



Strokovne podlage za parkirno politiko v Trebnjem z osnutkom odloka

Naročnik:
Občina Trebnje

Izdelovalci:
IPoP - Inštitut za politike prostora (nosilec pogodbe)
Kombinat arhitekti
City studio d.o.o.

Julij 2019

Podatki o pogodbi

Pogodba za izdelavo "Strokovne podlage za parkirno politiko v Trebnjem z osnutkom odloka".

Št. 430 - 123/2018 - 7

Datum: 28.12.2018

Naročnik:

Občina Trebnje, Goliev trg 5, 8210 Trebnje, ki jo zastopa župan Alojzij Kastelic

Izdelovalci:

IPoP - Inštitut za politike prostora, Tržaška cesta 2, 1000 Ljubljana, ki ga zastopa direktor Marko Peterlin.

Podizvajalci:

Kombinat arhitekti, projektiranje, d.o.o., Rimska cesta 22, 1000 Ljubljana, ki jih zastopajo direktorja Tomaž Čeligoj in Blaž Kandus ter prokuristki Ana Grk in Alenka Korenjak.

City studio prostorsko načrtovanje, d.o.o., Zemljemerska ulica 12, ki ga zastopajo direktorica Maria Zlobec in prokurista Jure Dolenc ter Igor Stavrevič.

Odločitev o oddaji naročila št.: 430 - 123/2018 - z dne 24.12.2018.

Avtorska skupina:

dr. Aidan Cerar

mag. Andrej Cvar

Ana Grk

Urban Jeriha

Blaž Kandus

Alja Mišigoj

Rok Preskar

Anja Slapničar

Igor Stavrevič

Kazalo

Uvod v parkirne politike	4
Kaj je parkirna politika	4
Pomen parkiranja	4
Cilji parkirnih politik	4
Parkirni režimi	4
Omejevanje parkiranja	4
Uvajanje parkirnine	5
Cena parkiranja	5
Učinki	5
Učinek za prebivalce	5
Priložnosti za mesto	6
Prejeta gradiva	7
Proces izdelave strokovnih podlag	8
Načrt aktivnosti	8
Koledar ključnih dogodkov	8
Analize	9
Popis obstoječih parkirišč	9
Analiza peš, kolesarske infrastrukture	13
Dostopnost pomembnejših stavb	13
Površine za pešce in dostopnost parkirnih površin	13
Površine za kolesarje	14
Modeliranje kapacitete P+R	15
Analiza JPP	18
Železniški promet	18
Avtobusni promet	18
Analiza parkirnega utripa	20
Primeri dobrih praks	26
Povzetek planskih dokumentov	26
Občinski prostorski načrt občine Trebnje	26
Celostna prometna strategija občine Trebnje	27
Regionalna kolesarska povezava Trebnje - Mirna - Mokronog (projektna naloga in IDZ)	28
Problemi s parkiranjem	30
Potenciali v občini	31
Mnenja javnosti o parkiranju	31
Prostorski potenciali v občini Trebnje	32
Parkirne navade v občini	34
Elaborat	35
Vizija	35

Strateški cilji (iz CPS)	35
Ukrepi	36
Opis ukrepov	37
Akcijski načrt	47
Viri	48
Priloge	48

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 pločvino, 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 parkirinami občina pridobi nov vir financ, 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

- Neuradno prečiščeno besedilo OPN Trebnje, 2018
- Celostna prometna strategija občine Trebnje

Izvedbeni prostorski dokumenti

- Regionalna kolesarska povezava Trebnje - Mirna - Mokronog (Projektna naloga)
- Regionalna kolesarska povezava Trebnje - Mirna - Mokronog (IDZ)
- Kulturni center Trebnje (OPPN)
- Objekt kulturnega doma Trebnje (IDP)
- Ureditev Golijevega trga v Trebnjem (IDP)

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
Proces priprave	Zagon	december 2018 - februar 2019
	Pridobitev gradiva	
Analize	Primeri dobre prakse	februar - maj 2019
	Analiza parkirnega utripa	
	Analiza peš, kolesarske infrastrukture	
	Modeliranje kapacitete P+R	
	Analiza JPP	
	GIS	
Podpora	Vključevanje javnosti	februar - junij 2019
	Komunikacija	
	Koordinacija	
Ukrep	Sinteza	junij - julij 2019

Koledar ključnih dogodkov

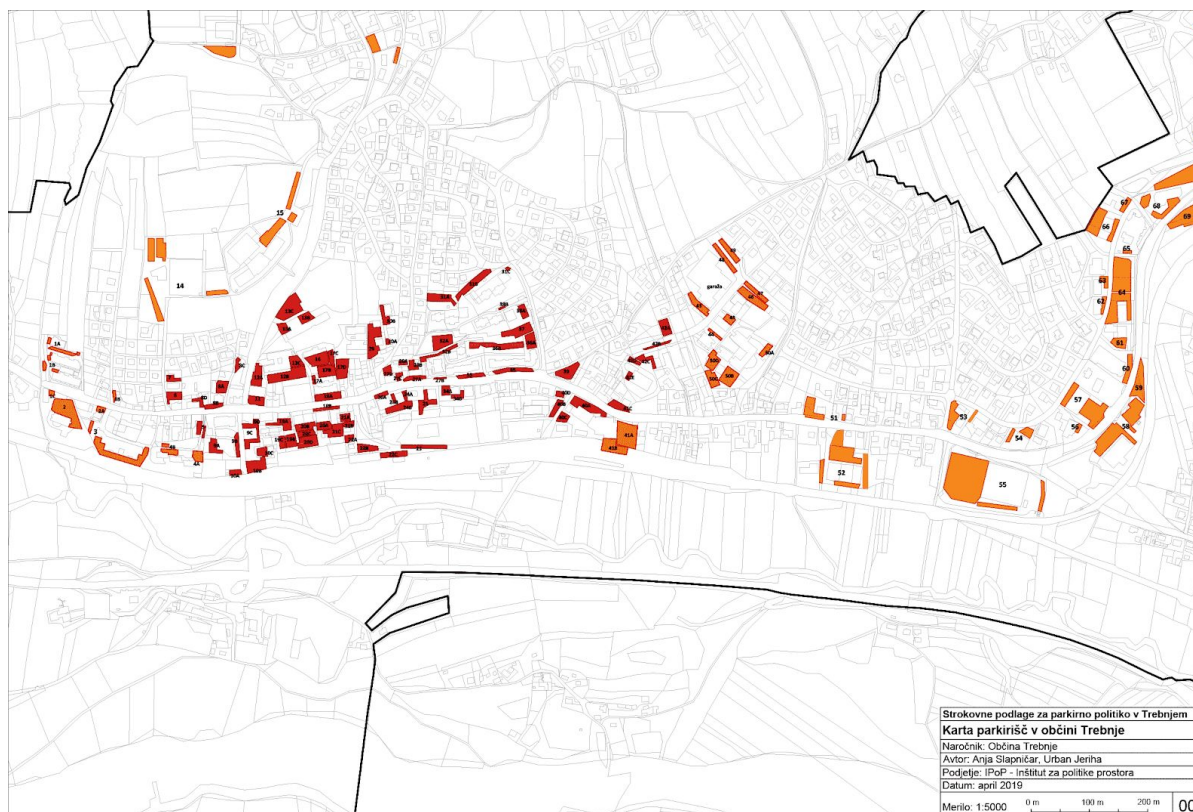
Datum	Dogodek
28.12.2019	Podpis pogodbe
27.3.2019	Zajem podatkov za analizo parkirni utrip
11.4.2019	Predstavitev analize na Občini
15.5.2019	Objavljen članek v Glasilu
16.5.2019	Javna razprava 1
22.5.2019	Seja KS Trebnje
30.5.2019	Javna razprava 2
10. - 20.5.2019	Objave na občinskem facebook profilu

Analize

Popis obstoječih parkirišč

Metodologija

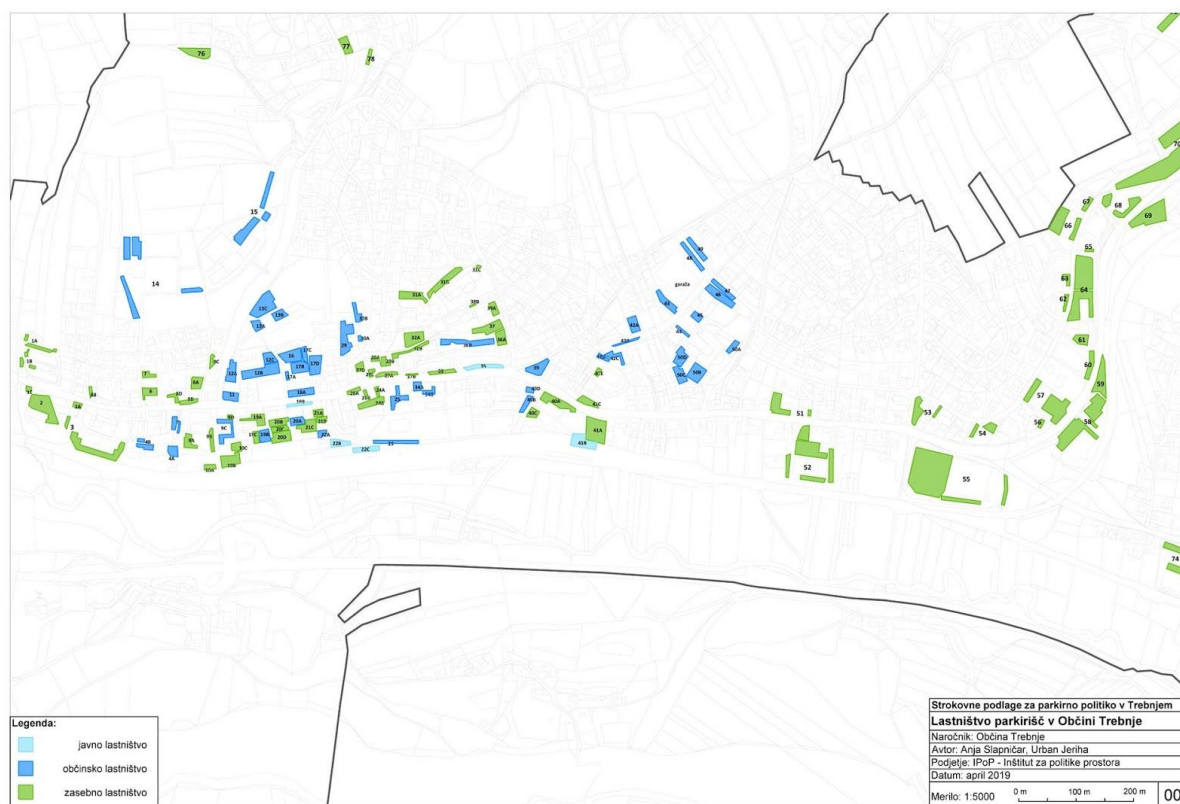
Obstoječa parkirišča v Trebnjem smo popisovali po dveh metodah: iz zračnih posnetkov in s terenskim ogledom. Risanje karte na zračnih posnetkih omogoča zaznavanje večjih parkirišč in njihovo velikost ter obliko, terenski ogled pa omogoča bolj natančno zaznavanje stanja na terenu.



Popis parkirišč

V središču Občine Trebnje smo popisali 103 parkirišča s skupno 1109 parkirnimi mesti. Večina parkirnih mest je namenjenih vsem vozilom, 66 je rezerviranih za določena vozila oziroma osebe, 40 parkirnih mest je namenjenih invalidom, 6 pa jih je opremljenih za električna vozila. Poleg teh je kar preko 400 neoznačenih parkirnih mest, kar pomeni, da lahko v mestu parkira preko 1500 vozil.

Parkirišča so ponavadi ločena od ulice, v središču mesta pa lahko najdemo tudi 21 parkirišč neposredno ob ulici. Nekaj parkirišč je nadzorovanih z zapornico, na nekaterih je zahtevana dovolilnica ali pa je parkiranje omejeno le za določeno skupino ljudi (stanovalci, zaposleni, obiskovalci). Parkiranje ob avtobusni postaji, zdravstvenem domu, pred občino in na podobnih pogosto obiskanih lokacijah, je časovno omejeno na uro ali dve (84 parkirnih mest). Nikjer v Občini Trebnje za parkiranje ni potrebno plačati.

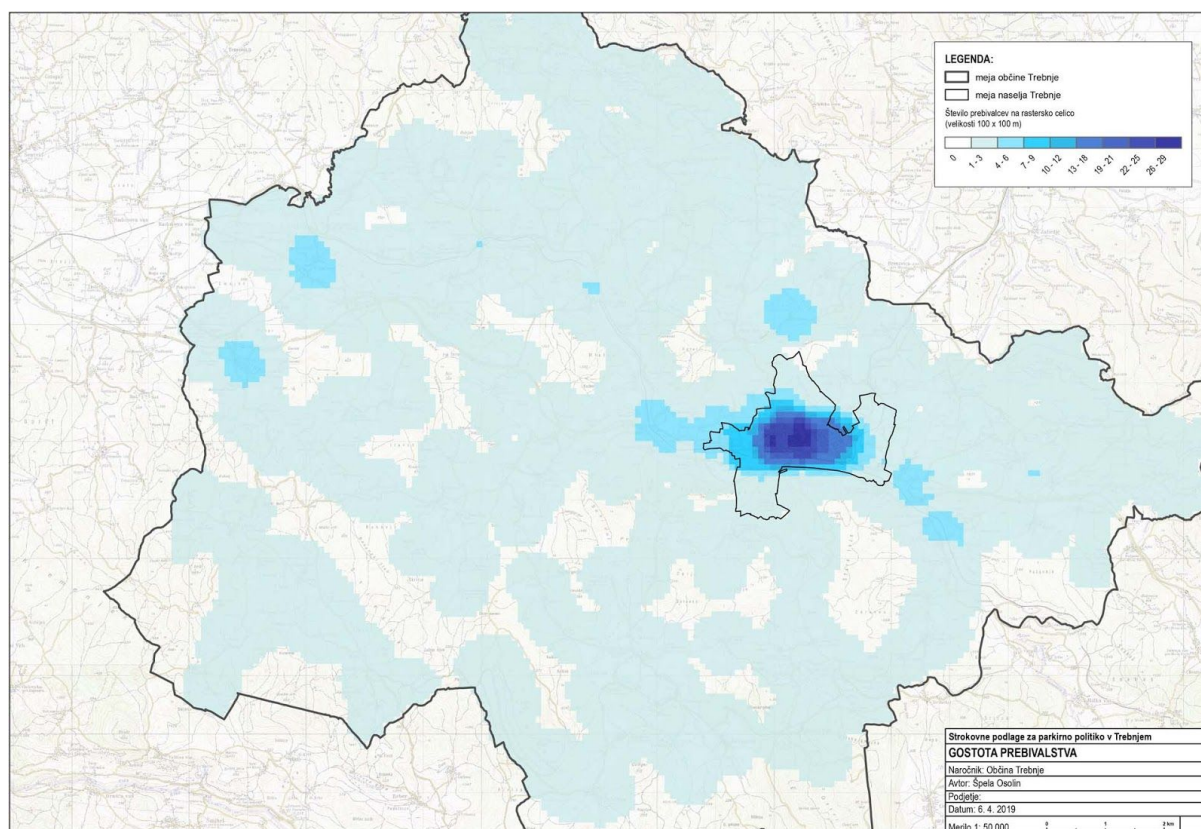


Lastništvo parkirišč

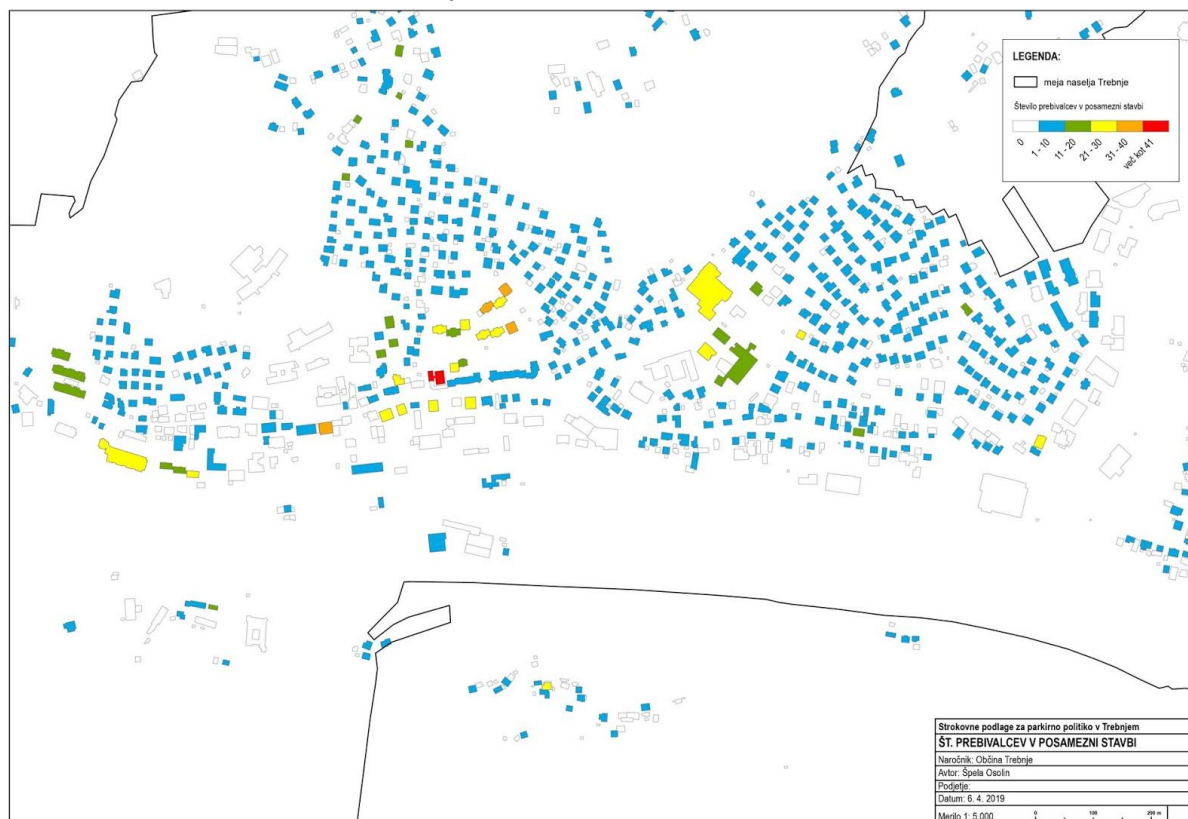
Število prebivalcev

Metodologija

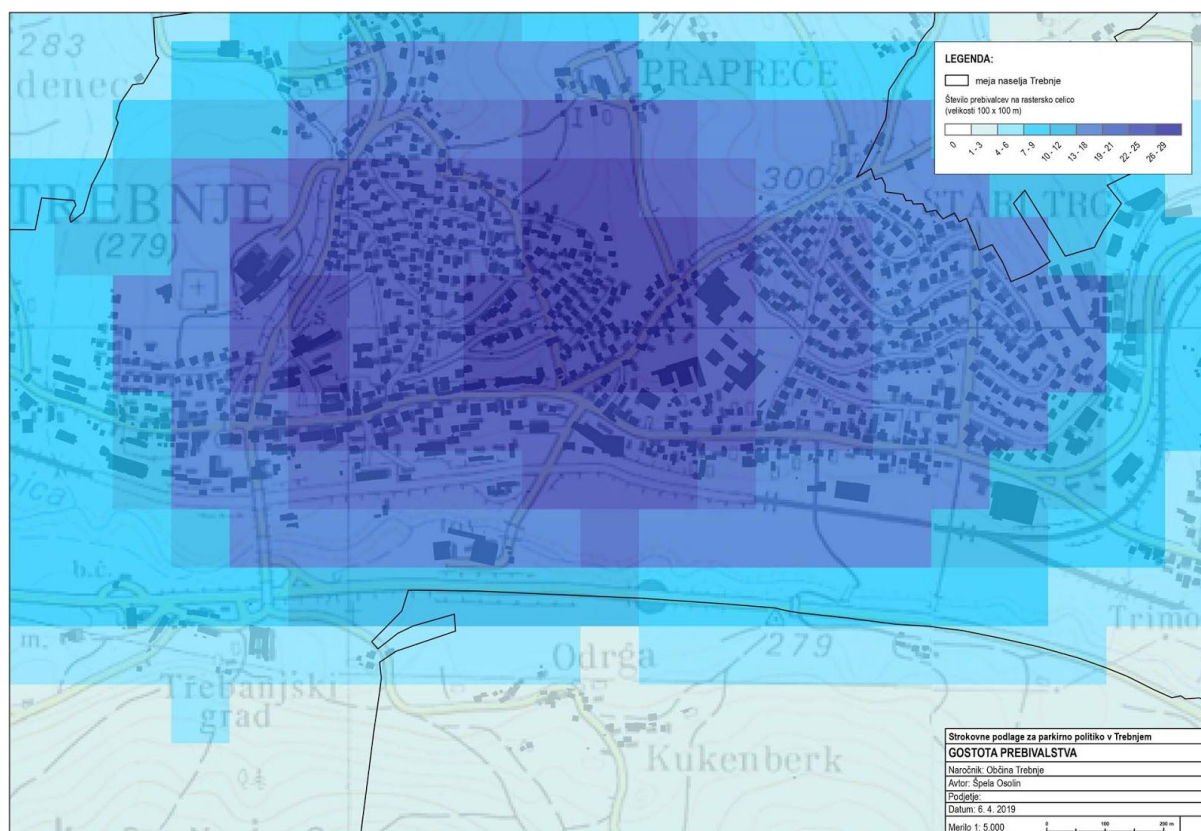
Obstoječa parkirišča v Trebnjem smo popisovali po dveh metodah: iz zračnih posnetkov in s terenskim ogledom. Risanje karte na zračnih posnetkih omogoča zaznavanje večjih parkirišč in njihovo velikost ter obliko, terenski ogled pa omogoča bolj natančno zaznavanje stanja na terenu.



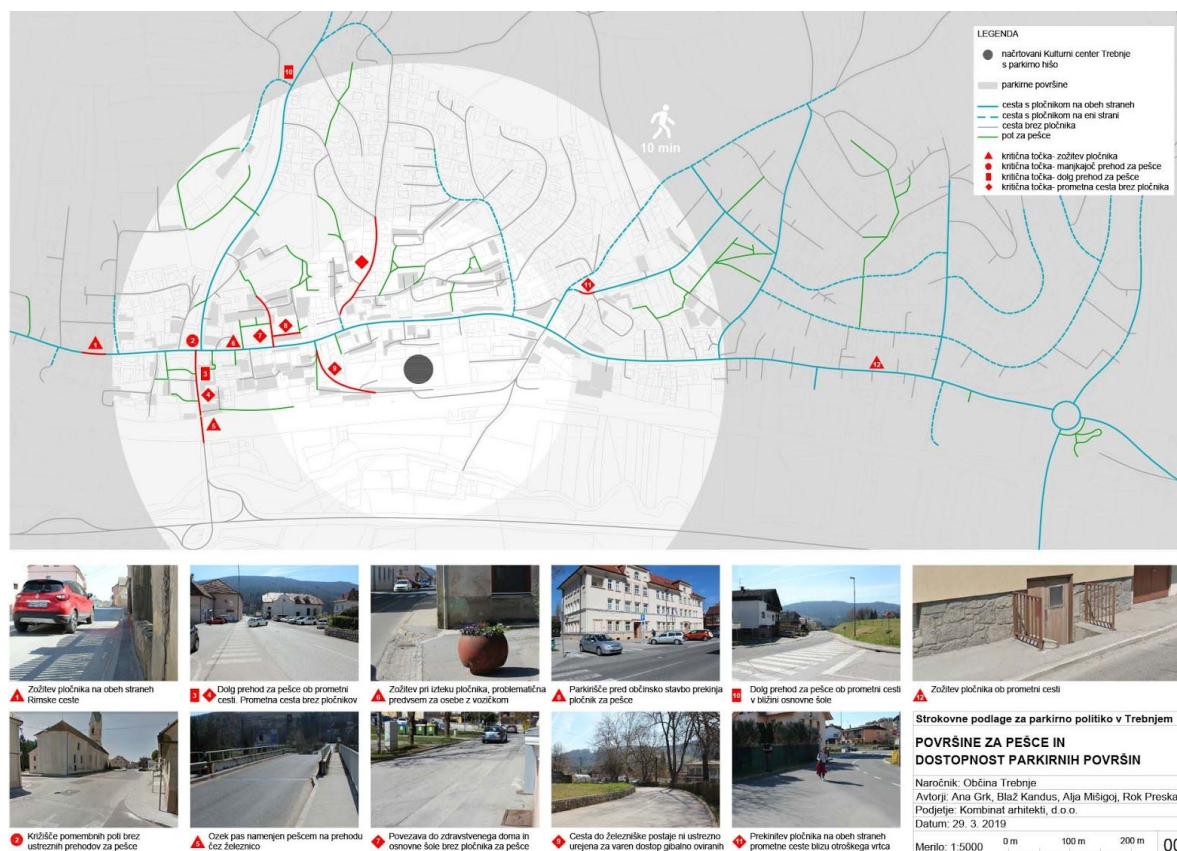
Gostota prebivalstva v občini Trebnje



Število prebivalcev v posamezni stavbi



Gostota prebivalstva v središču občine Trebnje



Osrednja mestna prometna os in prometnejše ceste, ki zaledna stanovanjska območja povezujejo s središčem mesta, so praviloma opremljene s pločnikom na eni oziroma obeh straneh. Manj prometne javne poti znotraj stanovanjskih območij praviloma nimajo pločnikov. V analizi so prikazane tudi situacije, ki so za pešce neustrezne oziroma nevarne. Ob glavni ulici smo prepoznali več zožitev pločnikov in nepregledno križišče, ki ni ustrezno opremljeno s prehodi za pešce. Prepoznali smo tudi nekaj pomembnejših prometnih povezav, ki kljub razmeroma visoki prometnosti niso opremljene s pločniki.

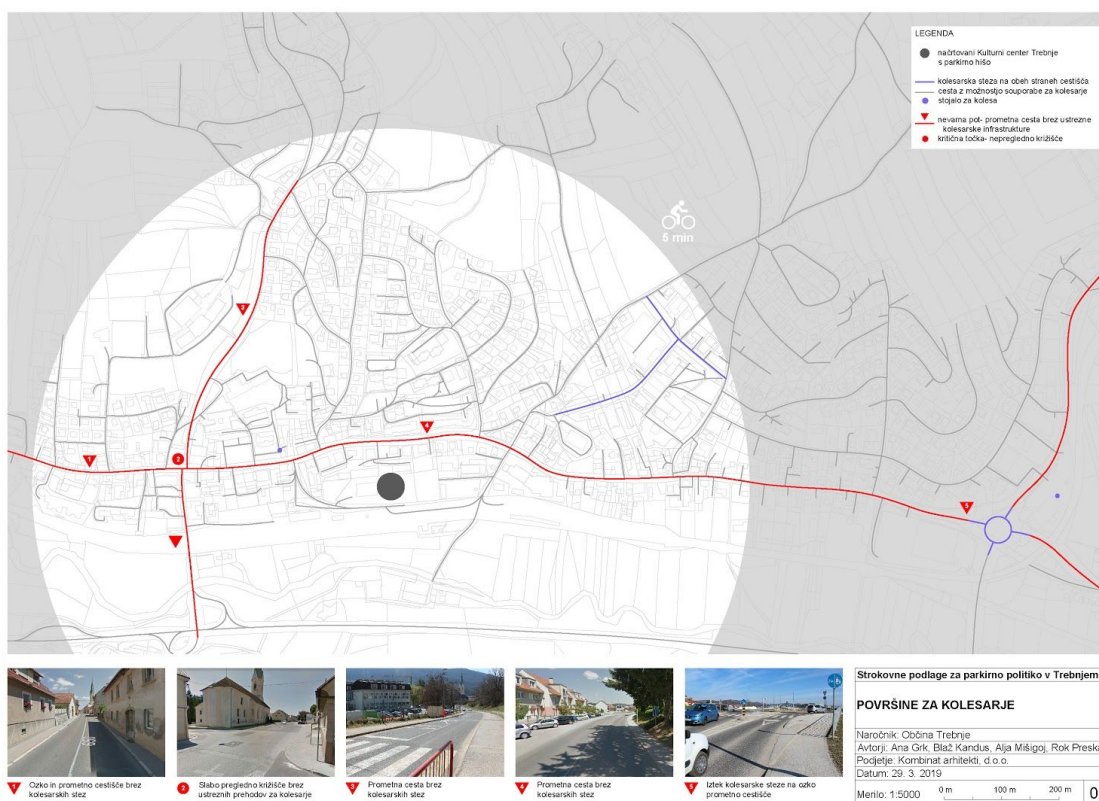
V analizi dostopnosti parkirnih površin smo ugotovili, da so 'zaledna' parkirišča sicer solidno povezana z glavno prometnico, a so te povezave pogosto pomanjkljivo opremljene s pločniki.

Površine za kolesarje

V analizi so prikazani: ceste z možnostjo souporabe za kolesarje, ceste s kolesarskimi stezami na obeh straneh in radij dostopnosti s kolesom v 5 minutah od načrtovanega kulturnega središča s parkirno hišo.

Urejene kolesarske infrastrukture v mestu skoraj ni, izjema sta cesta ob otroškem vrtcu na Režunovi ulici in krožišče na vzhodnem delu mesta.

Kot glavni problem z vidika površin za kolesarje v mestu smo prepoznali osrednjo prometnico. Ta je zaradi prometnosti, nezadostne širine vozišča in manjkajoče kolesarske infrastrukture za kolesarje neprimerna in nevarna.



Velik del javnega programa v Trebnjem je strnjen in povezan preko glavne ulice. Z umiritvijo avtomobilskega prometa in ureditvijo ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje ob tej ulici ter z zagotovitvijo varnih peš poti do 'zalednih' parkirišč bi lahko spodbudili meščane k temu, da bi večji del poti opravljali peš ali s kolesom. Ti ukrepi bi javni prostor v mestu naredili prijetnejši, varnejši in atraktivnejši tako za meščane, kot tudi za zunanje obiskovalce.

Modeliranje kapacitete P+R

Prometni model občine Trebnje ni izdelan. Iz podatkov pridobljenih za izdelavo modela prometnih potreb občine Trebnje bi dobili podatke o potrebah, zmožnostih in prihodnjih trendih. Vsekakor naj občina razmisli o izdelavi orodja, ki bo dalo odločevalcem argumente za vse vrste ukrepov na področju urejanja prometa.

Pridobivamo podatke o stopnji motorizacije v občini Trebnje, številu delovnih mest v občini in delovno aktivnih prebivalcih, ki delajo izven občine, tako za smeri potovanja v Ljubljano, Novo Mesto ali Sevnico.

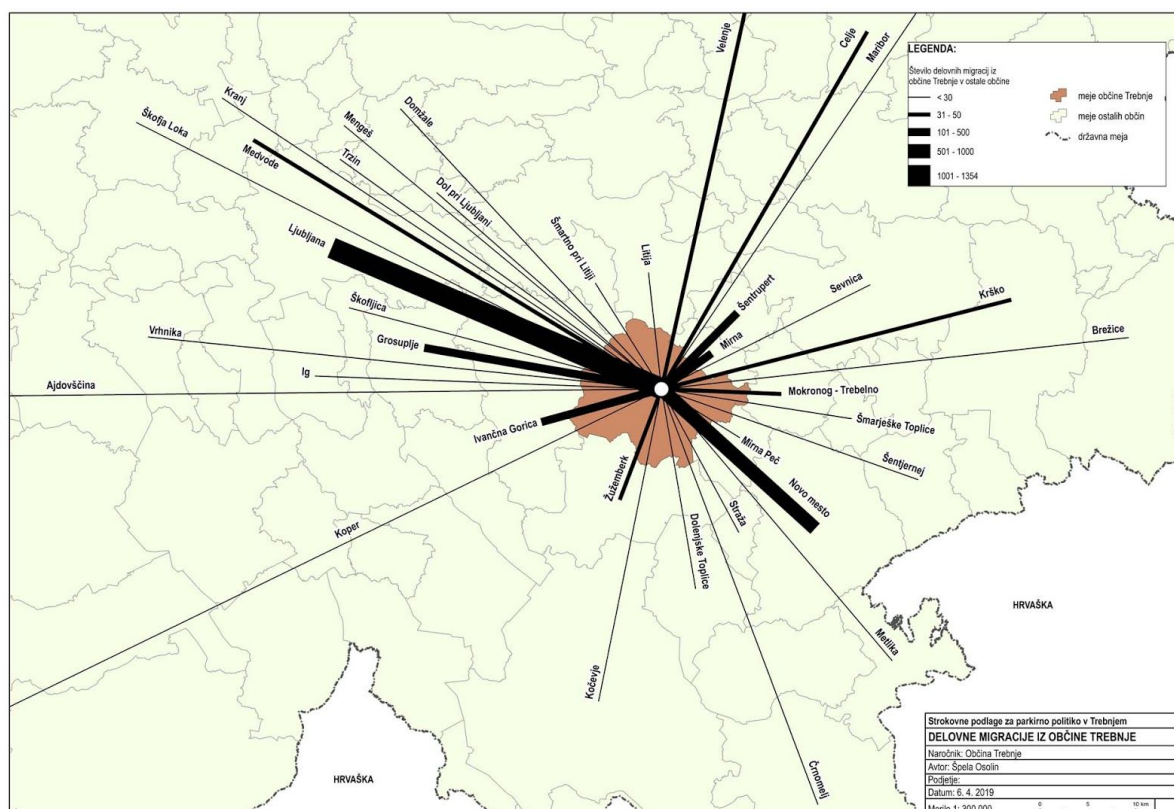
Pridobili smo podatke in izmerili smo število vozil, ki v smeri Ljubljane vozijo z osebnimi vozili. Zaskrbljujoče je dejstvo, da je na sto osebnih vozil v 93 vozilih le voznik, ter le v 7 vozilih en ali več potnikov. Tukaj se v analizi izkazuje velik potencial za ukrepe, ki smo jih navedli, tako v uporabi skupnih voženj (carpooling), kot tudi v aktivaciji prevozov org. V kolikor z ukrepi in spodbudami uspemo povezati tretjino potnikov, se bo število vozil bistveno zmanjšalo. Spodbude v obliki organiziranih parkirišč, pa tudi direktne participacije občine v

smislu organiziranja spletnega povezovanja in uvedbe tekmovanja "skupaj na delo" z ustreznimi nagradami, bi dale temu projektu veliko težo.

Cestno omrežje Trebnjega, bi morali prilagoditi potrebam novih predlogov parkirne politike. Osrednja prometna žila sta Gubčeva in Stari trg, ki ima za pešce in kolesarje neprijazne in nevarne ureditve. Promet na osrednji ulici je tranziten in dosega obremenitve do 12000 vozil dnevno, kar pomeni da je na preseku vsake 3 sekunde eno vozilo. Tranzitni promet bi morali izločiti iz Gubčeve in s tem omogočiti varne prometne ureditve za pešce, kolesarje in dovoliti le ciljne vožnje. Predlaga se razmislek o dodani navezavi na državno cesto s povezavo Temeniške poti preko železnice. Ta - nova - povezava bi bila direktni dovoz za novo osrednjo parkirišče in železniško postajo in potencialno novo lokacijo avtobusne postaje. Ta predlog nove ceste bi osmisлил ukrepe povezane na parkirno politiko Trebnjega.

Dnevne migracije

Največ delavcev iz Trebnjega se vsakodnevno vozi v večja centra: v Ljubljano in v Novo mesto. V Trebnje pa dnevno migrirajo največ prebivalci bližnjih občin: iz Novega mesta, Mirne in Ivančne Gorice.

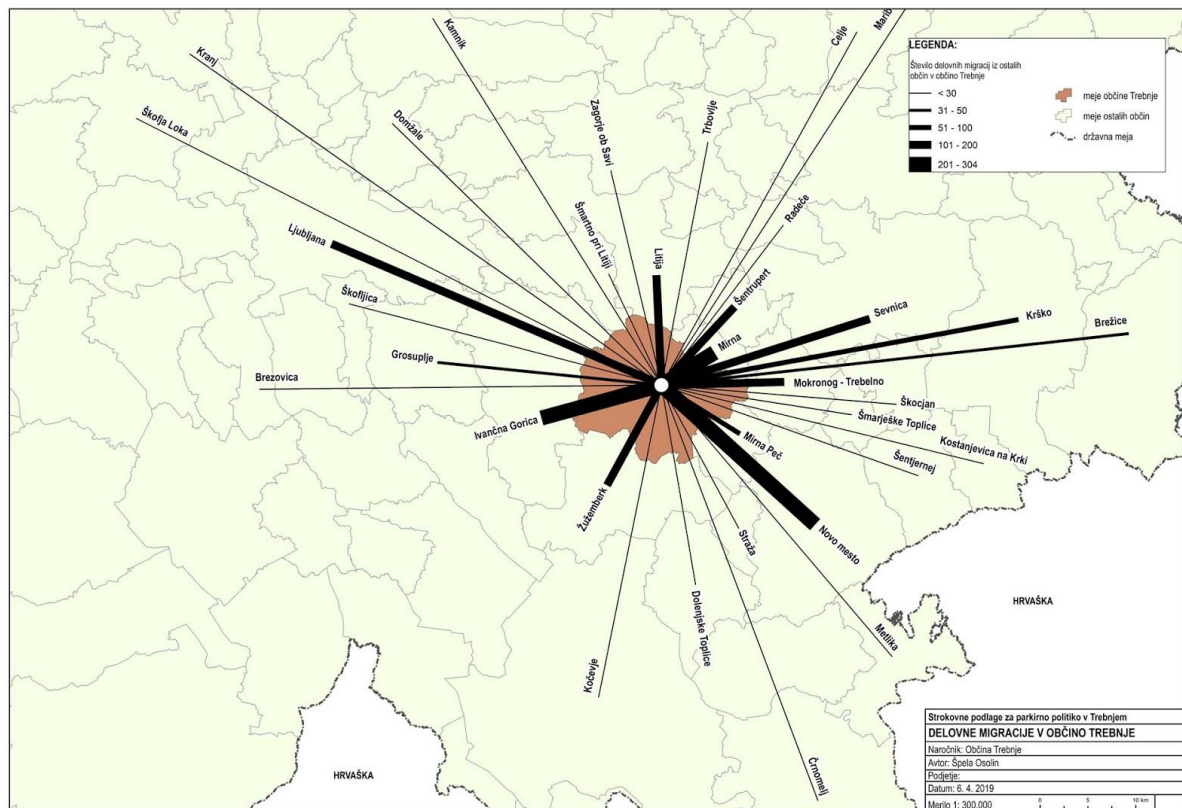


Karta delovnih migracij iz Trebnjega. Prikaže, v katero občino se prebivalci Trebnjega največ vozijo na delo.

SLOVENIJA (delo)	5759
Trebnje (delo)	2171
Ljubljana (delo)	1354
Novo mesto (delo)	847

Ivančna Gorica (delo)	285
Grosuplje (delo)	163
Mirna (delo)	122
Šentrupert (delo)	117

Največ delovno aktivnih Trebanjcev dela v Trebnjem (2171), sledita Ljubljana (1354) in Novo mesto (1354). V Ivančni Gorici in v Grosuplju pa dela že bistveno manj ljudi.



Karta delovnih migracij v občino Trebnje. Prikaže tiste ljudi, ki živijo v drugih občinah, delajo pa v Trebnjem.

SLOVENIJA (prebivališče)	4571
Trebnje (prebivališče)	2171
Novo mesto (prebivališče)	304
Mirna (prebivališče)	254
Ivančna Gorica (prebivališče)	211
Šentrupert (prebivališče)	196
Mokronog - Trebelno (prebivališče)	186
Sevnica (prebivališče)	180
Ljubljana (prebivališče)	154

Največ delovnih migrantov prihaja iz Novega mesta (304), iz Mirne (254) in Ivančne Gorice (211). Sledijo ostale bližnje občine.

Analiza JPP

Trebnje ima železniški in avtobusni javni potniški promet.

Železniški promet

Naselje Trebnje leži ob železniški progi Ljubljana - Novo Mesto. Železniška proga poteka na južni strani strnjenega naselja in je lahko dostopna za večino prebivalcev v radiju peš dostopnosti do 10 minut. Kritično dnevno obdobje je v prometnem načrtovanju jutranja konica, to je čas, ko se opravi v strnjenem obdobju do 2 ur večina delovnih in šolskih voženj. Konično obdobje je od 6.30 do 8.30. V jutranji konici je v smeri Ljubljane med 4.15 in 8.19 uro sedem vlakov (4.15, 4.50, 5.53, 6.14, 7.03, 7.25, 8.19) in v smeri Novo Mesto med 5.53 in 8.19 štiri vlakovne kompozicije (5.53, 6.15, 7.24, 8.19). Takt vlakov ni regularen in se spreminja med cca 20 min do cca ene ure. Čas vožnje za smer Ljubljana je od 68 do 76 minut in za smer Novo Mesto od 19 do 22 minut.

Postaja za Trebnje je ena sama, kar glede na oddaljenost strnjenega naselja zadošča. Sosednji postajališči sta Štefan in Gorenje Ponikve, ki imata gravitacijsko področje bližnjih zaselkov. Ob obeh omenjenih postajališčih ni ustrezne prestopne infrastrukture - parkirišč P+R in kolesarnic.

V jutranjih konicah se železnica prilagaja povpraševanju in dodaja vlakovne kompozicije glede na povpraševanje. Podatke o zasedenosti vlakov so v pridobivanju in bodo pokazale potenciale in možne predloge za povečanje uporabe železniškega potniškega prevoza.

Zaznane pomanjkljivosti v analizi: zastarelost železniške postaje, neudobnost in zastarelost vlakovnih kompozicij, pomanjkanje udobja potovanja, pomanjkanje rednega takta vlakov.

Železnica ima za Trebnje velik potencial, saj leži na ugodnem centralnem in lahko dostopnem mestu. Ob izboljšanju uslug za potnike predvsem glede udobja in znižanja časa potovanja, bi lahko postal promet železnice konkurenčen avtomobilu.

Avtobusni promet

Avtobusni promet je v Trebnjem zelo slab in slabo uporabljan. V smeri Ljubljane sta v jutranji konici dva avtobusa in sicer ob 5.55 in ob 8.27. Čas vožnje do postaje v Ljubljani je 47 min. To je cca 20 minut manj od vožnje vlaka, vendar je v jutranjih konicah pričakovati velike zastoje na vstopnih cestah v Ljubljano, tako da sta dejanska časa vožnje izenačena ali vsaj zelo primerljiva. V smeri Novo Mesto so štirje jutranji avtobusi (5.00, 5.25, 6.35, 7.10), ki vozijo preko Mirne Peči in niso konkurenčni vlaku. Postaja v Trebnjem je neurejena in nima niti vstopnih peronov, niti obračališča in čakalnice. Obrobje postaje je zaparkirano, ni oznak za postajo, ni urejenih vozni redov (obešen je le 10 let star vozni red). Dostopnost postaje je sicer dobra glede na lego v naselju. Za obstoječi obseg voženj sta dve čakalni mesti dovolj, za razvoj pa gotovo ne. Priložnost za postajališče vidimo v novi lokaciji postajališča

pri železniški postaji in novem parkirišču, kjer se že danes ustavljajo in parkirajo avtobusi. S skupno lokacijo bi dali potnikom možnost prestopanja iz avtobusa na vlak, in uporabo novega parkirišča za P+R tudi za avtobusni potniški promet. Priložnost se ponuja tudi v uvedbi hitrih avtobusnih linij, ki so primerljive po času voženj osebnemu avtomobilskemu prometu.

Ostale oblike skupnega prevoza potnikov:

Šolski avtobusi so del ponudbe javnega prevoza, ki zagotavlja varen prevoz šolskih otrok. Glede na slabe možnosti varnega kolesarjenja in pešačenja je prevoz šolskih otrok z avtobusi in avtomobili pogost in nujen za varnost šolarjev. Podatke o šolskih prevozi in o možnosti integracije z lokalnim JPP še pridobivamo.

Carpooling ali skupna vožnja z avtomobilom, pomeni veliko priložnost za izboljšanje potovalnih uslug občanov Trebnjega. V kolikor se potniki z osebnimi vozili dogovorijo za skupno vožnjo to pomeni za njih prihranek in za promet manj obremenitev na cesti. Danes poteka spontani carpooling in občani se združujejo na vožnjah in puščajo vozila na različnih pogosto neurejenih lokacijah. Predlagamo, da občina v okviru prometne politike določi in uredi prestopna parkirišča za skupne vožnje z osebnimi vozili. Predlagamo več lokacij, saj le te niso vezane na mestno središče, ampak morajo biti posajene po občini. V nadaljevanju naloge bomo predlagali ureditev več lokacij parkirišč za namene skupnega prevoza. Naloga občine je v izdelavi spletnega portala za povezovanje carpooling uporabnikov, ki bi spodbudil in omogočil navezavo dogovorov o skupnih vožnjah predvsem za delovne vožnje.

Prevoz.org (<https://prevoz.org/>) je spletni portal, kjer se avtomobilski prevozniki ponudijo za usluge prevoza z svojim avtom na določeno lokacijo v določenem času. Po dogovoru in za dogovorjeno plačilo se lahko potnik pridruži prevozu. Portal je dobro delujoč in na običajen delovnik med 5.00 in 7.30 uro je na voljo vsaj 30 osebnih vozil na relaciji Novo Mesto Ljubljana, ki so uporabni tudi za prevoze iz Trebnjega. Občina bi lahko vzpostavila več prestopnih točk za uporabo ponudnikov Prevozi.org in s tem spodbudila večjo uporabo skupnega prevoza. V okviru prometnega terminala bi predlagali tudi nekaj parkirnih mest za uporabnike prevozov z Prevoz.org ali podobnih oblik spletnega dogovora. Na lokaciji ob parkirišču, železniški in avtobusni postaji, ki bi bila poznana in prijazna za prevoznika in uporabnika bi lahko povečali tovrstne usluge prevozov.

Car Sharing. Prihodnost prevozov je tudi v skupni uporabi osebnih vozil. Glede na razpršenost naselij je potencial sicer manjši, vendar bo občina lahko z novo prometno politiko začela tudi z razmišljanji v tej smeri. Primer skupne uporabe vozil je AvantGo. Ali obstajajo pogoji in želja občine bomo odgovorili v nadaljevanju naloge.

Taksi. Uporaba taksi vozil je podobno težavna kot uvedba skupne uporabe vozil. Občina je razpršeno poseljena in vezana na uporabo osebnega vozila. Potenciale za taksi službo in lokacije parkirišč za taksiste bomo proučili v nadaljevanju naloge.

Gotovo pa je za razpršeno poselitev občine potrebno dati še pobudo za medgeneracijsko pomoč pri prevozi, ki se lahko organizira v okviru Zavoda Sopotniki: <https://www.sopotniki.org/>. V to obliko organiziranega prevoza starejših občanov so

vključene od bližnjih občin tudi občina Sevnica, Krško in Brežice. V okviru nove parkirne hiše bi veljalo razmisliti tudi o parkirišču in kontaktnem centru za vozila organiziranega sopotništva.

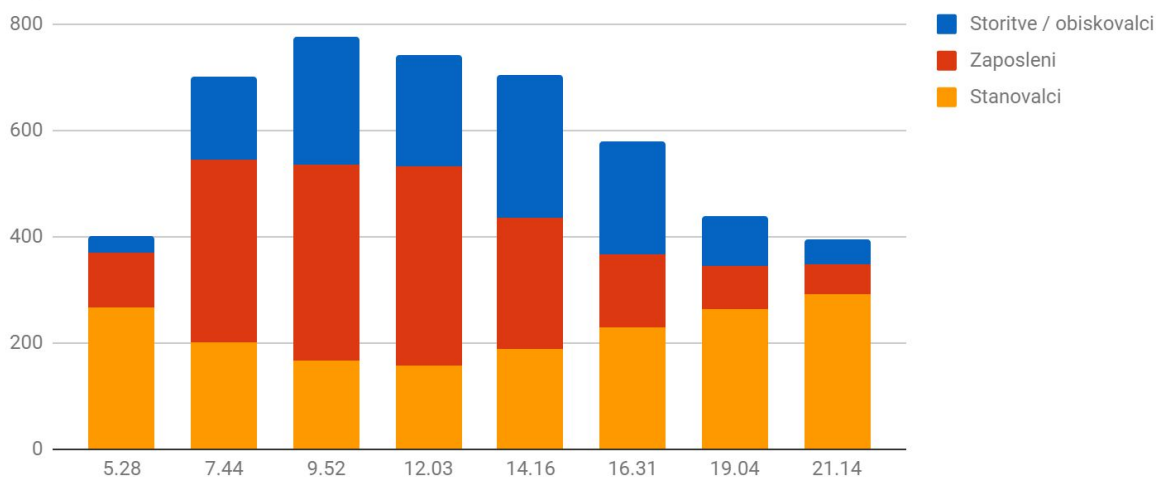
Javna uporaba koles je tudi oblika deljenja skupnih prevoznih sredstev. Za sedanje ureditve prometa v Trebnjem kolesarstvo ni varno in privlačno in s spremembami v smeri varnejšega prometa za pešce in kolesarje bo tudi oblika skupne uporabe koles postala aktualna. V okviru novih parkirišč je potrebno zagotoviti parkirišča tudi za organizirane kolesarske storitve. Kolesarnice je potrebno opremiti tudi s polnilnimi mesti za novo nastajajoči segment električnih koles in električnih skirojev. Lokacije in kapacitete bomo predlagali v nadaljevanju naloge.

Analiza parkirnega utripa

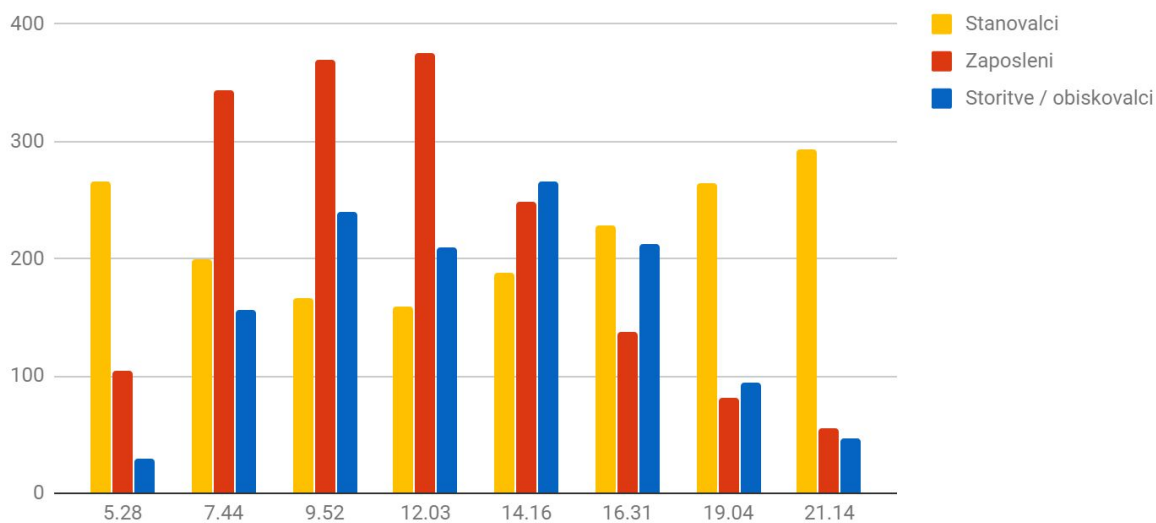
Analiza parkirnega utripa je bila opravljena v sredo, 27.3.2019 med 5. in 23. uro. Pet popisovalcev je popisalo 1150 parkirnih mest na 81 parkiriščih. V tem času so zabeležili 4720 tablic, največ v času med 9:30 in 12:00, ko so jih popisali 762.

Trebnje - celota

Kapaciteta: 1150

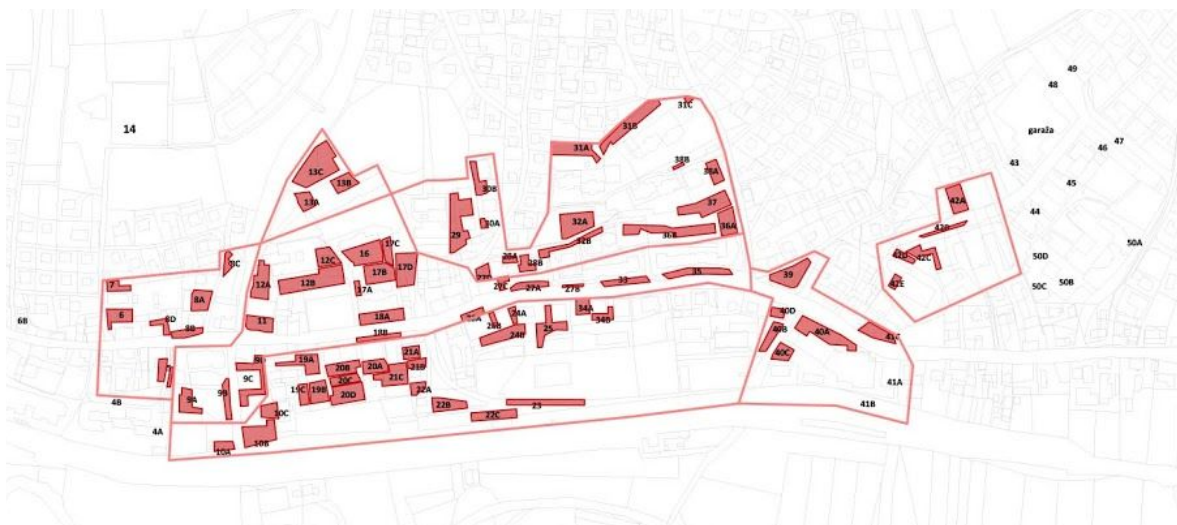


Trebnje - celota



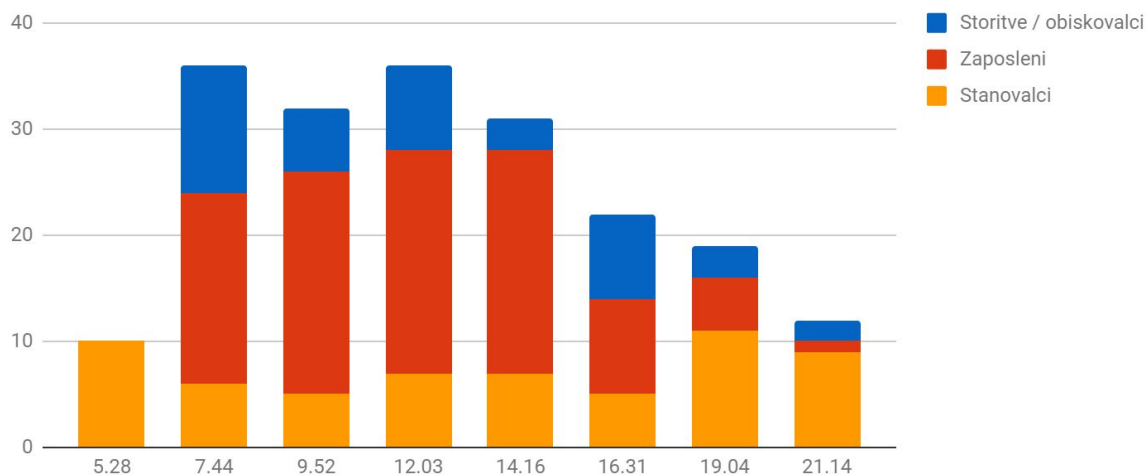
V celotnem Trebnju je v bila jutranja in večerna zasedenost parkirišč nizka (34%). Najvišja je bila v času med 9:30 in 12:00, ko je znašala 67%. V dopoldanskem času je v mestu 400 parkirnih mest zasedenih z zaposlenimi.

Trebnje smo po mejah enot urejanja prostora in po rabi razdelili na 7 parkirnih območij.



Trebnje - cona 1

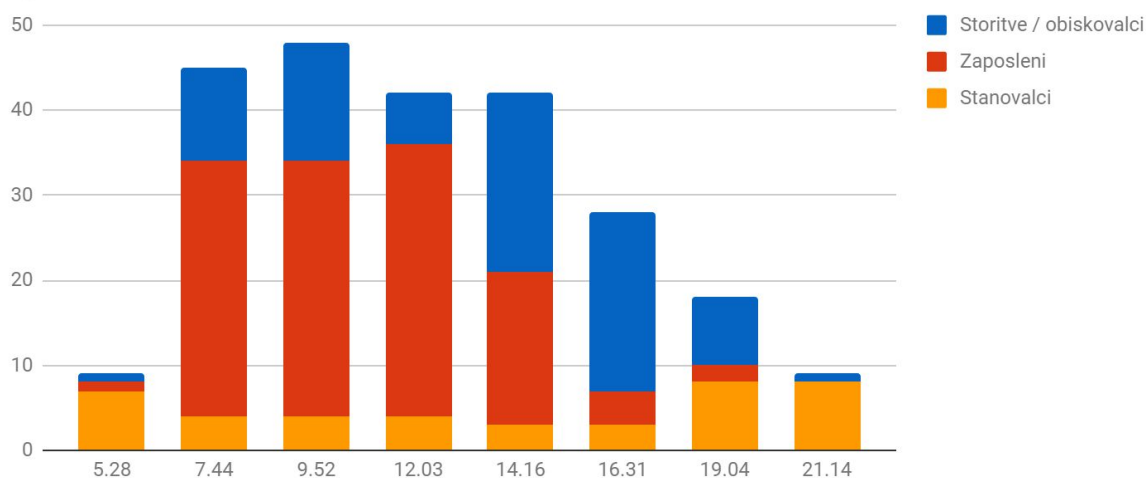
Kapaciteta: 72



Cona 1 obsega zahodni del Rimske ceste. Največja zasedenost dosega 50% kapacitete.

Trebnje - cona 2

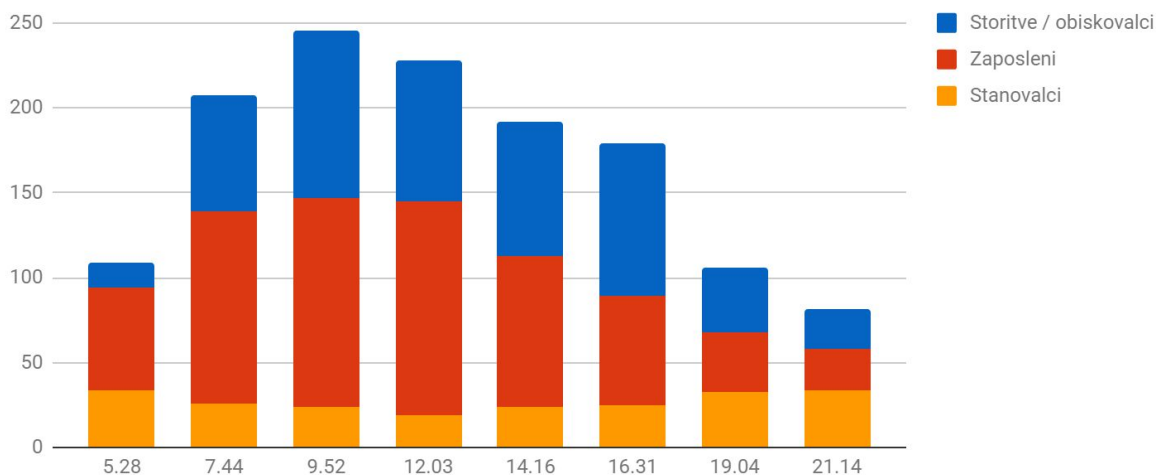
Kapaciteta: 56



Cona 2 so parkirišča pri CIK. Zasedenost je največja dopoldne med 7:30 in 15. uro, ko je največ parkiranih zaposlenih.

Trebnje - cona 3

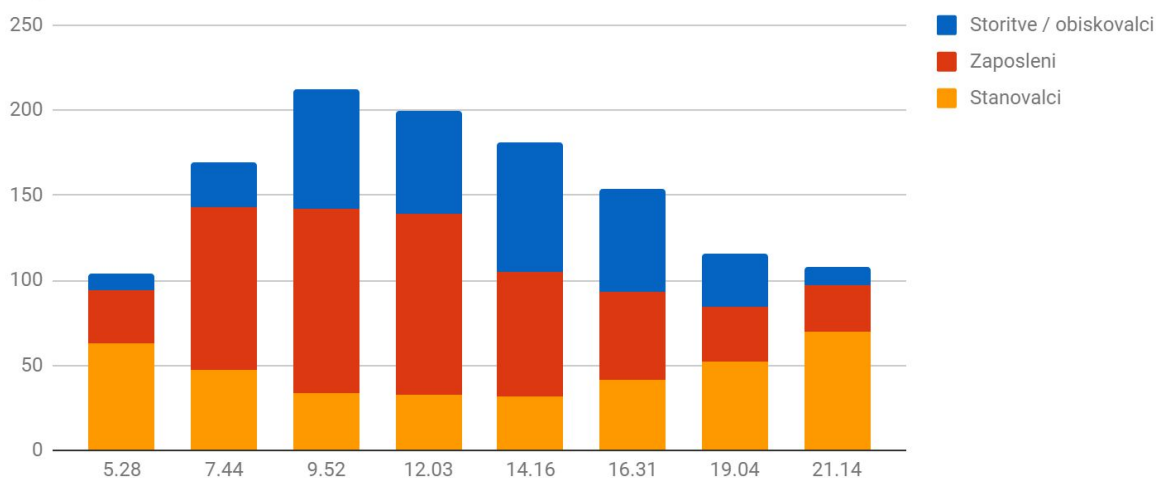
Kapaciteta: 302



Cona 3 obsega parkirišča na Baragovem trgu, Golijevem trgu, Gubčevi cesti in za Občino. Največja zasedenost je sredi dopoldneva med 9:30 in 13. uro, ko je - poleg zaposlenih - tudi veliko obiskovalcev. Zasedenost takrat dosega 81 %.

Trebnje - cona 4

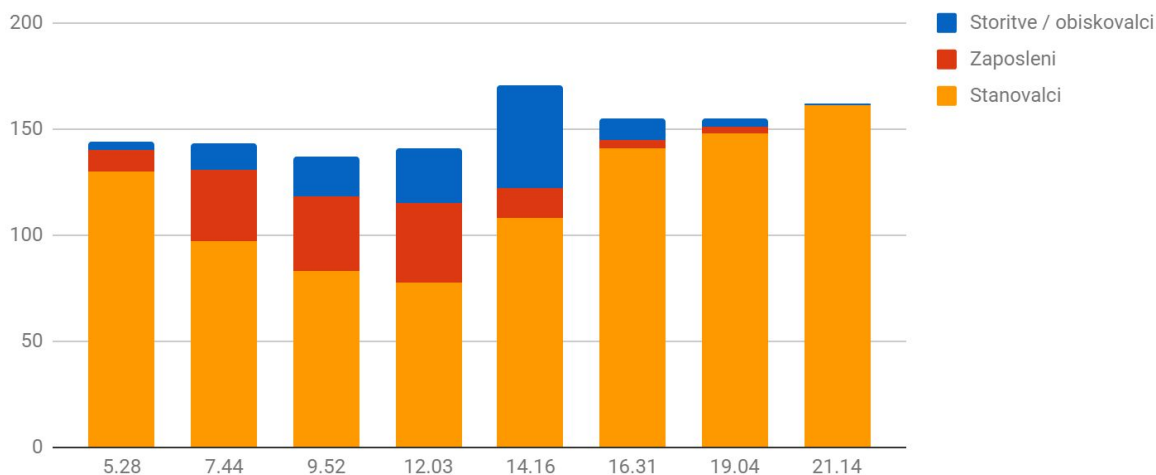
Kapaciteta: 295



Cona 4 obsega parkirišča južno od Golijevega trga in Gubčeve ceste. Zasedenost je največja dopoldne, ko dosega 72 %.

Trebnje - cona 5

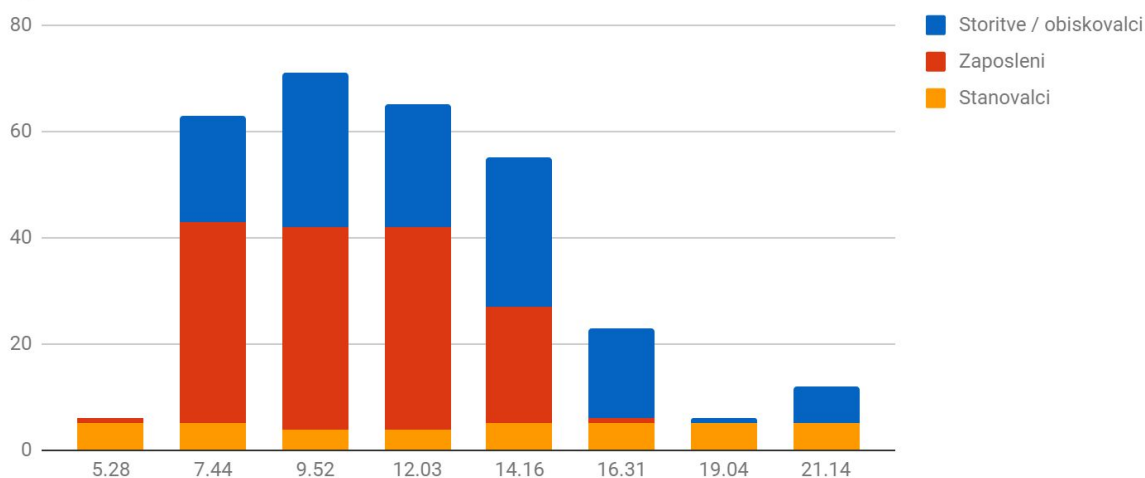
Kapaciteta: 243



Cona 5 so parkirišča pri stanovanjskih blokih na Slakovi in Cankarjevi ulici. Tam so parkirišča pretežno zasedena s stanovalci, zasedenost pa ne presega 67%.

Trebnje - cona 6

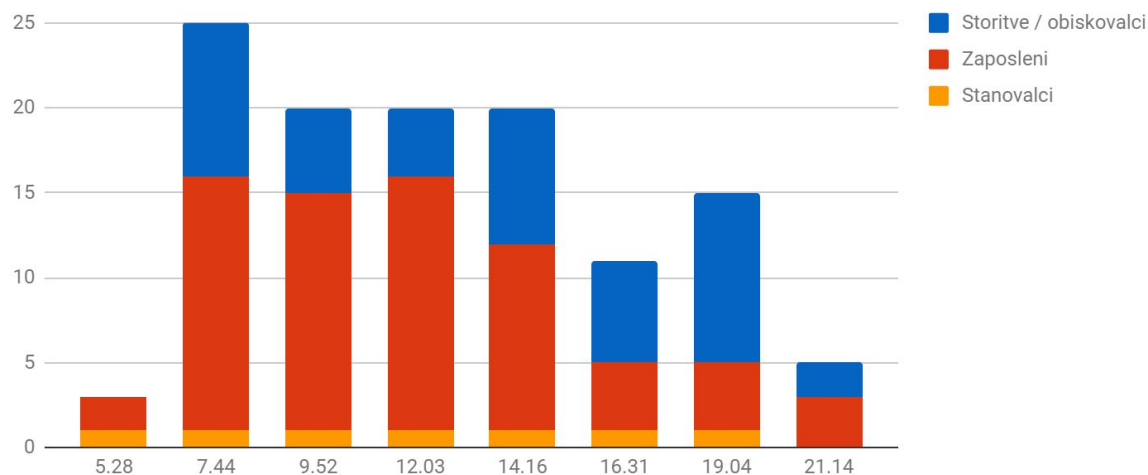
Kapaciteta: 104



Cona 6 so parkirišča pri Kmetijski zadrugi. Tam zasedenost dosega 68%, največ parkirišč zasedejo zaposleni.

Trebnje - cona 7

Kapaciteta: 52



Cona 7 so parkirišča na spodnjem delu Režunove ulice. Tam so parkirišča zasedena do 50%, od katerega največ prispevajo zaposleni.

Primeri dobrih praks

Parkirni režim Občine Trebnje smo primerjali z devetimi podobnimi slovenskimi občinami in sicer z Idrijo, Novim mestom, Žalcem, Medvodami, Postojno, Trbovljami, Sežano, Brežicami in Rogaško Slatino. Med temi Trebnje, Idrija, Žalec in Rogaška Slatina v svojem parkirnem režimu nimajo plačljivih parkirnih mest, imajo pa v mestnem jedru med delavniki uvedeno časovno omejeno parkiranje. Med ostalimi mesti, ki imajo plačljiva parkirišča lahko ločimo tista, ki so mesto razdelila na parkirne cone z različnimi tarifnimi razredi (Novo mesto, Postojna, Sežana). Cone se ponavadi delijo na strogo mestno jedro in njegovo okolico, pogosto pa tudi na območja v bližini zdravstvenih domov in bolnišnic ali drugih storitev, ki so močni atraktorji izven mestnega središča. Višina parkirnine prve ure se giblje okoli 0,50 €/h ali pa je brezplačna, nato progresivno narašča, v nekaterih mestih vse do 1 €/h (Brežice, Sežana, Postojna). Mesta, v katerih se časovno omejeno ali plačljivo parkiranje nahaja ob stanovanjskih stavbah ali ob dejavnostih, običajno izdajajo letne dovolilnice za stanovalce in uslužbence (Novo mesto, Postojna, Sežana, Brežice).

V občinskem prostorskem načrtu občine določijo minimalne parkirne standarde ob novogradnjah različnih namembnosti. Seveda se standardi od občine do občine razlikujejo. Trebnje, Sežana in Brežice izstopajo s standardi za večstanovanjske stavbe in sicer zahtevajo minimalno 3 parkirna mesta na stanovanje, ki ima nad 100 m². Ostale občine ob večstanovanjskih stavbah zahtevajo med 1,5 in 2 parkirnih mest na stanovanje, ne glede na velikost, vendar nekatera določajo še določen odstotek za obiskovalce. Žalec in Idrija sta vsekakor najbolj zgledni občini, kar se tiče minimalnih zahtev za število parkirnih mest ob trgovskih in gostinskih lokalih (1PM/50 m² - trgovine; 1PM/10 sedežev - gostilne), vendar še vedno govorimo o minimalnih zahtevah. Nobena izmed občin ne omejuje zgornjega števila parkirišč.

Povzetek planskih dokumentov

Občinski prostorski načrt občine Trebnje

V novem Občinskem prostorskem načrtu Občine Trebnje je opaziti le eno novost, ki se dotika parkirišč. To je 38. člen »Koncept prometnega omrežja in javnega potniškega prometa,« v katerem se načrtuje boljša integriranost med prevoznimi sredstvi – avtobus, vlak in avtomobil. *»Avtobusna postaja se načrtuje v bližini železniške postaje, tako da se zagotovi čim boljša povezava z železnico. Urejanje »prometne glave« naj vključuje tudi parkirišča za prestopanje P+R, tako da se vzpostavijo pogoji za kakovostnejšo uporabo javnih prevoznih sredstev. Sklopi P+R naj se vzpostavijo v centru Trebnjega ter ob pomembnejših vpadnicah v mesto in večja naselja.«*

Ostali členi, ki se tičejo parkiranja ostajajo nespremenjeni. Člen, ki bi bil vreden temeljitega premisleka je 129. člen, v katerem so zapisana precej visoki minimalni pogoji za izračun potrebnega števila parkirišč glede na dejavnost oziroma namembnost objekta.

Celostna prometna strategija občine Trebnje

Občina Trebnje je leta 2017 v sodelovanju z LUZ in RRA LUR izdelala Celostno prometno strategijo. Z vključevanjem javnosti v korakih priprave strategije so opravili analizo prometnih izzivov in priložnosti, izdelali vizijo prometa v prihodnosti, si zadali strateške cilje po prioritetnih stebrih in določili konkretne ukrepe.

Občani Trebnjega zaznavajo slabo delujoč potniški promet, pomanjkanje varnih poti za kolesarjenje in hojo, pomanjkanje parkirišč za prestopanje in preobremenjenost središča Trebnjega, ki je večinoma namenjen avtomobilom namesto ljudem. Preko teh pomembnih spoznanj si je občina zamislila vizijo ter si zadala strateške cilje in konkretne ukrepe.

V viziji razvoja je bilo zastavljenih šest stebrov trajnostne mobilnosti v Trebnjem, v katerih so natančno določeni in opisani strateški cilji, ki se vsi bolj ali manj navezujejo tudi na mirujoč promet. Nekateri, ki to neposredno naslavlja so:

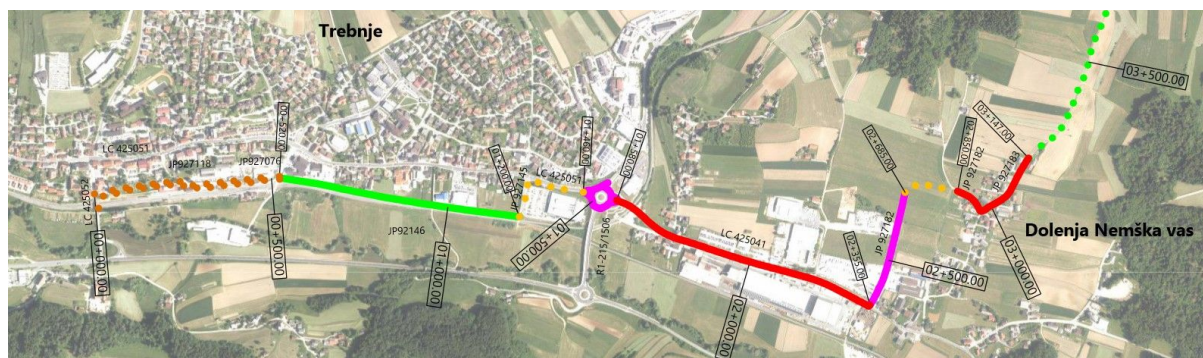
- Manj motornega prometa v naseljih.
- Urejanje pogojev za sopotništvo in intermodalnost.
- Urejanje režima parkiranja v središču (omejevanje in nadzor).
- Zapiranje površin za motorni promet (več površin za pešce, kolesarje).
- Urejanje parkirišč na primernih lokacijah.
- ...

V akcijskem načrtu so bolj konkretno opredeljeni in s tem bolj merljivi ukrepi z dodanimi viri sredstev, nosilci izvajanja ter roki izvedbe:

- Manj parkirišč v središču naselij, urejena parkirišča na obrobju in prestopnih točkah za sopotništvo.
- Dosledno izvajanje nadzora kršitev parkirnega režima.
- Izvajanje parkirne politike (časovno omejeno parkiranje, plačljivo parkiranje ...).
- Izdelava strokovnih podlag ter vključevanje in informiranje javnosti pri vzpostavljanju parkirnega režima.
- Preureditev obstoječih prometnih in parkirnih površin v kakovostni javni prostor (pretlakovanje, zelene površine, površine za pešce in kolesarje ...).
- Manj javnih parkirnih mest v Trebnjem (v povezavi s parkirno politiko in preoblikovanjem prostora).

Celostna prometna strategija je pomemben temelj za snovanje parkirne politike, ki naslavlja več zastavljenih ciljev vizije. V občini so vodstvo in občani ob sprejemanju CPS problematiko že spoznali in vizijo ponotranjili. Domnevamo lahko, da je pripravljenost na izvajanje ukrepov in spremembe, ki jih prinašajo, sedaj večje.

Regionalna kolesarska povezava Trebnje - Mirna - Mokronog (projektna naloga in IDZ)



LEGENDA	
meje občin	
REGIONALNE KOLESARSKÉ POVEZAVE	
KOLESARSKÉ POTI	
1a – ureditev novih samostojnih kolesarskih poti (širine 2,50 m)	
1b – ureditev novih samostojnih kolesarskih poti (širine 3,50 m)	
KOLESARSKÉ STEZE	
2a – ureditev novih kolesarskih stez (širine 2,50 m) - dvosmerna enostranska	
2b – ureditev novih kolesarskih stez (širine 2,00 m) - dvosmerna enostranska	
2c – ureditev novih kolesarskih stez (širine 2 x 1,00 m) - enosmerna dvostranska	
KOLESAR NA VOZIŠČU	
3 – ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP < 2500 vozil/dan)	
OBSTOJEČE UREDITVE KOLESARSKIH POVEZAV	
4 – obstoječe ureditve kolesarskih povezav	

OPOMBA: Zgoraj navedene širine predstavljajo prometne profile kolesarskih povezav.

Opis

Razvoj 17 kilometrske kolesarske povezave vključuje nove samostojne kolesarske steze, obnovitev obstoječih cestišč po katerih bo potekala kolesarska pot, novo prometno signalizacijo in umirjanje prometa na kritičnih odsekih. Takšni ukrepi ugodno vplivajo na večjo privlačnost kolesarjenja in s tem bolj trajnostno mobilnost dnevnih migrantov povezanih občin.

Regionalna kolesarska povezava med Trebnjem, Mirno in Mokronogom ima izhodišče v središču Trebnjega pri mostu. Novo zgrajena kolesarska steza bi potekala ob železniški progi, se pri trgovskem centru Mercator priključila Staremu trgu, se preko krožišča nadaljevala skozi industrijsko cono Trimo in naprej proti Dolenji Nemški vasi in Rodinam pri Trebnjem.

Kolesarska povezava ima različen profil, saj si v kratkem odseku sledijo kolesarska steza (enosmerna dvostranska širine 2 x 1,0 m, in dvosmerna enostranska, širine 2,0 m), kolesarska pot (širina 2.5 m) in ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah, kjer je PLDP manjši kot 2500 vozil/dan.

Vpliv na parkirno politiko

Izgradnja nove kolesarske strukture pozitivno vpliva na uporabo koles in posledično priložnost za uporabo koles za namen vsakodneвне mobilnosti. Dobro je, da nova

kolesarska povezava povezuje železniško in bodočo avtobusno postajo, središče mesta in industrijsko cono.

Kulturni center Trebnje (OPPN) in Objekt kulturnega doma Trebnje (IDP)

»S tem OPPN se načrtuje ureditev nove kulturne četrti v Trebnjem, v okviru katere bodo zgrajeni nov kulturni center in objekti za povezane kulturne in druge centralne dejavnosti ter garažna hiša z obsežnimi parkirnimi površinami in otroški vrtec s pripadajočimi ureditvami. Načrtovane so tudi ureditev nove avtobusne postaje, gradnja novega poslovno-stanovanjskega objekta v okviru prenove domačije ter dograditev hotela ...« (Odlok o OPPN Kulturni center Trebnje, 5. člen)

»Ob novi »drevoredni« obvoznici bodo urejene peš in kolesarske poti, v območju kulturnega doma pa urejene površine za kratkotrajno parkiranje in parkirna mesta za kolesarje. Sklop objektov kulturnega centra leži v neposredni bližini železniške postaje, kjer je predlagana nova avtobusna postaja, ki bo zagotavljala zaželeno prometno intermodalnost. V okviru novega kulturnega centra je ob 6 m visoki rečni ježi locirana obsežna podzemna parkirna hiša, namenjena tako potrebam doma, kot tudi mestnemu središču.« (IDP Objekt kulturnega doma Trebnje, Arhitektura d.o.o., 2017)

Nova garažna hiša s 97 parkirnimi mesti v neposredni bližini mestnega jedra bi nadomestila parkirišča ob glavni mestni arteriji in s tem sprostila prepotreben prostor za drugi projekt – nov Goliev trg. Cilj idejnega projekta Goliev trg je ustvariti prostor po meri človeka, k čemur še dodatno doprinese načrtovana prometna povezava ob železnici iz OPPN Kulturni center Trebnje, ki postane obvozna cesta za središče mesta in ga razbremeni tranzitnega prometa. Privlačnost preurejenega in dostopnejšega prostora ob železniški postaji in nova lokacija avtobusne postaje bi pozitivno vplivala na uporabo javnega potniškega prometa

Ureditev Golijevega trga v Trebnjem (IDP)

»Koncept predlagane ureditve Golieevega trga temelji na združevanju obstoječih javnih prostorov v enoten tržni prostor, to je: prostora pred občinsko stavbo, prostora državne tranzitne ceste in prostora današnjega parka z zgodovinskim obeležjem ... Poenotenje prostora je izvedeno s pomočjo enotnega dekorativnega tlaka, položenega v eni sami ravnini po celotni površini »novega« trga. Odstranitev neprimernega drevja iz osrčja tržnice s predlogom ponovne zasaditve dreves na južnem obrobju trga. Potek regionalne ceste ter dovozne ceste do zdravstvenega doma in parkirnega prostora za občino je diskretno »označen« v novem tlaku, in nakazuje voznikom, da se promet odvija preko pomembnega javnega prostora namenjenega pretežno pešcem. Na ta način omogočimo pojavno enovito doživljanje osrednjega mestnega prostora kot velikega trga, nekakšne mestne dnevne sobe Trebnjega.« (IDP za nov Goliev trg v Trebnjem, Arhitektura d.o.o., 2017)

Preoblikovanje glavne mestne arterije v osrednjo trgovsko kulturno promenadno ulico in prenova mestnega trga in njegove okolice v prostor po meri človeka, je velik korak k uresničitvi vizije trajnostne mobilnosti v občini. Prenova trga načrtuje umik parkirišč na obeh straneh ulice, pred občino in nasproti nje, kar pomeni do 45 parkirnih mest manj v središču

mesta. Prometna povezava skozi mesto ter dovoz do zdravstvenega doma in policijske postaje ostajata v svojem poteku nespremenjena. Enoten tlak za celoten prostor (tudi na cestišču), ozelenitev in urbano pohištvo bo pripomoglo k umirjanju prometa saj nakazuje prisotnost ljudi in dogajanja v bližini vozišča. Manj prometa, tako mirujočega kot tranzitnega ter več prostora namenjenega ljudem vzpodbuja obisk mestnega jedra peš ali s kolesom.

Problemi s parkiranjem

Na javnih razpravah 16.5., 22.5., in 30.5.2019 so udeleženci izpostavili ključne izzive parkiranja, s katerimi se vsakodnevno soočajo.

- Osnovna šola in vrtci: Starši zasedajo parkirna mesta učiteljem, učitelji zasedajo parkirna mesta staršem.
- CIK: Veliko ljudi parkira zaradi treningov in rekreacije. Starši ne morejo priti po otroke v vrtec.
- Zasebna parkirišča lokalov: Veliko ljudi parkira za 8 ur na zasebnem parkirišču. Gostje ne morejo parkirati.
- Zasebna parkirišča pri stanovanjskih blokii: Zaposleni parkirajo na blokovskem zasebnem parkirišču.
- Neurejena ali nenamenska parkirišča: Sopotniki, ki se vozijo v LJ ali NM, avtomobile puščajo v središču mesta in ob priključkih na avtocesto.

Potenciali v občini

Mnenja javnosti o parkiranju

Mnenje občanov smo merili pri udeležencih javnih razprav o parkiranju 16.5.2019 in 22.5.2019. Ob koncu vsake razprave smo jim zastavili tri vprašanja.

Česa je v Trebnjem po vašem mnenju **preveč ali premalo**?

	Preveč	Premalo
Parkiranih avtomobilov	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (19)	
Kolesarskih stez		XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (19)
Trgov po meri ljudi (brez prometa, s klopmi in drevesi)		XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (19)
Površin za pešce		XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (19)
Avtobusov: odhodov in prihodov		XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (16)
Cest za avtomobile	XXXXXXXXXX (9)	XXXXXXX (7)

Koliko ste pripravljeni hoditi na poti v službo ali po opravkih?

	Kadar grem v službo , sem od avtomobila do službe pripravljen/-a hoditi:	Kadar grem v center po opravkih (občina, UE, restavracija), sem pripravljen/-a od avtomobila do cilja hoditi:
Nič. Hočem parkirati tik pred vrati	XX (2)	XXXXX (5)
Okoli 3 minute	XX (2)	XXX (3)
Okoli 6 minut	XXXXXXXXXXXXX (12)	XXXXXXXXX (8)
Okoli 9 minut	X (1)	X (1)
Okoli 12 minut	X (1)	X (1)
Okoli 15 minut	X (1)	XX (2)
povprečje	6 minut	5 minut 24 sekund

Sklep:

Občani Trebnjega ocenjujejo, da je v mestu preveč parkiranih avtomobilov in cest za avtomobile, premalo pa kolesarskih stez, trgov po meri ljudi, površin za pešce in prihodov ter odhodov avtobusov.

Na poti v službo so pripravljeni v povprečju hoditi do 6 minut, po opravkih pa manj - 5 minut in 24 sekund. S počasno hitrostjo hoje 5 km/h bi v 6 minutah prehodili 500 m, kar je - glede na anketo - sprejemljiva dolžina za hojo od parkirnega mesta do cilja.

Prostorski potenciali v občini Trebnje

Med prostorskimi potenciali, ki lahko pripomorejo k boljši parkirni politiki v Občini Trebnje, so:

- **Selitev Komunale Trebnje iz središča mesta.** Poleti 2019 je Komunala Trebnje preselila svoje prostore iz zemljišča med središčem mesta in železniško progo. Odstranili so večino montažnih objektov, zato je tam sedaj na voljo velika površina. Na dogodku Komunaliada 2019 je bilo tam parkiranih 52 avtobusov. Kapaciteta potencialnega parkirišča do izdelane idejne zasnove še ni znana, verjetno pa presega 100 parkirnih mest.



Parkirišče pred ograjo bivše komunale. Na tej fotografiji so parkirana vozila zaposlenih komunale.



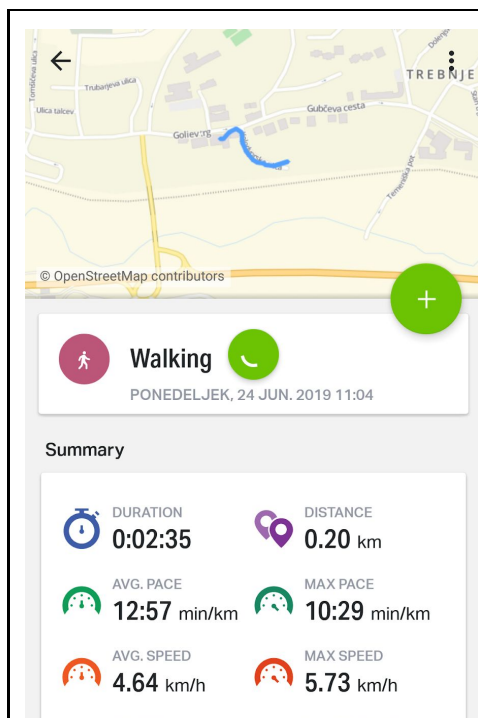
Potencial za razvoj parkirišča na prostoru bivše komunale, ki bi omogočal parkiranje večjega števila zaposlenih.

- **Potenciali za P+R ob regionalni cesti H-1.** Ob regionalni cesti je na voljo kar nekaj zemljišč, ki so primerna za organizacijo sopotniškega P+R. Ta zemljišča so v bližini središča mesta, zato bi jih lahko uporabljali tudi zaposleni v Trebnjem.

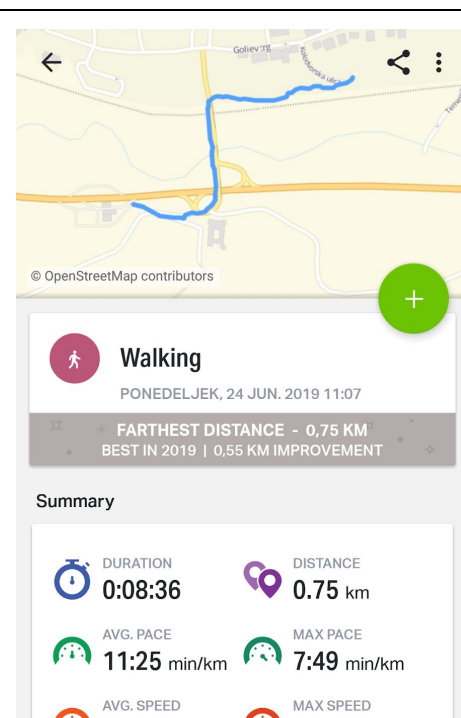


Parkirišče pri lokalu Bolero predstavlja možno parkirišče P+R za sopotnike, ki se iz Trebnjega vozijo drugam.

- **Za hojo primerna velikost središča mesta.** Razdalja od parkirišča pri stari komunali do občinske stavbe je 200 m, kar je razdalja, ki jo premagamo v dveh minutah in pol.

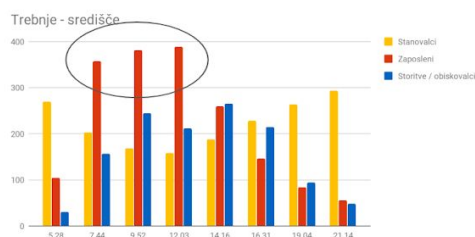


Pot od Občine do parkirišča pri stari komunali je dolga 200 m in traja 2 minuti in pol. To je primerno mesto za zaposlene, ki delajo v Trebnjem.



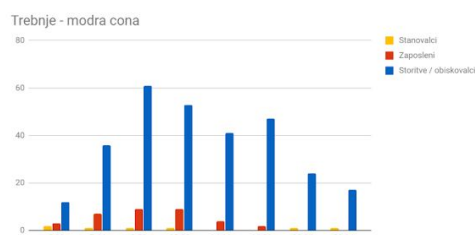
Hoja od parkirišča pri stari komunali do bencinske črpalke je dolga 750 m in traja 8 minuti in pol. Ob regionalni cesti je smiselno urediti P+R, ker je središče mesta od tam dostopno tudi peš.

Parkirne navade v občini



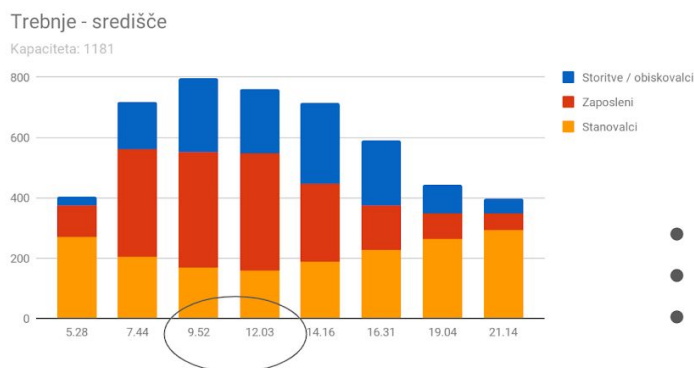
400 zaposlenih vsakodnevno parkira v središču Trebnjega. Za 8 ur zasedajo parkirna mesta.

Parkiranje zaposlenih. Potencial je v premestitvi dela zaposlenih iz središča mesta na njegovo obrobje. Tako bi lahko sprostili najbolj obiskana parkirna mesta za tiste uporabnike, ki jih najbolj potrebujejo.



Modra cona deluje. Parkirajo samo za kratek čas.

Kratkotrajno parkiranje. Območja kratkotrajnega parkiranja dajejo rezultate, zato je smiselno uporabo razširiti. Parkiranja za daljše obdobje od predvidenega, je malo, avtomobili se na parkiriščih hitro menjajo.



- Kapaciteta: 1150 parkirišč
- Max zasedenost: 762 (67%)
- V času prometne konice je prostih 1/3 vseh parkirnih mest

Prosta parkirna mesta. V času prometne konice, v poznem popoldanskem času, je v središču mesta ena tretjina parkirnih mest prosta. Od dosegljivih 1181 parkirnih mest je zasedenih 800, med parkirišči pa so razlike: nekatera so polna, druga prazna. Z ukrepi je smiselno poskrbeti, da bodo dalj časa parkirana vozila parkirana na manj zasedenih parkiriščih, s čimer bi najbolj frekventne lokacije prihranili za kratkotrajno parkiranje.

Elaborat

Vizija

Vizijo parkiranja v Trebnjem smo oblikovali na javnih razpravah 16.5.2019 in 22.5.2019. V petih točkah orisuje želeno stanje, ki nas vodi k izbiri ukrepov.

- Dovolj bo parkirnih mest za tiste, ki jih najbolj potrebujejo.
- Tisti, ki parkirajo za 8 ur, lahko do delovnega mesta hodijo nekaj minut.
- Občani bodo lažje in z večjim veseljem hodili peš in se vozili s kolesom.
- Na ulicah bo več ljudi in druženja.
- Javni prostor bo bolj urejen, prijeten in varen.

Strateški cilji (iz CPS)

Navajamo strateške cilje parkiranja, ki so povzeti po Celostni prometni strategiji občine Trebnje. Cilji iz CPS se v štirih stebrih nanašajo na parkiranje ali na učinke parkirne politike.

Steber	Opis
I. steber - večja varnost za vse	Manj motornega prometa v naseljih
II. steber - dobro delujoč javni potniški promet	Urejanje pogojev za sopotništvo in intermodalnost
III. steber - kakovostni javni prostori	Urejanje režima parkiranja v središču (omejevanje in nadzor)
	Urejanje parkirišč na primernih lokacijah
IV. steber - več ljudi hodi in kolesari	Boljši pogoji za varno pešačenje in kolesarjenje

Ukrepi

Ukrepi so med seboj uravnoteženi, kadar jih sestavljajo raznovrstni tipi ukrepov: upravljanje, optimizacija, nadgradnja in nova infrastruktura. Našteti tipi ukrepov so povzeti po švedski direkciji za infrastrukturo.

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, da se zmanjša povpraševanje po prevozu ali da se uporablja oblike prevoza, ki zavzamejo manj prostora, so varnejše ali okolju prijaznejše.	1. Odlok o mirujočem prometu
		2. Monitoring stanja na parkiriščih
		3. Uvedba proračunske postavke
		4. Informiranje in promocija
		5. Sprememba 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.	6.1 Skupno parkirišče (dvig zapornic)
		6.2 Skupno parkirišče (umik zapornic)
		7. Časovna omejitev parkiranja
		8. Plačljivo parkiranje
		9. Dovolilnice za zaposlene
		10. Dovolilnice za stanovalce
Nadgradnja	Ukrepi za obnovo - vključujejo ukrepe za izboljšanje in rekonstrukcijo obstoječe infrastrukture, tj. ukrepe razširjanja, ožanja ali podobno.	11. Poseben režim ob prireditvah
		12. Ureditev neoznačenih parkirišč
		13. Vzpodbujanje hoje in kolesarjenja
Nova infrastruktura	Ukrepi novih naložb ali večjih rekonstrukcij, ki pogosto zahtevajo pridobitev zemljišča.	14. Zmanjšanje števila parkirnih mest
		15.1 P+R pri bivši komunali
		15.2 P+R Kulturni dom
		15.3 P+R pod gradom
		15.4 P+R pri novi komunali

Opis ukrepov

Ukrep	1. Odlok o mirujočem prometu
Tip ukrepa	Upravljanje
Opis	Z odlokom se določa ureditev, upravljanje in nadzor mirujočega cestnega prometa na območju Občine Trebnje.
Koristi	Odlok omogoča učinkovitejše upravljanje parkiranja, povečal bo prihodke Občini Trebnje in prispeval k prenovi središča mesta. Omogoča tudi pridobitev državnih sredstev za izgradnjo P+R.
Primer	Idrija, Sežana, Novo mesto ...
Območje	Celotna Občina Trebnje.
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	/
Skrbi (JR)	/
Opozorila/predlogi (JR)	/
Povezanost z drugimi ukrepi	2, 4, 5

Ukrep	2. Monitoring stanja na parkiriščih
Tip ukrepa	Upravljanje
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.
Primer	/
Območje	Celotna občina Trebnje
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	/
Skrbi (JR)	/
Opozorila/predlogi (JR)	Monitoring naj se izvaja za vse ukrepe.
Povezanost z drugimi ukrepi	vsi

Ukrep	3. Uvedba proračunske postavke
Tip ukrepa	Upravljanje
Opis	Prihodki od parkirnin, najemnin in kazni se vlagajo v razvoj mesta. Vsi naštetih parkirni ukrepi v občinsko blagajno prinašajo prihodek - parkirnine, najemnine, kazni. Ta se mora transparentno in neposredno vlagati v razvoj mesta. Priporočljivo je, da se prihodki iz določenega parkirnega območja vračajo na isto območje, kar pripomore k višji lokalni sprejetosti.
Koristi	Finančna transparentnost poveča zaupanje v lokalno oblast. Prihodki prispevajo k urejanju peš in kolesarskih površin in k bolj privlačnemu mestnemu središču. Občani neposredno opazijo pozitivne učinke uvedbe parkirnin.
Primer	/
Območje	Celotna občina Trebnje
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	Ljudem je treba nove ukrepe res dobro predstaviti, da se ne bi zgodili "mariborski radarji."
Skrbi (JR)	/
Opozorila/predlogi (JR)	Treba je določiti, kateri prihodki točno bodo šli v točno kater namen. Pri tem bo zelo pomembna transparentnost.
Povezanost z drugimi ukrepi	1, 8, 9, 10, 13

Ukrep	4. Informiranje in promocija
Tip ukrepa	Upravljanje
Opis	Uvedba usmerjevalnih tabel za parkirišča, navedbo ažurnih informacij o parkiranju na spletni strani Občine, izdelava zloženke o parkiranju v Občini Trebnje, komuniciranje ukrepov v lokalnih medijih, na občinski facebook strani ali na druge načine.
Koristi	Informiranje občanov in promocija ukrepov sta enakovredna dela parkirne politike kot sama izvedba ukrepov, da se doseže enostavnejše delovanje in višja stopnja sprejetosti ukrepov.
Primer	/
Območje	Celotna občina Trebnje
Privlačnost (JR)	Visoka
Plusi (JR)	/
Skrbi (JR)	/
Opozorila/predlogi (JR)	/
Povezanost z drugimi ukrepi	Vsi

Ukrep	5. Sprememba OPN
Tip ukrepa	Upravljanje
Opis	Znižanje minimalnih parkirnih standardov, uvedba maksimalnih parkirnih standardov za stanovanja in poslovne stavbe, uvedba možnosti mobilnostnih načrtov za zmanjšanje potrebnega števila parkirnih mest za avtomobile, uvedba minimalnih parkirnih standardov za kolesa.
Koristi	V središču Trebnjega bi se lahko odprlo več trgovskih lokalov in manjših stanovanj, tudi če je število parkirnih mest omejeno.
Primer	Ljubljana
Območje	Celotno središče Trebnjega
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	Poslovni subjekti bi lažje in z manjšimi stroški pridobili uporabno dovoljenje.
Skrbi (JR)	Zmanjšanje parkirnih standardov lahko sproži nezadovoljstvo pri tistih, ki so nedavno morali zadostiti prejšnjim predpisom in so kupili oz. zgradili parkirna mesta.
Opozorila/predlogi (JR)	Prisotno je mnenje, da naj bi bili parkirni prostori obvezen del stanovanja. Takšno mnenje prispeva k dodatni izgradnji parkirnih prostorov, dražji gradnji stanovanj in vzpodbuja avtomobilski promet.
Povezanost z drugimi ukrepi	1, 12, 13

Ukrep	6.1 Skupno parkirišče (dvig zapornic)
Tip ukrepa	Optimizacija
Opis	Če se zapornice na rezerviranih parkiriščih dvignejo, lahko v različnih delih dneva na istem parkirišču parkirajo različni vozniki - dopoldne zaposleni, popoldne stranke, zvečer in ob koncu tedna obiskovalci dogodkov in v nedeljo tisti, ki gredo k maši.
Koristi	Z dostopnostjo za vse uporabnike je parkirišče ves čas dobro izkoriščeno, kar zmanjša potrebo po dodatnih parkirnih površinah.
Primer	Pri CIK
Območje	Za občino, pri zdravstvenem domu
Privlačnost (JR)	Visoka
Plusi (JR)	Najmanj prizadene ljudi, saj zlasti popoldanskim obiskovalcem omogoča uporabo parkirnih prostorov.
Skrbi (JR)	V primeru, da kdo od popoldanskih ali večernih uporabnikov ne bi odstranil avtomobila do jutra, bi zasedal parkirne prostore primarnim uporabnikom.
Opozorila/predlogi (JR)	- Potrebno bo sodelovanje vseh deležnikov v središču (občina, zasebniki, stanovalci). - Določiti bo potrebno, komu je skupno parkirišče namenjeno in v katerem času. - Potrebno bo tudi spremljanje uvedbe ukrepov, monitoring in prilagajanje.
Povezanost z drugimi ukrepi	6.2, 7, 8, 9, 10

Ukrep	6.2 Skupno parkirišče (umik zapornic)
Tip ukrepa	Optimizacija
Opis	Ko bo ukrep 6.1 uveden in dobro preizkušen, se zapornice trajno odstranijo.
Koristi	Vozniki vseh vrst lažje najdejo parkirno mesto.
Primer	Vsa parkirišča brez zapornic
Območje	Za občino, pri zdravstvenem domu
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	Parkirišča bodo lahko uporabljali vsi, v skladu z režimom parkiranja.
Skrbi (JR)	Skupna parkirišča brez ustreznega režima in dovolilnic ne bodo delovala.
Opozorila/predlogi (JR)	- Potrebno bo sodelovanje vseh deležnikov v središču (občina, zasebniki, stanovalci). - Določiti bo potrebno, komu je skupno parkirišče namenjeno in v katerem času. - Potrebno bo tudi spremljanje uvedbe ukrepov, monitoring in prilagajanje.
Povezanost z drugimi ukrepi	6.1, 7, 8, 9, 10

Ukrep	7. Časovna omejitev parkiranja
Tip ukrepa	Optimizacija
Opis	Parkiranje v bližini vrtcev in šol (10 min, "poljubi in odpelji" ...) ter preostalih storitvenih dejavnosti (0,5 - 2h) naj bo časovno omejeno.
Koristi	Časovna omejitev poveča frekventnost menjanja vozil. Na časovno omejenih parkiriščih stanovalci ali zaposleni ne parkirajo, enostavno in brezplačno pa lahko parkirajo obiskovalci/stranke/pacienti/starši otrok in drugi, ki potrebujejo parkiranje za krajši čas.
Primer	Modra cona
Območje	Celotno središče mesta
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	Modra cona je dobra za ZD in za občino.
Skrbi (JR)	- V začetni fazi je pričakovati nasprotovanje v javnosti. - Potreben je sprejemljiv delovni čas parkirnih con (npr. v petek popoldne je lahko obratovalni čas krajši). - Problemi večjega parkirnega povpraševanja bodo lahko nastali pri zasebnikih, ki parkirnega režima nimajo natančneje opredeljenega in bodo mnogi želeli parkirati pri njih.
Opozorila/predlogi (JR)	Za časovno omejitev parkiranja je potrebno uporabljati parkirno uro ali druga sredstva.
Povezanost z drugimi ukrepi	6.1, 6.2, 8, 9, 10

Ukrep	8. Plačljivo parkiranje
Tip ukrepa	Optimizacija
Opis	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.
Koristi	Zaradi manj parkiranih vozil lahko tisti, ki parkirišče zares potrebujejo, hitro najdejo prosto parkirno mesto. Plačilo parkirnine vpliva na izbiro potovalnih navad, saj nekateri zaradi plačila parkirajo drugje ali zamenjajo prevozno sredstvo. 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 prometna varnost.
Primer	Novo mesto
Območje	Strogo središče mesta
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	Plačljivo parkiranje pri ZD bi dobro učinkovalo - parkirišče dobijo nujno potrebni (in ne zaposleni in tisti, ki lahko hodijo).
Povezanost z drugimi ukrepi	6.1, 6.2, 7, 9, 10 Plačljivo parkiranje se uvede tam, kjer je ob uvedeni časovni omejitvi parkiranja zasedenost višja od 85%.

Ukrep	9. Dovolilnice za zaposlene
Tip ukrepa	Optimizacija
Opis	Za uporabnike, ki določeno plačljivo parkirišče uporabljajo večkrat, je smiselno uvesti dovolilnico za parkiranje. Običajno so taki uporabniki zaposleni, stanovalci ali drugi. Smiselno je uvesti dovolilnico za krajšo periodo (mesečna je boljše kot letna), da se v obdobju lepega vremena zaposleni lažje odločajo za uporabo kolesa ali hoje.
Koristi	Zmanjša se število parkiranih vozil v središču mesta, kjer jih najbolj primanjkuje. Poveča se zasedenost parkirišč na obrobju mesta, kjer je parkirnih mest dovolj. Zmanjša se avtomobilski promet v središču mesta. Poveča se uporaba koles, hoje in sopotništva. V mestu je manj dolgotrajno parkiranih vozil. Mesto pridobi prihodke za urejanje javnih površin.
Primer	Trebnje, dovolilnica pri CIK
Območje	Občina, osnovna šola, zdravstveni dom, CIK in ostali, na katere se lahko vpliva.
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	Pri CIKu so dovolilnic vajeni in bi najbrž dobro sprejeli. Zaposleni bi lažje našli prosto mesto.
Skrbi (JR)	- Zaposleni lahko ukrep razumejo kot poseg v delavske pravice, oz. obdavčitev plač. Pričakovati je argumente, da zaposleni - čeprav živijo blizu - morajo v službo z avtomobilom, ker gredo potem v trgovino, v vrtec ipd.
Opozorila/predlogi (JR)	- Ne smemo pozabiti na posebne skupine - invalide, starejše in mlade starše. Invalidi parkirajo brezplačno, mladi starši z otroci v vrtcu pa imajo lahko znižano parkirnino. - Dovolilnice morajo natančno določati, kje lahko uporabniki z njo upravičeno parkirajo.
Povezanost z drugimi ukrepi	6.1, 6.2, 7, 8, 10

Ukrep	10. Dovolilnice za stanovalce
Tip ukrepa	Optimizacija
Opis	Dovolilnice za parkiranje so lahko tudi brezplačne za skupine uporabnikov, ki jim občina prizna privilegiran status. Taki so na primer stanovalci, da lahko ob svojih stanovanjskih blokih v središču mesta parkirajo brezplačno ali ugodno. Prvi avtomobil je lahko brezplačen, vsak naslednji pa nekaj stane.
Koristi	Ob uvedbi plačljivih parkirišč so plačila oproščeni stanovalci. Stanovalci na ta način vedno najdejo prosto parkirno mesto. Ob stanovanjskih blokih za dolgo časa ne parkirajo preostali vozniki. Za kratek čas lahko ob bloku parkirajo obiskovalci stanovalcev in mestnega središča.
Primer	Ljubljana
Območje	Ob vseh stanovanjskih stavbah, ki so v območju modre cone (kratkotrajne ali plačljive).
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	/
Skrbi (JR)	/
Opozorila/predlogi (JR)	/
Povezanost z drugimi ukrepi	6.1, 6.2, 7, 8, 9

Ukrep	11. Poseben režim ob prireditvah
Tip ukrepa	Optimizacija
Opis	Oddaljeno parkirišče ob večjih dogodkih. 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.
Koristi	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.
Primer	Tržič, Planica, Cerknica ...
Območje	Območje prireditve in dostopna parkirna mesta.
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	/
Skrbi (JR)	S tem se bo moral ukvarjati tudi organizator, ne samo občina.
Opozorila/predlogi (JR)	Predstavitev in opozorila morajo biti že v vabilih na prireditev. Za prireditve naj se izdela mobilnostni načrt.
Povezanost z drugimi ukrepi	4

Ukrep	12. Ureditev neoznačenih parkirišč
Tip ukrepa	Nadgradnja
Opis	Ureditev in označitev neoznačenih parkirišč. Parkirna mesta, vključno z makadamskimi, naj bodo označena. Jasno naj bo, kje je parkiranje dovoljeno in kje ni.
Koristi	Večja izkoriščenost prostora za parkiranje, večja urejanost prostora in lažje delo za redarstvo.
Primer	Označena parkirišča
Območje	Neoznačena parkirišča v javni lasti
Privlačnost (JR)	Srednja
Plusi (JR)	/
Skrbi (JR)	/
Opozorila/predlogi (JR)	/
Povezanost z drugimi ukrepi	2, 4

Ukrep	13. Vzpodbujanje hoje in kolesarjenja
Tip ukrepa	Nadgradnja
Opis	- Ureditev novih in izboljšanje obstoječih peš in kolesarskih površin. - Izdela naj se podrobnejše prioritete in projekte za vzpodbudo hoji in kolesarjenju. - Med kolesarsko infrastrukturo je potrebna namestitev kolesarskih stojal za kratkotrajno parkiranje in pokritih (ter varovanih) kolesarnic za dolgotrajno parkiranje in prestopanje na JPP (ob stanovanjskih blokih, postajah javnega prevoza ...). Uporaben dodatek so tudi servisne postaje za kolesa, ki omogočajo manjša popravila koles in polnjenje zračnic.
Koristi	Ureditev novih in izboljšanje obstoječih peš in kolesarskih poti ter kolesarske urbane opreme skozi povečano varnost in praktičnost vzpodbudi ta načina mobilnosti.
Primer	Celje, Škofja Loka, Idrija, Žalec
Območje	Celotno središče Trebnjega.
Privlačnost (JR)	Visoka
Plusi (JR)	- V službo je prijetno iti peš - na poti marsikoga srečaš. - Kolesarjenje je bolj ugodno, kot si mislimo.
Skrbi (JR)	- Pešačenje in kolesarjenje morata biti varna. - Nekateri so skeptični, da bi se v Trebnjem lahko to razvilo.
Opozorila/predlogi (JR)	/
Povezanost z drugimi ukrepi	3, 4

Ukrep	14. Zmanjšanje števila parkirnih mest
Tip ukrepa	Nadgradnja
Opis	Na Golievem trgu je predvidena prenova, s katero bi ukinili parkirna mesta, da bi omogočili razvoj drugih dejavnosti, predvsem tržnice, kulturnih prireditev in izboljšane javnega prostora.
Koristi	Goliev trg ali ostali javni prostori v središču mesta bodo pridobili več prostora za razvoj drugih dejavnosti, ki mestu in prebivalcem prinesejo več koristi.
Primer	Žalec
Območje	Goliev trg
Privlačnost (JR)	Nizka
Plusi (JR)	/
Skrbi (JR)	/
Opozorila/predlogi (JR)	/
Povezanost z drugimi ukrepi	2, 4, 5

Ukrep	15.1 P+R pri bivši komunali
Tip ukrepa	Nova infrastruktura
Opis	Na območju bivše komunale naj se uredi brezplačno parkirišče za meščane, zaposlene in obiskovalce.
Koristi	Zaposleni v drugih mestih, ki sedaj puščajo svoja vozila v mestu in se pridružijo drugim, bi lahko parkirali na zato namenjenih parkiriščih izven mestnega središča.
Primer	Parkirišče pri začasni rabi
Območje	Na območju OPPN Kulturni center, oz. pri bivši komunali
Privlačnost (JR)	Visoka
Plusi (JR)	Ko nekaj vzameš (parkirni režimi v središču), moraš tudi nekaj ponuditi v zameno (dodatna zastoj parkirišča izven središča).
Skrbi (JR)	/
Opozorila/predlogi (JR)	- Kmalu bivša komunala lahko začasno nadomesti še neizgrajen P+R za zaposlene v Trebnjem.
Povezanost z drugimi ukrepi	2, 3, 4

Ukrep	15.2 P+R Kulturni dom
Tip ukrepa	Nova infrastruktura
Opis	Parkirišča za stanovalce, obiskovalce kulturnega doma in zaposlene.
Koristi	V mestu je manj dolgotrajno parkiranih vozil.
Primer	
Območje	Na območju OPPN Kulturni center, oz. pri bivši komunali
Privlačnost (JR)	Visoka
Plusi (JR)	/
Skrbi (JR)	/
Opozorila/predlogi (JR)	/
Povezanost z drugimi ukrepi	2, 3, 4

Ukrep	15.3 P+R pod gradom
Tip ukrepa	Nova infrastruktura
Opis	P+R za sopotništvo, ki je namenjen predvsem dnevnim migrantom (zaposlenim), ki se vozijo v občino Trebnje ali iz nje.
Koristi	Zmanjša se tranzit skozi mesto, izboljša se pogoje za sopotništvo, možno je navezati JPP.
Primer	Počivališče v Braslovčah, P+R Polzela
Območje	Pod gradom
Privlačnost (JR)	Visoka
Plusi (JR)	/
Skrbi (JR)	- Dostop do P+R pod gradom je za pešce in kolesarje nevaren. - P+R je namenjen tistim, ki gredo iz Trebnjega in rešuje probleme tudi drugje (druga mesta, AC) in ne pri nas.
Opozorila/predlogi (JR)	- Nove parkirne površine morajo biti zelene (primeren tlak, ozelenitev ...).
Povezanost z drugimi ukrepi	2, 3, 4

Ukrep	15.4 P+R pri novi komunali
Tip ukrepa	Nova infrastruktura
Opis	P+R za sopotništvo, ki je namenjen predvsem dnevnim migrantom iz Mirenske doline.
Koristi	Zaposleni, ki se pripeljejo iz Mirenske doline, lahko parkirajo na sopotniškem P+R in z enim vozilom nadaljujejo pot do zaposlitve.
Primer	Počivališče v Braslovčah, P+R Polzela
Območje	Pri novi komunali
Privlačnost (JR)	Visoka
Plusi (JR)	/
Skrbi (JR)	/
Opozorila/predlogi (JR)	- Nove parkirne površine morajo biti zelene (primeren tlak, ozelenitev ...).
Povezanost z drugimi ukrepi	2, 3, 4

Akcijski načrt

Ukrep	1. faza (2019)	2. faza (1. pol. 2020)	3. faza (2. pol. 2020)	4. faza (2021 ali kasneje)	Pristojnost	Čas	Ocena investicije
1. Odlok o mirujočem prometu					Obč. Trebnje	Sprejem 2019, stalna naloga	/
2. Monitoring stanja na parkiriščih					Obč. Trebnje, zun. izvaj.	Stalna naloga	€
3. Uvedba proračunske postavke					Občina Trebnje	Sprejem 2020, stalna naloga	/
4. Informiranje in promocija					Obč. Trebnje, zun. izvaj.	Stalna naloga	€
6.1 Skupno parkirišče (dvig zapornic)					Občina Trebnje	2019	/
11. Poseben režim ob prireditvah					Obč. Trebnje, org. prired.	Stalna naloga	€
12. Ureditev neoznačenih parkirišč					Obč. Trebnje, zun. izvaj.	Stalna naloga	€
15.1 P+R pri bivši komunali					Obč. Trebnje, Komunala Trebnje, Mzl	Od 2019 do začetka izvajanja ukrepa 15.2	€
6.2 Skupno parkirišče (umik zapornic)					Obč. Trebnje	Od 2020 dalje	€
7. Časovna omejitev parkiranja					Obč. Trebnje	Od 2020 dalje	€
9. Dovolilnice za zaposlene					Obč. Trebnje	Od 2020 dalje	€
10. Dovolilnice za stanovalce					Obč. Trebnje	Od 2020 dalje	€
13. Vzpodbujanje hoje in kolesarjenja					Obč. Trebnje	Od 2020 dalje	€€
8. Plačljivo parkiranje					Obč. Trebnje	Od 2. pol. 2020	€
14. Zmanjšanje števila parkirnih mest					Obč. Trebnje	Od 2. pol. 2020	€
5. Sprememba OPN					Obč. Trebnje	2021 ali kasneje	/
15.2 P+R Kulturni dom					Obč. Trebnje, Mzl	2021 ali kasneje	€€€
15.3 P+R pod gradom					Obč. Trebnje, Mzl	2021 ali kasneje	€€
15.4 P+R pri novi komunali					Obč. Trebnje, Mzl	2021 ali kasneje	€€

Viri

- Kartografsko gradivo, pridobljeno od podjetja Realis, d.o.o.
- Analiza peš in kolesarske infrastrukture, kombinat arhitekti, marec 2019
- 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/>.
- Neuradno prečiščeno besedilo OPN Trebnje, 2018
- Celostna prometna strategija občine Trebnje
- Regionalna kolesarska povezava Trebnje - Mirna - Mokronog (Projektna naloga)
- Regionalna kolesarska povezava Trebnje - Mirna - Mokronog (IDZ)
- Kulturni center Trebnje (OPPN)
- Objekt kulturnega doma Trebnje (IDP)
- Ureditev Golijevega trga v Trebnjem (IDP)
- Seznam lastništva izbranih parkirišč, Občina Trebnje, 2018
- Kontakti za projekt pomembnih posameznikov in organizacij ter društev, Občina Trebnje, 2018

Priloge

Priloga 1: Seznam parkirišč in njihovih parkirnih režimov

Priloga 2: Osnutek Odloka o ureditvi mirujočega prometa v Občini Trebnje

Priloga 3: Obrazložitev Odloka o ureditvi mirujočega prometa

Območje	Oznaka	Ime	Kapaciteta	Lastništvo	Obstoječi režim	Obstoječa omejitev	Predlog PP Trebnje	Čas plačevanja ali časovne omejitve	Omejitev	Dovolilnice
1	11	Pred galerijo	11	Občinsko	Brezplačno	/	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00	/	Za zaposlene
1	12A	Za ZD	25	Občinsko	Brezplačno	Za zaposlene	Plačljivo	8.00 - 17.00	/	Za zaposlene
1	12B	Pred ZD	39	Občinsko	Brezplačno	Kratkotrajno	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno	/
1	12C	Reševalna postaja	7	Občinsko	Brezplačno	Za službena vozila	Plačljivo	0.00 - 24:00	Za službena vozila	Za zaposlene
1	16	Pred policijo	22	Občinsko	Brezplačno	Za zaposlene	Plačljivo	0.00 - 24:00	Za službena vozila	Za zaposlene
1	17A	Pred FURS	5	Občinsko	Brezplačno	Kratkotrajno	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno	Za zaposlene
1	17B	Za občino	17	Občinsko	Brezplačno	5 PM za zaposlene	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00		Za zaposlene
1	17C	Za občino	23	Občinsko	Brezplačno	Za zaposlene	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00		Za zaposlene
1	17D	Za občino	26	Občinsko	Brezplačno	Za zaposlene	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00		Za zaposlene
1	18A	Pred občino	22	Občinsko	Brezplačno	Kratkotrajno	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno	/
1	18B	Nasproti občine	18	Javno	Brezplačno	/	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00		/
2	13A	Vrtec Kekec	9	Občinsko	Brezplačno	Kratkotrajno	Plačljivo, 15 min brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno	/
2	13B	Pri CIK	23	Občinsko	Brezplačno	Kratkotrajno	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno	Za zaposlene
2	13C	CIK makadamsko	24	Občinsko	Brezplačno	/	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00		Za zaposlene
5	9A	Župnišče	10	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
5	9B	Nasproti avtobusne	13	Zasebno	Brezplačno	/	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00	/	/
5	9C	AP	14	Občinsko	Brezplačno	Kratkotrajno	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno	/
5	9D	Hotel Opara	5	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno	Za goste, za zaposlene
5	10A	Bivši kino	8	Zasebno	Brezplačno	/	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00	/	/
5	10B	Pri mostu	26	Zasebno	Brezplačno	/	Plačljivo, 1 h brezplačno	8.00 - 17.00	/	/
5	10C	Zavod za gozdove	13	Zasebno	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	/	Za zaposlene	/
3	14	Pokopališče		Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
3	15	OŠ		Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za zaposlene
4	4A	Za župniščem	12	Občinsko	Brezplačno	Za stanovalce	Brezplačno	/	/	/
4	4B	Rimska 1-5	23	Občinsko	Brezplačno	Za stanovalce	Brezplačno	/	/	/
4	5	za vrtnarijo	11	Občinsko	Brezplačno	Za obiskovalce	Brezplačno	/	/	/
4	6	obrtna zbornica	17	Zasebno	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	/	Za zaposlene	/

Območje	Oznaka	Ime	Kapaciteta	Lastništvo	Obstoječi režim	Obstoječa omejitev	Predlog PP Trebnje	Čas plačevanja ali časovne omejitve	Omejitev	Dovolilnice
4	7	Rimska 10	11	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
4	8A	nad gostilno	13	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
4	8B	pred gostilno	9	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
4	8C	AMZS	6	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
4	8D	pekarna Trebnje	5	Zasebno	Brezplačno	Za obiskovalce	Brezplačno	/	Za obiskovalce	/
6	19A	za Oparo	19	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za goste, za zaposlene
6	19B	pod Oparo	19	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za goste, za zaposlene
6	19C	pražarna Nanni	8	Zasebno	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za goste, za zaposlene
6	20A	Telekom jug	8	Občinsko	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za goste, za zaposlene
6	20B	pošta	12	Zasebno	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za goste, za zaposlene
6	20C	pošta	8	Zasebno	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za goste, za zaposlene
6	20D	pošta	25	Zasebno	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za goste, za zaposlene
6	21A	gostilna Šeligo jug	15	Zasebno	Brezplačno	Za obiskovalce	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za goste, za zaposlene
6	21B	komunala sever	7	Zasebno	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za goste, za zaposlene
6	21C	Studio Markelj	13	Zasebno	Brezplačno	Za obiskovalce	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za goste, za zaposlene
6	22A	komunala jug	4	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
6	22B	P+R železniška postaja sever	26	Javno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
6	22C	P+R železniška postaja vzhod	17	Javno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
6	23	P+R pred ograjo komunale	11	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
6	23A	P+R Bivša komunala	100	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
7	24A	Gubčeva 10 vzhod	3	Zasebno	Brezplačno	Za stanovalce	Brezplačno	/	Za stanovalce	/
7	24B	Gubčeva 10 jug	19	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/

Območje	Oznaka	Ime	Kapaciteta	Lastništvo	Obstoječi režim	Obstoječa omejitev	Predlog PP Trebnje	Čas plačevanja ali časovne omejitve	Omejitev	Dovolilnice
7	25	Gubčeva 14	7	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 2h	Za zaposlene, za stanovalce
7	26A	Gubčeva 4 sever	10	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
7	26B	Gubčeva 10 zahod	5	Zasebno	Brezplačno	Za stanovalce	Brezplačno	/	Za stanovalce	/
7	27A	kavarna Julija	13	Zasebno	Brezplačno	Za obiskovalce	Brezplačno	/	Za obiskovalce	/
7	27B	DZS	3	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
7	27C	Štof	6	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
7	33	Gubčeva 25	15	Zasebno	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	/	Za zaposlene	/
7	34A	SKB zahod	13	Občinsko	Brezplačno	Za obiskovalce	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 2h	Za zaposlene
7	34B	SKB jug	9	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 2h	Za zaposlene
7	35	Gubčeva 35	21	Javno	Brezplačno	Kratkotrajno	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 2h	Za zaposlene
8	27D	Gubčeva 7	8	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
8	28A	Gubčeva 7	4	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
8	28B	Zobna ambulanta	7	Zasebno	Brezplačno	Za obiskovalce	Brezplačno	/	Za obiskovalce	/
8	29	pri vrtcu	28	Občinsko	Brezplačno	Za obiskovalce	Plačljivo, 15 min brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 15 min	Za stanovalce, za zaposlene
8	30A	Slakova 9	4	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 2h	Za zaposlene, za stanovalce
8	30B	Slakova 11	13	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 2h	Za zaposlene, za stanovalce
8	31A	Cankarjeva 29-33	31	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
8	31B	Cankarjeva 23-27	39	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
8	31C	Cankarjeva 23	2	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
8	32A	Gubčeva 11	33	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
8	32B	Gubčeva 9	12	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
8	36A	Pavlinov hrib 2	14	Zasebno	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	/	Za zaposlene in obis	/
8	36B	Makadamska pot	30	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
8	37	Cankarjeva 35 jug	34	Zasebno	Brezplačno	Za stanovalce	Brezplačno	/	Za stanovalce	/
8	38A	Cankarjeva 35 vzhod	14	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
8	38B	Cankarjeva 35 sever	4	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/

Območje	Oznaka	Ime	Kapaciteta	Lastništvo	Obstoječi režim	Obstoječa omejitev	Predlog PP Trebnje	Čas plačevanja ali časovne omejitve	Omejitev	Dovolilnice
9	39	Pri krožišču	28	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
9	40A	Kmetijska zadruga sever	31	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
9	40B	Kmetijska zadruga zahod	19	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
9	40C	Kmetijska zadruga zahod	12	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
9	40D	Kmetijska zadruga zahod	4	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
9	41A	Kmetijska zadruga vzhod	/	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
9	41B	Kmetijska zadruga jug	/	Javno	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	/	/	/
9	41C	Lesart/Barbi bar	10	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
10	42A	pri vrtcu	21	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 2h	/
10	42B	pri vrtcu	8	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 15 min	/
10	42C	pri vrtcu	9	Občinsko	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 2h	Za zaposlene
10	42D	pred fitnessom	8	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	8.00 - 17.00	Kratkotrajno 3h	Za zaposlene
10	42E	pred fitnessom	6	Zasebno	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
11	43	nad vrtcem	/	Občinsko	Brezplačno	Za obiskovalce	Brezplačno	/	/	/
11	44	nad vrtcem	/	Občinsko	Brezplačno	Za stanovalce	Brezplačno	/	/	/
11	45	pri betonskem bloku	/	Občinsko	Brezplačno	Za obiskovalce	Brezplačno	/	/	/
11	46	zgornji dom, delavnice	/	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
11	47	pod Ford Groznik	/	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
11	48	nad vrtcem	/	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
11	49	nad vrtcem	/	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
11	50A	pri domu, tehnika	/	Občinsko	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	/	/	/
11	50B	pri domu, jug	/	Občinsko	Brezplačno	/	Brezplačno	/	/	/
11	50C	pri domu, jug	/	Občinsko	Brezplačno	Za obiskovalce	Brezplačno	/	/	/
11	50D	pri domu za starejše	/	Občinsko	Brezplačno	Za zaposlene	Brezplačno	/	/	/

parkirno območje

javno lastništvo

občinsko lastništvo

zasebno lastništvo

Legenda:

