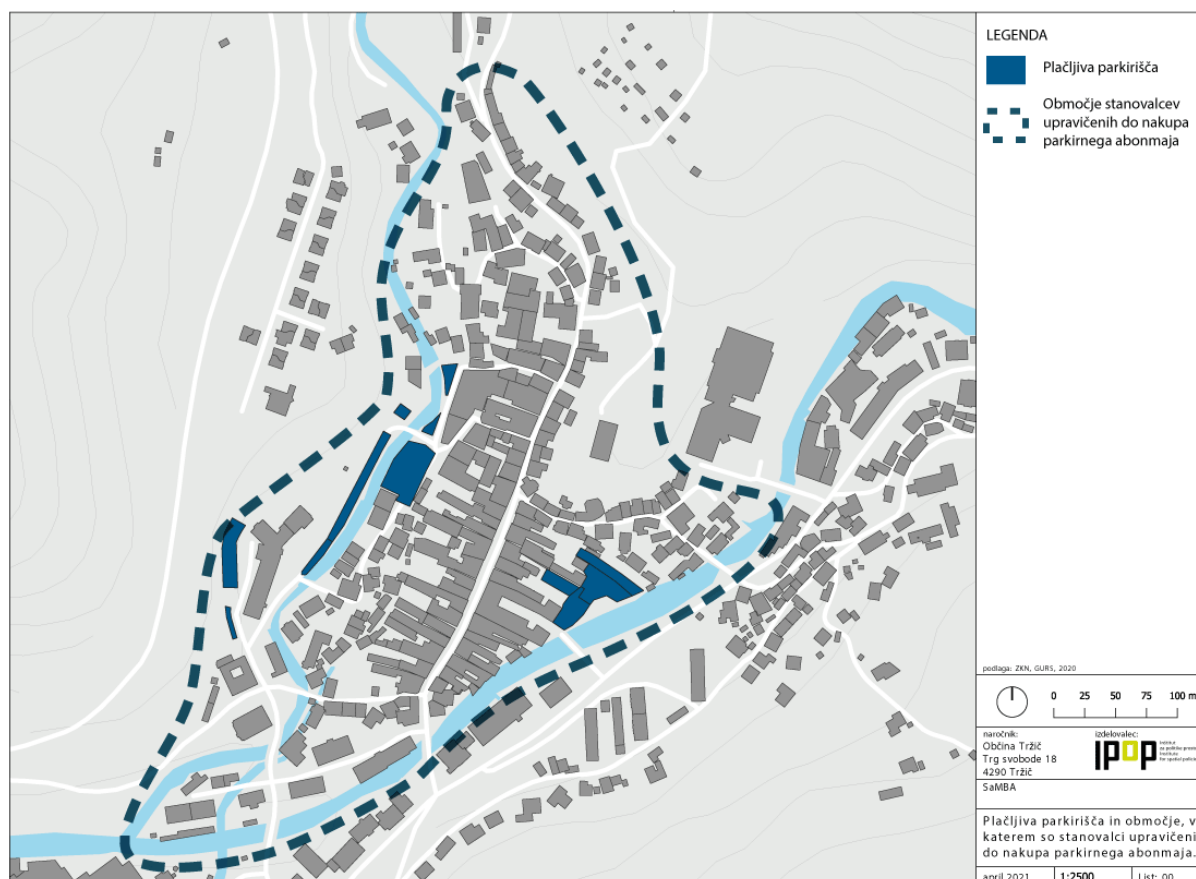
## Seznam in režim parkiranja plačljivih parkirišč

Ime parkirišča	Faza izvedbe	Višina parkirnine (€/uro)	Začetno brezplačno parkiranje	Čas plačljivega parkiranja od ponedeljka do petka	Čas plačljivega parkiranja ob vikendih in praznikih
A - Zdravstveni dom	1. faza	0,40	60 minut	7.00 - 16.00	-
B - Za Mošenikom	1. faza	0,40	60 minut	7.00 - 16.00	-
C - Občina	1. faza	0,40	60 minut	7.00 - 16.00	-
D - Glasbena šola	2. faza	0,40	60 minut	7.00 - 16.00	-
E - Osnovna šola	2. faza	0,40	60 minut	7.00 - 16.00	-
F - Knjižnica	2. faza	0,40	60 minut	7.00 - 16.00	-
G - BPT	2. faza	0,25	60 minut	7.00 - 16.00	-

## Cenik plačilnih načinov

Parkiranje na plačljivih parkiriščih	1h	2h	na dan	na mesec	na leto
Sprotno plačevanje parkirnine	brezplačno	0,40 €	3,20 € (1h brezplačno, 8h x 0,40€)	64 € (20 delovnih dni)	768 € (12 x 20 dni)
Mesečna dovolilnica	/	/	/	20 €	240 € (12 x mesečna)
Letna dovolilnica	/	/	/	/	200 €
Abonma za stanovalce	/	/	/	/	100 € (za 1 vozilo na stanovanje)

Predlog cen različnih načinov plačila parkirnine.



Karta območja stanovalcev, upravičenih do nakupa parkirnega abonmaja za označena plačljiva parkirišča

## Viri

- Kartografsko gradivo, pridobljeno od podjetja Realis, d.o.o.
- Analiza parkirnih politik v izbranih občinah, IPoP - Inštitut za politike prostora, marec 2019
- Shoup, D. Parking and the city. New York: Routledge, 2018.
- Inštitut za politike prostora. Parkirna politika. <https://ipop.si/storitve/parkirna-politika/>.
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine Tržič uradno prečiščeno besedilo (UPB1), 2019
- Celostna prometna strategija občine Tržič

## Priloge

- IPoP, 2020: Projekt SaMBa, Parkirna politika Občine Tržič, Delavnica 1, marec 2020
- IPoP, 2020, SaMBA, Parkirna politika Občine Tržič, Delavnica 2 - parkirni utrip, julij 2020
- IPoP, 2020, SaMBA, Parkirna politika Občine Tržič, Delavnica 2 - javna razprava, september 2020
- IPoP, 2020, SaMBa, Parkirna politika Občine Tržič, Delavnica 3 - Spletne ankete o parkiranju, november 2020