

Univerza  
v Ljubljani  
Fakulteta  
*za gradbeništvo  
in geodezijo*

*Janova 2  
1000 Ljubljana, Slovenija  
telefon (01) 47 68 500  
faks (01) 42 50 681  
fgg@fgg.uni-lj.si*



Operativno gradbeništvo (VS) -  
modul Organizacija

Kandidat:

**Žan Gominšek**

## **" Parkiraj in se pelji " parkirišča**

**Diplomska naloga št.: 2**

**Mentor:**

viš. pred. mag. Jure Kostanjšek

Ljubljana, 22. 9. 2011

## **IZJAVA**

Podpisani Žan Gominšek izjavljam, da sem avtor diplomskega dela z naslovom »Parkiraj in se pelji« parkirišča.

Izjavljam, da je elektronska različica v vsem enaka tiskani različici.

Izjavljam, da prenašam vse materialne avtorske pravice v zvezi z diplomsko nalogo na UL Fakulteto za gradbeništvo in geodezijo.

Ljubljana, 1. 9. 2011

Žan Gominšek

## **BIBLIOGRAFSKO-DOKUMENTACIJSKA STRAN IN IZVLEČEK**

- UDK:** 625.712.63(043.2)
- Avtor:** Žan Gominšek
- Mentor:** viš. Pred. Mag. Jure Kostanjšek
- Naslov:** »Parkiraj in se pelji« parkirišča
- Obseg in oprema:** 27 str., 3 pregl., 15 sl.
- Ključne besede:** »Parkiraj in se pelji«, parkirišča, gneča, Škofljica

### **Izvleček**

Sistem »Parkiraj in se pelji« je eden izmed ukrepov prometne politike za zmanjševanje gneče v velikih mestih oziroma na širšem območju mest, kjer dan za dnem nastajajo prometni zamaški. Glavni namen je zmanjšati število prevoznih sredstev v mestu, saj so mestna središča danes popolnoma zasičena in je zelo težko najti prosto parkirno mesto. V Ljubljani so že pričeli z uvajanjem sistema »Parkiraj in se pelji«. Ta sistem zaenkrat deluje na treh lokacijah, in sicer na Dolgem mostu, Stožicah in v industrijski coni Rudnik. Za še večjo razbremenitev ljubljanskega mestnega jedra bi bilo potrebno uvesti te sisteme še na drugih lokacijah v okolici Ljubljane. Ena izmed primernih lokacij bi bila v Škofljici, kjer se proti Ljubljani dnevno valijo kolone vozil.

## **BIBLIOGRAPHIC-DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT**

**UDC:** 625.712.63(043.2)

**Author:** Žan Gominšek

**Supervisor:** Sen. Lect. Jure Kostanjšek, M.Sc.

**Title:** »Park and ride« car parks

**Scope and tools:** 27 p., 3 tab., 15 fig.

**Keywords:** »Park and ride«, parking, traffic jam, Škofljica

### **Summary**

The »Park&Ride« system is one of the measures of traffic policy for reducing traffic jams in big cities. The main goal is to reduce the number of vehicles in city centres which are completely full. Parking spaces are often impossible to find. In Ljubljana the »Park&Ride« system has already been introduced in three locations: Dolgi Most, Stožice and the industrial zone Rudnik. To relieve the Ljubljana city centre even further it would be sensible to introduce this system of parking in other locations on the outskirts of Ljubljana. One such suitable location is in Škofljica from where long rows of vehicles head to Ljubljana on a daily basis.

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju viš. pred. mag. Juretu Kostanjšku.

Zahvaljujem se staršem in sorodnikom, ki so me podpirali in spodbujali pri študiju in pisanju diplomske naloge.

## KAZALO VSEBINE

<b>1</b>	<b>UVOD .....</b>	<b>1</b>
1.1	Zgodovina sistema »Parkiraj in se pelji« .....	2
1.2	»Parkiraj in se pelji« v Evropi .....	3
1.3	»Parkiraj in se pelji« v Sloveniji .....	5
1.4	»Parkiraj in se pelji« v Ljubljani .....	6
1.4.1	»Parkiraj in se pelji« Dolgi most .....	6
1.4.2	»Parkiraj in se pelji« Stožice .....	7
1.4.3	»Parkiraj in se pelji« Rudnik .....	7
1.5	Postopek uporabe parkirišč »Parkiraj in se pelji« v Ljubljani .....	8
1.6	»Parkiraj in se pelji« v ostalih slovenskih mestih .....	9
<b>2</b>	<b>UVEDBA »PARKIRAJ IN SE PELJI« V ŠKOFIJCII.....</b>	<b>10</b>
2.1	Problematika parkiranja v Škofljici .....	11
2.1.1	Prometne konice .....	11
2.1.2	Zasedenost parkirišč .....	12
2.1.2.1	Lokacije .....	12
2.1.2.1.1	Parkirišče pred trgovino Tuš .....	13
2.1.2.1.2	Parkirišče pred trgovino Mercator .....	14
2.1.2.1.3	Parkirišče pred lekarno .....	15
2.1.2.1.4	Obračališče javnega potniškega prometa .....	16
2.1.2.1.5	Šola, vrtec .....	17
2.2	Raziskave .....	18
2.2.1	Pogovori z ljudmi, ki parkirajo in se vozijo z javnim prevozom .....	18
2.2.2	Pogovor z uslužbenci trgovin, lekarne .....	18
2.2.3	Pogovor z vozniki javnega potniškega prometa (LPP) .....	19
2.2.4	Sestanek na občini .....	19

2.3	Ugotovitve.....	20
2.4	Rešitev problematike .....	21
2.4.1	Primerna lokacija.....	22
2.4.2	Podaljšanje linije LPP.....	24
2.4.3	Izgraditev obračališča ob novem parkirišču.....	24
2.4.4	Subvencioniranje uporabe parkirišča »Parkiraj in se pelji« .....	24
2.4.5	Rezerviran vozni pas za javni potniški promet.....	24
2.4.6	Obvoznica Škofljica.....	25
<b>3</b>	<b>ZAKLJUČEK.....</b>	<b>26</b>
<b>4</b>	<b>VIRI.....</b>	<b>27</b>

## **KAZALO PREGLEDNIC**

Preglednica 1: "Parkiraj in se pelji" Dolgi most. ....	6
Preglednica 2: "Parkiraj in se pelji" Stožice. ....	7
Preglednica 3: "Parkiraj in se pelji" Rudnik. ....	7



## KAZALO SLIK

Slika 1: Najdražja P+R parkirišča v Evropi.....	3
Slika 2: Urbanomat. ....	8
Slika 3: Škofljica.....	10
Slika 4: Zemljevid lokacij in avtobusnih postajališč.....	12
Slika 5: Opozorilna tabla na parkirišču pred trgovino Tuš.....	13
Slika 6: Parkirišče pred trgovino Tuš.....	13
Slika 7: Parkirišče pred trgovino Mercator.....	14
Slika 8: Parkirišče nasproti trgovine Mercator. ....	14
Slika 9: Opozorilna tabla na parkirišču pred lekarno.....	15
Slika 10: Obračališče javnega potniškega prometa.....	16
Slika 11: Parkirana vozila na obračališču.....	16
Slika 12: Parkirana vozila ob dovozni poti k šoli in vrtcu.....	17
Slika 13: Pijava Gorica.....	22
Slika 14: Možna lokacija izgradnje P+R parkirišča (smer Kočevje). ....	23
Slika 15: Možna lokacija izgradnje P+R parkirišča (smer Ljubljana). ....	23

## 1 UVOD

Dandanes je prometna zasičenost velik problem v vseh večjih mestih. Ljudje, ki dnevno prihajajo iz različnih krajev v mesta, se vsakodnevno soočajo z istimi problemi. V mestih primanjkuje parkirnih mest, prometne površine so postale prenasočene, nastajajo prometni zamaški, poleg tega pa je onesnaženost z izpusti CO<sub>2</sub> vse večja. Da bi se izognili vsem tem težavam, je prometna politika začela uvajati nov ukrep, ki razbremenjuje mestna središča z uvajanjem tako imenovanih »Parkiraj in se pelji« parkirišč. Tovrstna parkirišča omogočajo ljudem, da zunaj urbanih okolij pustijo svoja vozila in za prevoz v mesto uporabijo javni potniški promet, torej avtobus, tramvaj, vlak. S tem se promet znotraj mesta zmanjša, obenem pa sta uporabnikom omogočena brezskrbno parkiranje in prevoz v mesto.

Izraz »Parkiraj in se pelji« se nanaša na parkirišča na daljavi, ki so preko javnega prevoza povezana z mestnim središčem. Storitve se običajno opravljajo z avtobusom, vlakom ali tramvajem. Ta prevozna sredstva ponavadi nudijo visoko frekvenco prometne povezave med parkirišči in deli mesta, ki jih javni promet povezuje.

Navadno so ta parkirišča 24 ur na dan povezana z avtobusom, tramvaj in vlak pa vozita občasno, saj sta vezana na svoje primarne linije. Možno je tudi, da je ta sistem povezan samo z avtobusno linijo. Če pa obstaja tudi navezava s tramvajem ali vlakom, se ponavadi na teh linijah uvedejo dodatne postaje, ki omogočajo lažjo izbiro prevoza uporabnikom teh parkirišč.

Sistem »Parkiraj in se pelji« omogoča:

- učinkovito povečanje območij za parkiranje,
- zmanjšanje avtomobilskega prometa,
- zmanjšanje zastojev prometa na pomembnih koridorjih,
- zmanjšanje prometnih nesreč,
- zmanjševanje onesnaženosti zraka in hrupa,
- zmanjšanje potreb po gradnji cest v mestih,
- izboljšanje dostopnosti do mestnih središč in okrožij,
- sprostitev osrednjih mestnih območij za druge namene.

Vzpostavitev sistema »Parkiraj in se pelji« ne sme bistveno poslabšati obstoječih razmer v mestu, ampak mora stremeti k čim učinkovitejšemu delovanju parkirišča. Sistem mora biti dobro optimiziran za uspešno uresničevanje koristi, ki so prikazane zgoraj.

## **1.1 Zgodovina sistema »Parkiraj in se pelji«**

V Evropi je bil program »Parkiraj in se pelji« prvič uporabljen v zgodnjih 70-ih letih 20. stoletja kot način zmanjševanja prometnih zastojev. Bil je cenejša alternativa, ki je spodbujala ljudi k uporabi avtobusov. S tem se je spodbujalo tudi k večji okoljski osveščenosti. Sprva so bili ti prevozi drugačna vrsta javnega prometa. Prevozi so se opravljali hitreje, bili so bolj frekventni in tudi cenovno ugodni.

Najstarejše parkirišče »Parkiraj in se pelji« je bilo postavljeno v Oxfordu leta 1973 in deluje še danes. Do leta 1980 so želeli uvesti 15 takšnih parkirišč, a sprva brez uspeha, saj je ljudi težko prepričati, naj pustijo svoja vozila zunaj mesta in uporabijo javni potniški promet. Težko je nekoga prepričati k uporabi tovrstnega prevoza, če pa se lahko s svojim vozilom udobneje pripelje do centra mesta.

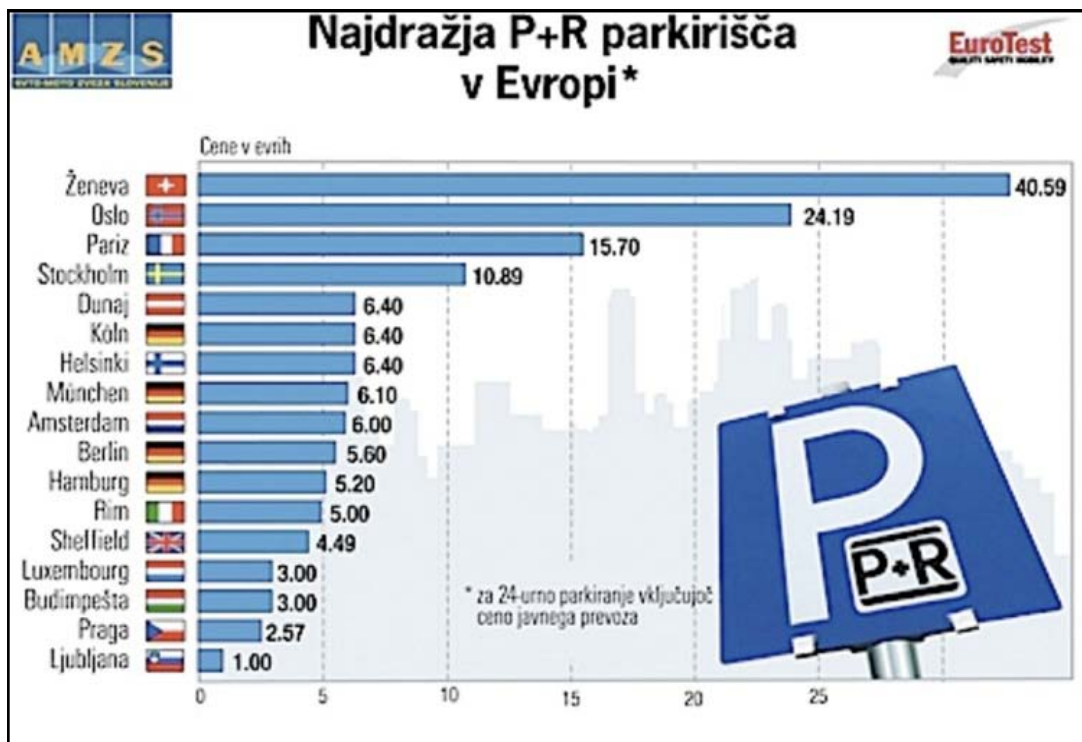
Po letu 1980 se je situacija spremenila. Dnevno so nastajali vse večji zastoji, parkirna mesta so bila polna in ljudje so začeli razmišljati drugače. Takrat so se množično začela graditi »Parkiraj in se pelji« parkirišča. Do danes se je število vozil znatno zvišalo. Mesta postajajo prenasočena in zato je potrebno uvesti spremembe na področju prometne politike. Poleg vsega se nam pojavlja še okoljsko vprašanje glede izpustov CO<sub>2</sub> v mestih.

## 1.2 »Parkiraj in se pelji« v Evropi

Skoraj vsa velika mesta po Evropi so že uvedla sistem »Parkiraj in se pelji« (Amsterdam, Salzburg, Dunaj, Praga, München, Firence, Rim, Stockholm, Ženeva, Luksemburg, Berlin, Oslo, Budimpešta, Helsinki, Hamburg ...).

V številu razpoložljivih »Parkiraj in se pelji« parkirnih mest glede na število prebivalcev mesta vodi Luksemburg s skoraj 50 parkirnimi mest na 1000 prebivalcev, sledi Ženeva s 26 parkirnimi mesti. Rim je mesto, ki ima 5 »Parkiraj in se pelji« parkirnih mest na 1000 prebivalcev. Vsa druga mesta, ki so precej manjša, zagotavljajo od enega do šest parkirnih mest na 1000 prebivalcev.

Cenovna politika se prav tako močno razlikuje. V Luksemburgu, Berlinu, Hamburgu in Kölnu so »Parkiraj in se pelji« parkirišča brezplačna, medtem ko je parkiranje potrebno plačati v Ženevi, Pragi, Stockholmu in na Dunaju. V ostalih mestih je del tovrstnih parkirišč plačljiv, del pa brezplačen. Helsinki, Budimpešta in Oslo na primer ponujajo več kot 75 odstotkov svojih parkirišč brezplačno, v Münchnu in Rimu pa je ravno obratno. Tam je potrebno plačati več kot 80 odstotkov parkirnih mest »Parkiraj in se pelji«.



Slika 1: Najdražja P+R parkirišča v Evropi.

Ženeva ima najdražja »Parkiraj in se pelji« parkirišča v Evropi. V najdražjem objektu *Parc Relais Étoile* 24-urno parkiranje vključno z vožnjo v center mesta znaša približno 40 €. Cene se lahko razlikujejo tudi znotraj enega samega mesta, odvisno od oddaljenosti od mestnega središča. V Pragi in Amsterdamu imajo na primer po vsem mestu enoten sistem zaračunavanja, ostala mesta pa imajo od lokacije do lokacije različne tarife.

### **1.3 »Parkiraj in se pelji« v Sloveniji**

V Sloveniji sistem »Parkiraj in se pelji« parkirišč še ni dobro uveljavljen. Potrebe po njem so se začele kazati šele pred časom, ko so mesta začela privabljati vse več ljudi iz okoliških krajev bodisi zaradi službe, šolanja ali pa zgolj nakupovanja. Višanje števila registriranih vozil se odraža s prometnimi zastoji in primanjkovaljem parkirnih mest. Hkrati pa Slovenija postaja vse bolj ekološko osveščena in tudi iz tega naslova želi zmanjšati promet v mestnih središčih. Količine CO<sub>2</sub>, ki ga dnevno proizvedejo avtomobili, je vse večje. S tem se zmanjšuje kakovost življenja v urbanih naseljih. Nekatera večja mesta pri nas že razmišljajo o teh sistemih parkiranja, vendar ostaja zaenkrat še samo pri besedah. Edino mesto, ki pri nas že ima delno vzpostavljen sistem parkirišč »Parkiraj in se pelji«, je Ljubljana.

## 1.4 »Parkiraj in se pelji« v Ljubljani

Ljubljana ima zaenkrat tri parkirišča »Parkiraj in se pelji«, in sicer Dolgi most, Rudnik ter Center Stožice. Ta parkirišča so z mestnim jedrom povezana z avtobusno povezavo. Kasneje naj bi se zgradilo še več takšnih parkirišč, ki bodo omogočala ljudem, da v center mesta ne vozijo s svojim vozilom, ampak z javnim prevozom. K uporabi »Parkiraj in se pelji« parkirišč spodbuja tudi cena parkiranja in vožnje z javnim prevozom, saj mesto Ljubljana omogoča to storitev po subvencionirani ceni.

### 1.4.1 »Parkiraj in se pelji« Dolgi most

Parkirišče Dolgi most se nahaja na jugo-zahodnem obrobju Ljubljane ob Tržaški cesti. S plačilom parkirnine dobite dve vozovnici za avtobus št. 6 za dan, za katerega ste plačali parkirnino.

<b>Št. parkirnih mest</b>	217
<b>Št. parkirnih mest za invalide</b>	2
<b>Parkirnina za osebna vozila</b>	1 €dan
<b>Parkirnina za avtobuse</b>	4 €dan
<b>Delovni čas</b>	pon.-pet.: 6.00-20.00

*Preglednica 1: "Parkiraj in se pelji" Dolgi most.*

#### 1.4.2 »Parkiraj in se pelji« Stožice

Parkirišče se nahaja v garažni hiši Centra Stožice. Urejena ima dva vhoda: pri krožišču Titove ceste, kjer je postajališče proge javnega potniškega prometa št. 13, ter iz smeri povezovalne ceste z obvoznico. Ob nakupu prav tako dobite dve vozovnici za mestni potniški promet.

<b>Št. parkirnih mest</b>	1280
<b>Št. parkirnih mest za invalide</b>	60
<b>Prostor za avtobuse</b>	61
<b>Parkirnina za osebna vozila</b>	2 €dan
<b>Parkirnina za avtobuse</b>	4 €dan
<b>Delovni čas</b>	24 ur na dan

*Preglednica 2: "Parkiraj in se pelji" Stožice.*

#### 1.4.3 »Parkiraj in se pelji« Rudnik

Parkirišče se nahaja ob južni ljubljanski obvoznici na Jurčkovi cesti ob trgovskem središču Leclerc. Urejena sta dva ločena uvoza. V neposredni bližini se nahaja postajališče mestnega potniškega prometa, od koder vozi linija 27.

<b>Št. parkirnih mest</b>	150
<b>Št. parkirnih mest za invalide</b>	2
<b>Prostor za avtobuse in tovorna vozila</b>	30
<b>Parkirnina za osebna vozila</b>	1 €dan
<b>Parkirnina za avtobuse</b>	4 €uro
<b>Parkirnina za tovorna vozila</b>	1,7 €uro oz. 11 €dan oz. 96 €mesec
<b>Parkirnina za tovorna vozila s prikolico</b>	141 €mesec
<b>Delovni čas</b>	6.00-20.00

*Preglednica 3: "Parkiraj in se pelji" Rudnik.*



## 1.5 Postopek uporabe parkirišč »Parkiraj in se pelji« v Ljubljani

Voznik se pripelje z avtom na parkirišče, ga parkira, plača 1€ za parkiranje in dobi še dve vrednostni vozovnici za LPP na kartico Urbana.



Slika 2: Urbanomat.

Postopek uporabe s kartico Urbana je naslednji:

- avto parkiramo na Dolgem mostu, Stožicah ali na Rudniku;
- poiščemo Urbanomat;
- približamo mu kartico Urbana in ponudi se več možnosti izbire:
  - o če imamo na vrednostnici 1 € dobroimetja, potem pritisnemo P+R;
  - o še enkrat približamo kartico in avtomat nam na kartico zapiše dve zastonj vrednostni vozovnici, prav tako pa natisne potrdilo o plačani parkirnici, ki ga pustimo v avtu;
  - o ko preverimo stanje na kartici, vidimo poleg zneska tudi zapis 2 x P+R vozovnica. P+R velja do 23:59 istega dne. Z eno kartico Urbana lahko plačamo dve »Parkiraj in se pelji« storitvi, torej lahko parkiramo dve vozili in imamo tako na kartici štiri »Parkiraj in se pelji« vozovnici. Za vozovnice velja pravilo 90-minutnega prestopanja.

## **1.6 »Parkiraj in se pelji« v ostalih slovenskih mestih**

Mestna občina Ljubljana želi v okviru projekta *Civitas Elan*, ki se zavzema za trajnostni razvoj ter čistejše in energetske varčnejše transportne sisteme, vzpostaviti še več takšnih parkirišč. Ponuja se več možnosti, ki pa so odvisne tudi od sosednjih občin. Te lokacije so Medvode, Vižmarje, Črnuče, Ježica, Grosuplje in Škofljica. Razprave o izgradnji so še v povojih, saj je potrebno preučiti najboljše možnosti.

Tudi v drugih Slovenskih mestih se že pogovarjajo o uvedbi sistemov »Parkiraj in se pelji«. Zaenkrat potekajo pogovori o uvedbi sistema »Parkiraj in se pelji« še v Mariboru, kmalu pa se bodo zanj verjetno začela zanimati še druga mesta, npr. Kranj.

## 2 UVEDBA »PARKIRAJ IN SE PELJI« V ŠKOFLJICI

Občina Škofljica spada med manjše občine, saj njena površina meri 42 m2. Leži jugo-vzhodno od Ljubljane. Na jugu meji na občino Velike Lašče, na vzhodu na občino Grosuplje, na zahodu na občino Ig ter na severu na mestno občino Ljubljana.

Od mesta Ljubljana je oddaljena le 10 km in je povezana z Ljubljano preko mestnega potniškega prometa LPP (linija 3b). Leži ob glavni cesti Ljubljana-Kočevje, ki je pomembna prometna žila in vodi iz Kočevja skozi Velike Lašče, Ribnico in Škofljico ter se nadaljuje skozi Lavrico, nato pa teče po obrobju Ljubljanskega barja po Dolenjski cesti mimo industrijske cone Rudnik vse do centra Ljubljane.



Slika 3: Škofljica.

## **2.1 Problematika parkiranja v Škofljici**

Škofljica leži ob glavni prometni žili Ljubljana-Kočevje. Vsakodnevno se po njej vozi več kot 18.000 vozil v obe smeri, od tega 16.000 osebnih. To pa pomeni, da vsakodnevno nastajajo prometni zastoji. Ljudje, ki vsakodnevno ubirajo to pot v službo, se vedno pogosteje odločijo pustiti avtomobile zunaj Ljubljane in za nadaljevanje svoje poti izberejo alternativni prevoz. Mnogi izmed pustijo svoj avto v Škofljici. Nekateri nato nadaljujejo pot proti Ljubljani tako, da se pridružijo znancem ali prijateljem, ki so prav tako namenjeni na delo v Ljubljano, ostali pa izberejo mestni potniški promet ali pa prevoz z vlakom.

Uporaba javnega prevoza iz Škofljice proti Ljubljani je vsekakor ugodna, saj približno vsake pol ure vozi avtobus javnega potniškega prometa, s katerim se je moč pripeljati v katerikoli del Ljubljane. Tudi vlak je ena izmed možnosti prevoza, a vlak na tej liniji ne vozi zelo pogosto. Poudariti je treba, da s tem, ko ljudje izberejo javni potniški promet (avtobus, vlak) pripomorejo k zmanjšanju vozil na cesti Škofljica-Ljubljana in posledično tudi k zmanjšanju zastojev. Vendar pa bi bilo potrebno urediti primerna parkirna mesta za uporabnike javnega potniškega prometa in pritegniti še več ljudi, ki bi se odločili za javni prevoz.

S tem, ko ljudje zgodaj zjutraj zasedejo veliko parkirnih mest, nastane kasneje tekom dneva problem. Ljudje, ki v Škofljici uporabljajo različne storitve (nakupovanje, obisk raznih ustanov ...), nimajo prostih parkirnih mest. Zasedena je večina parkirnih mest pred trgovinami, lekarno, pred raznimi poslovnimi prostori, šolo, vrtcem. Ta težava obremenjuje potek prometa v Škofljici, zato bi bilo potrebno najti rešitev, ki bi vplivala tako na zmanjšanje dnevnih zastojev kot tudi lažje parkiranje.

### **2.1.1 Prometne konice**

Prometne konice se pojavljajo ob delovnih dneh zjutraj med 6.30 in 7.30 uro, ko se ljudje vozijo v Ljubljano na delo. Podobno se dogaja popoldne med 14.00 in 16.00 uro, ko se isti ljudje vračajo z dela. Zaradi gostega prometa in zastojev obstane tudi javni potniški promet, ki nima rezerviranega voznega pasa.

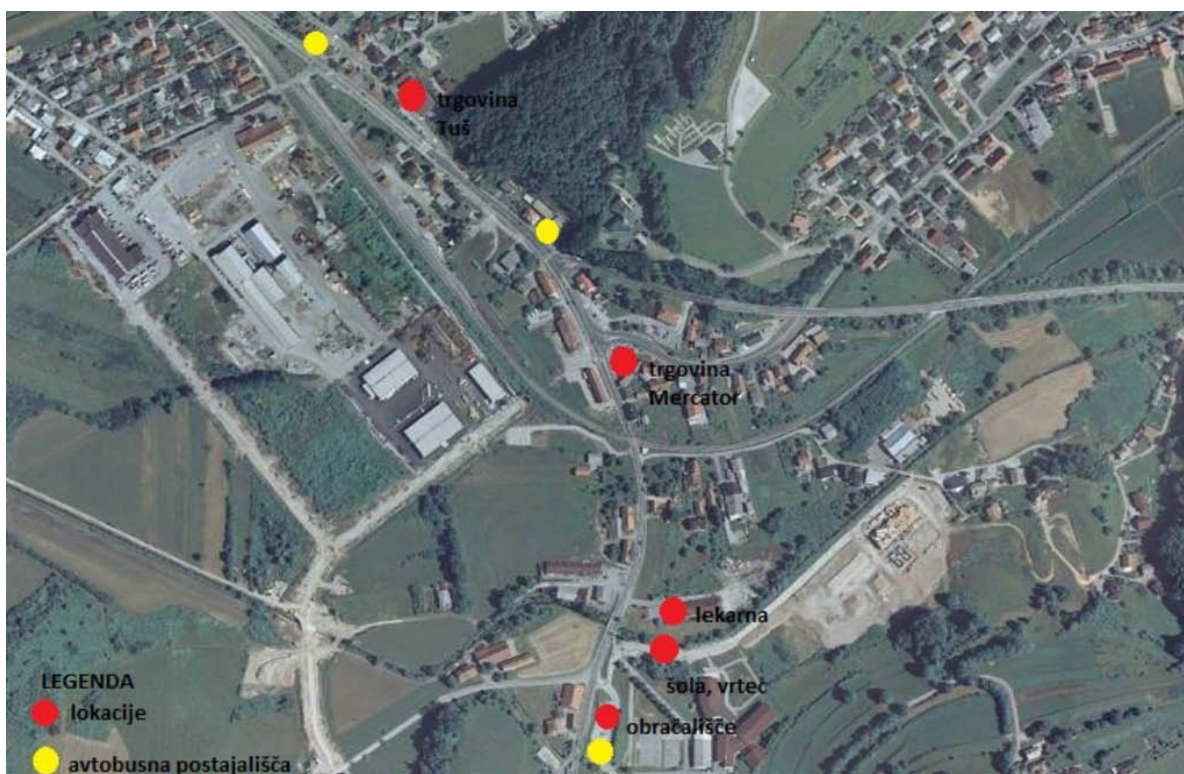
## 2.1.2 Zasedenost parkirišč

Ker se ljudi, ki se skozi Škofljico vozijo v Ljubljano, odločijo pustiti avto v Škofljici in pot nadaljevati skupaj s prijatelji ali pa uporabiti mestni potniški promet (linija 3b), nastane problem s številom prostih parkirnih mest. Ljudje puščajo avtomobile povsod, kjer je prosto, in s tem zasedejo parkirne prostore pred trgovinami, šolo, vrtcem. Tako ljudje, ki želijo npr. v trgovino, ne morejo nikjer parkirati svojih vozil. Takšnih lokacij, kjer ljudje prosto puščajo avtomobile, je v Škofljici kar nekaj.

### 2.1.2.1 Lokacije

Na območju Škofljice je pet lokacij, kjer ljudje parkirajo avtomobile in se vozijo proti Ljubljani z drugimi prevoznimi sredstvi. Te lokacije so:

- parkirišče trgovine Tuš,
- parkirišče trgovine Mercator,
- parkirišče pred lekarno,
- obračališče javnega potniškega prometa in
- parkirišče pred šolo in vrtcem.



Slika 4: Zemljevid lokacij in avtobusnih postajališč.

### 2.1.2.1.1 Parkirišče pred trgovino Tuš

Parkirišče trgovine Tuš se nahaja neposredno ob glavni cesti. Sestavljeno je iz dveh lokacij. Prva je tik ob trgovini in je označena s tablo, ki dovoljuje enourno parkiranje za obiskovalce trgovine Tuš.



Slika 5: Opozorilna tabla na parkirišču pred trgovino Tuš.

Druga lokacija je ob cesti. To parkirišče ni asfaltirano in ni označeno s tablo. Koristijo ga tudi obiskovalci bara, ki se nahaja v isti stavbi kot trgovina. Kršitelji, ki parkirajo na tem mestu, imajo v neposredni bližini avtobusno postajališče linije 3b. To pomeni, da ljudje koristijo brezplačne parkirne prostore pred trgovino in se nato odpeljejo naprej z mestnim potniškim prometom ter tako onemogočajo parkiranje obiskovalcem trgovine Tuš in bližnjega bara. Dnevno parkira na tej lokaciji približno 10 kršiteljev.



Slika 6: Parkirišče pred trgovino Tuš.

### 2.1.2.1.2 Parkirišče pred trgovino Mercator

Trgovina Mercator se nahaja na križišču, kjer se cesta odcepi proti Grosupljemu in Velikim Laščam. Ima parkirišče, namenjeno obiskovalcem trgovine, kar pa ni nikjer posebej označeno s kakšno opozorilno tablo. Tudi na tej lokaciji se najdejo ljudje, ki čez dan puščajo avtomobile in bremenijo parkirišče, sicer namenjeno obiskovalcem trgovine.



*Slika 7: Parkirišče pred trgovino Mercator.*

Prav tako se na tem istem križišču, vendar čez cesto, nahaja še eno parkirišče in to tik ob dovozu k občinski stavbi. Namenjeno naj bi bilo obiskovalcem bližnjega frizerstva in okrepčevalnice. Ta lokacija pa je prav tako zanimiva za ljudi, ki tod puščajo avtomobile in si nato poiščejo drug način prevoza proti Ljubljani. Dnevno parkira na tej lokaciji približno 10 kršiteljev.



*Slika 8: Parkirišče nasproti trgovine Mercator.*

### 2.1.2.1.3 Parkirišče pred lekarno

Parkirišče lekarne je približno 30 metrov oddaljeno od glavne ceste skozi Škofljico. Namenjeno je zgolj obiskovalcem lekarne, kar je nakazano tudi s tablo. A iz pogovora z uslužbenci lekarne je bilo razvidno, da ljudje kljub temu parkirajo na njihovem parkirišču in se naprej vozijo z javnim potniškim prevozom oz. jih več skupaj z enim vozilom nadaljuje pot. Uslužbenci so še povedali, da ta problem rešujejo tako, da morebitne kršitelje javijo na policijsko postajo, ki ustrezno ukrepa. Tako rešijo problem za kakšen mesec, nato pa se zopet ponovi podobna težava. Dnevno parkira na tej lokaciji približno 6 kršiteljev.



Slika 9: Opozorilna tabla na parkirišču pred lekarno.



#### 2.1.2.1.4 Obračališče javnega potniškega prometa

Obračališče javnega potniškega prometa se nahaja ob Osnovni šoli Škofljica. Tam je tudi postajališče linije 3b. Ker na tej lokaciji ni primerno urejenih parkirnih mest, ljudje prosto puščajo avtomobile ob strani na makadamskem terenu. Ljudje, ki se dnevno vozijo z linijo 3.b, puščajo tu avtomobile, saj drugje ni primerne lokacije za parkiranje. Dnevno je parkiranih tu vsaj 20 vozil.



*Slika 10: Obračališče javnega potniškega prometa.*

Ta lokacija je namenjena za postajališče in obračališče javnega potniškega prometa, zato parkirana osebna vozila motijo avtobuse, ki tu obračajo oz. čakajo potnike.



*Slika 11: Parkirana vozila na obračališču.*

### 2.1.2.1.5 Šola, vrtec

V neposredni bližini obračališča javnega potniškega prometa se nahajata osnovna šola in vrtec. Ljudje koristijo tudi te parkirne prostore in dovoz do njih z namenom brezplačnega parkiranja čez dan. Tako ovirajo starše, ki pripeljejo in odpeljejo otroke v šolo ali vrtec. Ob stavbi je asfaltirano parkirišče, namenjeno približno 30 avtomobilom. Označeno je s tablo, ki dovoljuje parkiranje obiskovalcem šole in vrtca. Čez dan je to parkirišče polno zasedeno. Kršitelji parkirajo tudi na dovozu do parkirišča za šolo in povzročajo zmedo na dovozni poti. Tudi na drugi strani šole in vrtca se nahaja parkirišče, ki sicer ni v celoti urejeno, a je kljub temu od jutra do popoldneva, ko se ljudje vračajo z dela, zasedeno. Dnevno parkira na tej lokaciji približno 10 do 15 kršiteljev.



*Slika 12: Parkirana vozila ob dovozni poti k šoli in vrtcu.*

## **2.2 Raziskave**

Da bi si lažje predstavljal problematiko parkirišč na območju Škofljice, sem se kar nekajkrat odpravil na teren. Obhodil sem vse naštete lokacije, opazoval dogajanje, spraševal tako domačine kot tudi ljudi, ki parkirajo na omenjenih parkiriščih. Opravil sem tudi nekaj pogovorov z lastniki zasebnih parkirnih mest (parkirišče pred lekarno, trgovino ...). Z mentorjem sva imela tudi sestanek na občini Škofljica.

### **2.2.1 Pogovori z ljudmi, ki parkirajo in se vozijo z javnim prevozom**

Dvakrat zgodaj zjutraj sem se odpravil v Škofljico z namenom opazovati in izprašati glede parkiranja in vožnje z javnim prevozom. Vprašal sem jih, ali vsakodnevno puščajo avtomobile na teh mestih, ali bi bili pripravljene plačevati parkirne prostore, ali poznajo sistem parkiranja »Parkiraj in se pelji« in podobno.

Vsi odgovori so bili skoraj identični. Izvedel sem, da vedno eni in isti ljudje parkirajo na teh mestih in se nato z javnim prevozom vozijo na delo v Ljubljano. V veliki meri prihajajo iz dolenjskega konca (Velike Lašče, Kočevje, Ribnica ...). Povedali so, da jim je najlažje pustiti avtomobile nekje izven Ljubljane in se v center peljati z javnim prevozom, saj v Ljubljani nimajo kje parkirati. Večina jih je seznanjenih s sistemom »Parkiraj in se pelji« in so pokazali zanimanje za uvedbo tovrstnega parkirišča v Škofljici. Zatrdili so, da bi z veseljem uporabljali ta sistem.

### **2.2.2 Pogovor z uslužbenci trgovin, lekarne**

Uslužbenci se dnevno srečujejo s prezasedenostjo svojih parkirnih mest. Ta parkirna mesta so namenjena izključno njihovim strankam, na žalost pa večino parkirnih mest že zgodaj zjutraj zasedejo ljudje, ki nadaljujejo pot proti Ljubljani z drugimi prevoznimi sredstvi.

#### Trgovina Tuš

Pred trgovino Tuš imajo postavljeno tablo, ki opozarja, da je parkirišče namenjeno izključno kupcem za čas 1 ure. Kljub temu se zgodi, da prekrškarji puščajo avtomobile na teh mestih. To seveda za trgovce pomeni izgubo, saj potencialni kupci nimajo dovolj parkirnih prostorov. Tudi v baru v neposredni bližini trgovine Tuš je uslužbenka dejala, da vsak dan opaža, kako ljudje že navsezgodaj na parkirišču pred lokalom parkirajo avtomobile, se odpravijo na avtobus in se popoldne spet vrnejo po svoja vozila.

### Parkirišče pred lekarno

Na parkirišču pred lekarno je postavljena opozorilna tabla, ki jasno prepoveduje uporabo parkirišča osebam, ki ne koristijo uslug lekarne. Uslužbenci so dejali, da mnogi kljub temu parkirajo tam. Pravijo, da v takšnih primerih obvestijo policiste, ki kršitelje kaznujejo in jim prepovedo nadaljnje parkiranje. Kot so mi povedali v nadaljevanju, ta ukrep zadostuje za nekaj časa, nato pa se prične ponavljati ista zgodba. Dodali so še, da je verjetno edina rešitev za to težavo postavitve parkirne rampe, v nasprotnem primeru pa naj kaj ukrene občina in zgradi parkirna mesta, ki bodo namenjena samo ljudem, ki parkirajo v Škofljici in s vozijo naprej z javnim prevozom.

### **2.2.3 Pogovor z vozniki javnega potniškega prometa (LPP)**

Pogovarjal sem se tudi z vozniki javnega potniškega prometa. Povedali so mi, da vsako jutro opažajo iste ljudi, ki parkirajo predvsem pri obračališču oz. šoli, vstopijo na mestni avtobus (linija 3b) in se nato odpeljejo proti Ljubljani. Pravijo, da gre predvsem za ljudi, ki se vozijo na delo. To se dogaja od 5.30 do 6.00 ure. Opažajo pa tudi, da se nekateri pripeljejo na obračališče, parkirajo in se jih nato več skupaj odpelje dalje proti Ljubljani (t.i. *car pool*).

Povedali so tudi, da jih ta parkirana vozila včasih motijo, saj onemogočajo prost prehod skozi obračališče. Ker na tem mestu opravljajo tudi redne pavze, nimajo prostora za parkiranje avtobusov. Na tem obračališču so tudi drugi avtobusi, ki vozijo otroke v šolo, zato včasih nastane velika zmeda.

### **2.2.4 Sestanek na občini**

Z mentorjem sva bila na Občini Škofljica. Predstavila sva jim namen te diplomske naloge. Seznanili so naju, da se zavedajo težav pri parkiranju in da so že razmišljali o uvedbi parkirišča »Parkiraj in se pelji«. Pogovarjali smo se tudi o možnih lokacijah za takšno parkirišče. Možnih je kar nekaj lokacij, vendar je le ena optimalna.

### 2.3 Ugotovitve

Med svojimi opazovanji in v pogovorih z ljudmi na območju Škofljice sem ugotovil sledeče. Ljudje, ki se vsakodnevno vozijo skozi Škofljico, se redno srečujejo z zastoji. Zastoji se pričnejo pojavljati od 6.30 do 7.45 ure, kar je najbolj kritičen čas, saj takrat vsi želijo čim prej priti v Ljubljano na svoja delovna mesta. Zgodba se ponovi spet popoldne, ko se ti ljudje vračajo, torej od 15.00 pa do 17.00 ure.

Ker pa se veliko ljudi zaradi zasedenosti prostih parkirnih mest v Ljubljani odloči parkirati v Škofljici, se že zgodaj zjutraj pričnejo polniti parkirna mesta po vsej Škofljici. Domačini in ostali, ki imajo kakršnekoli opravke v Škofljici, so seveda zgroženi in želijo, da se nekaj ukrene glede tega.

Glede na to, da sem z opazovanjem in spraševanjem ljudi, ki parkirajo v Škofljici in se vozijo naprej na delo, ugotovil, da jih zelo veliko uporablja javni potniški promet (avtobus), bi bilo smotno razmišljati o uvedbi »Parkiraj in se pelji« sistema. Med pogovori sem izvedel, da se ljudje zavedajo svojega početja in bi seveda bili pripravljeni plačati neko vsoto denarja za parkirno mesto, v povezavi s tem pa tudi karto za javni potniški promet. Mnogi izmed vprašanih so že seznanjeni z uvedbo sistemov »Parkiraj in se pelji« v Ljubljani in trdijo, da bi z veseljem tudi oni uporabljali tak sistem parkiranja.

Ugotovljeno je bilo, da se danes vse več ljudi odloča za parkiranje nekje izven Ljubljane, saj so naveličani vsakodnevnih zastojev na poti na delo in nazaj. Poleg tega pa v Ljubljani prav tako primanjkuje prostih parkirnih mest, zato se jim pojavi še drug problem - iskanje parkirišča.

Lažje je torej nekje na obrobju Ljubljane parkirati osebno vozilo in se na delo odpeljati z javnim potniškim prometom.

Potrebno pa se je zavedati, da kljub temu, da že kar nekaj ljudi uporablja javni prevoz, še vedno nastajajo zastoji. To pomeni, da tudi javni prevoz takrat naleti na zastoj, saj uporablja isto cesto kot ostala vozila, in ne pride hitreje na cilj od ostalih vozil. Torej je edina prednost tega, da ljudem v Ljubljani ni potrebno iskati prostih parkirnih mest.

## 2.4 Rešitev problematike

Na podlagi ugotovitev bi bilo potrebno in upravičeno na območju Škofljice uvesti sistem »Parkiraj in se pelji«. S tem bi rešili problem parkirnih mest v mestu in privabili še več ljudi k uporabi tega sistema. Ko bi se vse več ljudi odločalo za uporabo, bi se zmanjšali zastoji ob jutranjih in popoldanskih konicah. Hkrati bi rešili več problemov:

- zmanjšali bi promet skozi Škofljico,
- v Škofljici bi na omenjenih lokacijah omogočili prosta parkirna mesta domačinom za individualne potrebe,
- uporabnikom sistema »Parkiraj in se pelji« bi hkrati omogočili parkiranje,
- uporabnikom sistema »Parkiraj in se pelji« bi zagotovili prevoz z javnim potniškim prometom v Ljubljano.

Ker se je ta sistem parkiranja v Ljubljani dobro obnesel, bi bilo seveda pametno nadaljevati s podobnimi ukrepi prometne politike. Ljudje bi prišli na parkirišče, parkirali avto, plačali parkirnino in s tem pridobili 2 karti za javni potniški promet, ki bi veljali za tekoči dan. Ta praksa je ustaljena na vseh lokacijah »Parkiraj in se pelji« po Ljubljani.

### 2.4.1 Primerna lokacija

Že na pogovoru na občini Škofljica smo prišli do sklepa, da je edina optimalna lokacija za uvedbo parkirišča »Parkiraj in se pelji« v Pijavi Gorici. Pijava Gorica leži približno 2 km južneje od Škofljice. Ta lokacija je naspoti benžnskega servisa Petrol, tik ob cesti, ki pelje iz smeri Kočevja skozi Škofljico proti Ljubljani.



Slika 13: Pijava Gorica.

Lokacija bi bila zelo primerna, saj, kot že omenjeno, leži tik ob regionalni cesti izven naselja. Poleg tega je zemljišče te lokacije v preteklosti že bilo urejeno in nasuto, tako da se nivo nahaja na višini ceste. Tudi glede velikosti je ugodna. S treh strani je obdana s kmetijskimi površinami, tako da bi bilo možno naknadno širjenje parkirišča. Edina težava glede te lokacije je, da so parcele na tej lokaciji v lasti različnih fizičnih oseb. Potrebno bi se torej bilo dogovoriti o odkupu teh parcel.



*Slika 14: Možna lokacija izgradnje P+R parkirišča (smer Kočevje).*



*Slika 15: Možna lokacija izgradnje P+R parkirišča (smer Ljubljana).*

Na podlagi podatkov, da se dnevno skozi Škofljico proti Ljubljani pelje približno 8.000 osebnih vozil in da v Škofljici dnevno parkira 60 ljudi, ki se vozijo proti Ljubljani, ocenjujem, da bi bilo potrebno zgraditi parkirišče s približno 120 parkirnimi mesti. Ker okolica te lokacije dopušča kasnejše širjenje parkirišča, bi se lahko kapaciteta naknadno povečala. Če bi se pokazala potreba po širitvi, bi povečali število parkirnih mest na 800 (10 % osebnih vozil proti Ljubljani na dan) ali 1200 parkirnih mest (15 % osebnih vozil proti Ljubljani na dan), kar bi bilo primerljivo s parkiriščem v Stožicah.



#### **2.4.2 Podaljšanje linije LPP**

Ker je obravnavana lokacija odmaknjena iz Škofljice, bi bilo potrebno podaljšati linijo javnega potniškega prometa. Sedanja linija 3.b vozi samo do Osnovne šole Škofljica, kjer je tudi obračališče. Da bi torej »Parkiraj in se pelji« parkirišče na Pijavi Gorici lahko obratovalo, bi moral LPP (Ljubljanski potniški promet) linijo 3.b podaljšati do te lokacije. V skladu s tem bi bilo potrebno tudi uskladiti vozne rede.

#### **2.4.3 Izgraditev obračališča ob novem parkirišču**

Poleg tega, da bi bilo potrebno podaljšati linijo javnega potniškega prometa, bi morali v sklopu novega parkirišča zgraditi obračališče. Obračališče bi omogočalo avtobusom nemoteno obračanje v neposredni bližini parkirišča. V sklopu tega bi bila postavljena tudi postajališče, kjer bi potniki vstopali in izstopali.

#### **2.4.4 Subvencioniranje uporabe parkirišča »Parkiraj in se pelji«**

Da bi k uporabi takšnega parkirišča privabili čim več ljudi, je potrebno ponuditi finančno ugodno uporabo. Tako kot na drugih takšnih parkiriščih po Ljubljani bi bilo potrebno omogočiti parkiranje po subvencionirani ceni. Cena parkirnega prostora skupaj z dvema vozovnicama bi bila enaka kot na drugih parkiriščih »Parkiraj in se pelji«, saj po celotni Ljubljani in okolici velja enotna cena vozovnice mestnega avtobusa.

#### **2.4.5 Rezerviran vozni pas za javni potniški promet**

Da bi zagotovili nemoteno in čim hitrejšo vožnjo javnega prometa, bi morali narediti poseben pas za ta promet. Ob obstoječi regionalni cesti bi morali zgraditi poseben pas, namenjen samo javnemu prometu. Ta bi omogočal hitrejšo povezavo do Ljubljane in nazaj. S tem bi se uporabniki »Parkiraj in se pelji« sistema popolnoma izognili gnečam na cesti in se še v večjem številu odločali za uporabo letga. S takšnimi ukrepi bi še bolj približali sistem parkiranja »Parkiraj in se pelji« ciljnim uporabnikom, kar bi jih še dodatno motiviralo k uporabi. Vendar pa ne smemo pozabiti na stroške izgradnje.

#### **2.4.6 Obvoznica Škofljica**

Veliko se že govori o obvoznici okoli Škofljice, zato bi bilo potrebno preučiti, ali bi bila izgradnja rezerviranega voznega pasa sploh smiselna. Dejstvo je, da bi se ob izgradnji obvoznice promet skozi Škofljico zelo razbremenil in bi javni potniški promet lažje potekal.

### 3 ZAKLJUČEK

Uvedba »Parkiraj in se pelji« parkirišča v Škofljici bi bila eden izmed ukrepov zmanjševanja zastojev na cesti iz Škofljice proti Ljubljani, saj bi uporabniki za nadaljevanje poti uporabili javni potniški promet. Uporabniki te storitve bi se hkrati izognili problemu parkiranja v Ljubljani. S tem bi se zmanjšal promet v centru Ljubljane, kar bi posledično pomenilo manj prometnih zamaškov v mestu ter manj onesnaženja z izpušnimi plini.

Parkirišče »Parkiraj in se pelji« bi bilo najbolje postaviti v Pijavi Gorici, kjer je najprimernejša lokacija za izgradnjo parkirišča. V sklopu parkirišč bi bilo potrebno zgraditi obračališče za javni potniški promet, saj bi se morala dosedanja linija 3.b podaljšati do te lokacije.

Glede na raziskave in pogovore z ljudmi, ki se dnevno vozijo z Dolenjske proti Ljubljani, bi se takšen ukrep dobro obnesel. Večina ljudi že pozna, kako delujejo ta parkirišča, in vsekakor podpirajo izgradnjo. Cena parkiranja skupaj z vozovnico za javni potniški promet bi bila subvencionirana, tako kot je to na že delujočih podobnih »Parkiraj in se pelji« parkiriščih po Ljubljani. Tudi prebivalci Škofljice so za takšno ureditev. To bi pomenilo manj prometa skozi Škofljico in pa več prostih parkirnih mest za lokalne potrebe domačinov na lokacijah, kjer je parkiranje problematično.

Menim, da je takšen ukrep prometne politike zelo koristen. Z uvedbo P+R parkiranja v Škofljici se bo število osebnih vozil zmanjšalo. S postavitvijo še več takšnih parkirišč okoli Ljubljane bi se promet znotraj Ljubljane znatno zmanjšal. Počasi bodo vsa večja slovenska mesta morala razmišljati o tem. Le na takšen način bomo ohranjali mesta čistejša, z manj hrupa in več zelenimi površinami. S tem bomo izboljšali kakovost bivanja znotraj mest.

#### 4 VIRI

Kakovost in varnost na evropskih cestah. 2000.

[http://www.eurotestmobility.net/images/filelib/PRESS%20RELEASE%20%20Park%20%20Ride%20FINAL\\_2200.pdf](http://www.eurotestmobility.net/images/filelib/PRESS%20RELEASE%20%20Park%20%20Ride%20FINAL_2200.pdf) (pridobljeno 15. 4. 2011).

Boj proti klimatskim spremembam. 2007.

<http://www.celsias.com/article/park-and-ride-confusion-learning-europe/> (pridobljeno 15. 4. 2011).

Park and ride Oxford. 2011.

[http://www.parkandride.net/oxford/html/oxford\\_frameset.html](http://www.parkandride.net/oxford/html/oxford_frameset.html) (pridobljeno 15. 4. 2011).

Parkiraj in se pelji v Evropi. 2011.

<http://www.autobild.de/artikel/park-and-ride-in-europa-833879.html> (pridobljeno 15. 4. 2011).

Parkiraj in se pelji v Grosupljem. 2011.

[http://www.zelenival.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1917:v-grosupljem-rpark-and-ridel&catid=2:lokalno&Itemid=7](http://www.zelenival.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1917:v-grosupljem-rpark-and-ridel&catid=2:lokalno&Itemid=7) (pridobljeno 20. 4. 2011).

Park and ride Amsterdam. 2011.

<http://www.amsterdam.info/parking/park-ride/> (pridobljeno 25. 4. 2011).

Park and ride Wien. 2011.

<http://www.wien.info/en/travel-info/to-and-around/park-ride> (pridobljeno 25. 4. 2011).

Park and ride Salzburg. 2011.

[http://www.salzburg.info/en/arrival\\_traffic/car/parking\\_in\\_salzburg.htm](http://www.salzburg.info/en/arrival_traffic/car/parking_in_salzburg.htm) (pridobljeno 25. 4. 2011).

Park and ride Prague. 2008.

<http://www.prague.net/park-and-ride> (pridobljeno 25. 4. 2011).

Ukrepi projekta za prijaznejše mesto. 2011.

<http://www.civitasljubljana.si/o-projektu/ukrepi> (pridobljeno 9. 5. 2011).

Problematika parkiranja v Ljubljani. 2010.

[http://www.bb.si/doc/diplome/Psenicnik\\_Primoz-Problematika\\_parkiranja\\_v\\_Ljubljani.pdf](http://www.bb.si/doc/diplome/Psenicnik_Primoz-Problematika_parkiranja_v_Ljubljani.pdf)  
(pridobljeno 15. 5. 2011).

AMZS test: P+R: parkiraj in se pelji z javnim prevozom. 2011.

[http://www.motorevija.si/13.asp?L1\\_ID=33&L2\\_ID=863](http://www.motorevija.si/13.asp?L1_ID=33&L2_ID=863) (pridobljeno 15. 6. 2011).