



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Promet
Modul: Logistika

**MIRUJOČI PROMET V OKOLICI
UNIVERZITETNEGA KLINIČNEGA
CENTRA**

Mentor: mag. Branko Lotrič
Somentor: Pavle Hevka
Lektor: Andrija Hevka

Kandidatka: Jasna Petar

Ljubljana, november 2008

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju g.mag. Branetu Lotriču in somentorju g. Pavletu Hevki za pomoč in sodelovanje pri izdelavi tega diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorju g. Andriji Hevki, ki je lektoriral mojo diplomsko nalogo.

Posebna zahvala mami, očetu in sestri Nataši za vso moralno podporo v času študija.

IZJAVA

»Študentka Jasna Petar izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisal/a pod mentorstvom mag. Branka Lotriča.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Mestna občina Ljubljana je v zadnjih letih z izgradnjo nekaterih parkirnih hiš močno povečala število parkirnih mest. Osredotočila se bom na mirujoči promet v okolici Univerzitetnega kliničnega centra. Kljub izgradnji moderne parkirne hiše Šarabon, se še vedno pojavlja težava na parkiriščih Bohoričeva, Lipičeva in Vrazov trg, kjer težavo spremljam vsakodnevno, saj sem zaposlena na Pediatrični kliniki.

Parkirna hiša ima kljub svojim kapacitetam in prednosti z vidika varnosti pred naravnimi nesrečami (toča, vihar,...) v današnjem času večjo pomanjkljivost – za parkiranje v njej izgubimo preveč časa. Zato se vsi, ki iščejo parkirni prostor za krajši čas (cca 2 uri ali manj), odločajo za zunanja parkirišča, in teh je v okolici Univerzitetnega kliničnega centra bistveno premalo.

Parkirišče na Vrazovem trgu pred Pediatrično kliniko v Ljubljani, o katerem bomo v tej diplomski nalogi največ pisali, je avtomatizirano. Zaradi neprimerne postavitve zapornice pa je obvezna prisotnost enega zaposlenega. Kot bomo prikazali v tej diplomski nalogi, bi se strošku zaposlenega na tem parkirišču lahko v celoti izognili.

KLJUČNE BESEDE

- **avtomatizirano parkirišče**
- **parkirna hiša**
- **mirujoči promet**
- **parkirno mesto**
- **vrste parkiranja**

ABSTRACT

The City Municipality of Ljubljana has over the past few years substantially increased the number of parking spots with the construction of several parking garages. The thesis focuses on stationary traffic around the University Medical Centre Ljubljana. Despite the construction of the Šarabon parking garage, there are still problems at the parking lots at Bohoričeva and Lipičeva streets and the Vrazov Square, where I see the problems on a daily basis as an employee of the nearby Pediatric Clinic.

Despite its capacity and benefits in terms of safety from natural disasters (hail, storm, etc.), the parking garage has one big drawback: we waste too much time for parking. Those looking for short – term parking (two hours or less) tend to opt for outside parking, which is in dire shortage around the University Medical Center.

The parking at Vrazov Square, in front of the Pediatric Clinic, which is in the focus of this thesis, is automated. But due to the inappropriate location of the ramp, at least one employee needs to be present there at all time. As this thesis shows, the cost of this employee could be completely avoided.

KEYWORDS

- **automated parking**
- **parking garage**
- **stationary traffic**
- **parking spot**
- **types of parking**

KAZALO

KAZALO FOTOGRAFIJ.....	2
KAZALO TABEL.....	2
KAZALO GRAFOV.....	2
KAZALO SLIK.....	2
1 UVOD.....	3
1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA.....	3
1.2 PREDSTAVITEV OKOLJA.....	3
1.4 METODE DELA.....	4
2 ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA.....	5
2.1 MIRUJOČI PROMET.....	5
2.1.1 52. člen ZVCP – Ustavitev in parkiranje.....	5
2.1.2 53. člen ZVCP – Parkiranje na kraju, kjer to ni dovoljeno.....	7
2.1.3 56. člen ZVCP – Območja kratkotrajnega parkiranja.....	8
2.2. PRAVILNIK O PROMETNI SIGNALIZACIJI IN PROMETNI OPREMI NA JAVNIH CESTAH.....	8
3 VRSTE IN NAČINI PARKIRANJA.....	12
3.1 VRSTE PARKIRANJA.....	12
3.2 NAČINI PARKIRANJA OSEBNIH VOZIL.....	14
3.2.1 VZDOLŽNO PARKIRANJE (bočno).....	14
3.2.2 POŠEVNO PARKIRANJE.....	16
3.2.3 PRAVOKOTNO PARKIRANJE.....	16
4 MIRUJOČI PROMET.....	18
4.1 SNEMANJE OBSTOJEČEGA STANJA- DIAGNOZA.....	18
4.1.1 SNEMANJE MIRUJOČEGA PROMETA V RAZISKOVALNEM POSLOVNEM PODROČJU.....	18
4.1.2 UGOTAVLJANJE SEDANJIH POTREB PO PARKIRNIH POVRŠINAH.....	18
4.2 PREDVIDEVANJE BODOČIH POTREB – PROGNOZA.....	19
4.3 REŠEVANJE PARKIRNIH PROBLEMOV – TERAPIJA.....	19
4.4 POTREBE PO PARKIRNIH PROSTORIH.....	20
5 MIRUJOČI PROMET V OKOLICI UKC.....	21
5.1 PARKIRIŠČE VRAZOV TRG.....	21
5.2 PARKIRIŠČE OB STARI CUKRARNI.....	25
5.3 PARKIRNA HIŠA ŠARABON.....	26
5.4 PARKIRIŠČI LIPIČEVA IN BOHORIČEVA.....	27
6 ANKETA.....	29
7 ZAKLJUČEK.....	31
7.1 OCENA UČINKOV.....	31
7.2 POGOJI ZA UVEDBO.....	32
7.3 MOŽNOSTI NADALJNEGA RAZVOJA.....	32
LITERATURA IN VIRI.....	34

KAZALO FOTOGRAFIJ

Fotografija 1: Primer neupoštevanja prometnih znakov	11
Fotografija 2: Način označevanja rezerviranih parkirnih površin	13
Fotografija 3: Primer vzdolžnega (bočnega) parkiranja	15
Fotografija 4: Zapornice na Vrazovem trgu - vhod na javno parkirišče in vhod na dvorišče Pediatrične klinike	22
Fotografija 5: Izrez fotografije 3 - zapornici JP	23
Fotografija 6: Pogled od zapornice JP na glavno (Njegoševo) cesto	23
Fotografija 7: Pogled izpred zapornice - vhod na JP in dovoz do Pediatrične klinike	24
Fotografija 8: Kratka razdalja od zapornic do glavne ceste	24
Fotografija 9: Pogled na parkirišče ob stari Cukrarni	25
Fotografija 10: Parkirna hiša Šarabon	26
Fotografija 11: Pogled na parkirišče Lipičeva (ob Stomatološki kliniki)	27
Fotografija 12: Pogled na parkirišče Bohoričeva	28

KAZALO TABEL

Tabela 1: Vzdolžno parkiranje, mere v metrih	14
Tabela 2: poševno parkiranje, mere v metrih	16
Tabela 3: pravokotno parkiranje, mere v metrih	16
Tabela 4: Potrebno število parkirnih mest za bolnice	20
Tabela 5: Pogostost uporabe parkirišča Vrazov trg (izraženo v %)	30

KAZALO GRAFOV

Graf 1: prikaz stanja iz tabele 5	30
---	----

KAZALO SLIK

Slika 1: Prometni znaki, ki urejajo parkiranje	9
Slika 2: Prometni znaki, ki urejajo prepovedi parkiranja	10
Slika 3: Dopolnilna tabla IV-11	10

1 UVOD

Mestna občina Ljubljana je svoje staro mestno jedro (Mestni trg, Stari trg) že pred časom zaprla za ves promet. Promet v starem mestnem jedru poteka le v jutranjih urah – dostava in s posebnimi dovolilnicami za prebivalce tega območja. Mirujoči promet mesta je urejen s parkirnimi hišami, prava posebnost pa je parkirišče na Dolgem mostu – »parkiraj in se pelji z avtobusom«.

Kljub temu pa je v samem centru mesta še vedno težko najti prazno parkirno mesto ob ulicah ali na avtomatiziranih parkiriščih, medtem ko parkirne hiše ostajajo nezasedene oziroma so polno zasedene le redke in ne ves čas, kar bi pričakovali ob taki gostoti prometa, kot je v središču Ljubljane.

V tem diplomskem delu bom predstavila težavo mirujočega prometa v okolici UKC¹, predvsem avtomatiziranega parkirišča pred Pediatrično kliniko na Vrazovem trgu. Ta je le slabih tristo metrov peš poti oddaljena od nove, moderne parkirne hiše Šarabon ob UKC, ki pa je večinoma le polovično zasedena.

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Parkirišče pred Pediatrično kliniko na Vrazovem trgu je v lasti MOL² in je bilo do 15. novembra 2007 povsem brezplačno. Po navedenem datumu pa je to parkirišče avtomatizirano in zaprto z zapornico. Le - ta pa Pediatrični kliniki, ki ima svoj dovoz, povzroča težave, saj je postavljena pred njenim dovozom. V tej diplomski nalogi bomo predstavili enostavno rešitev tega problema.

1.2 PREDSTAVITEV OKOLJA

Pediatrična klinika ima svoje parkirišče, do katerega pridemo po posebnem dovozu, ki je namenjen tudi intervencijskim vozilom. Ta dovozna pot se priključi na avtomatizirano parkirišče MOL za zapornico, gledano s strani glavne ceste ob prihodu na kliniko oziroma pred zapornico, če prihajamo iz klinike. Zato je podjetje Parkirišča Ljubljana na avtomatiziranem parkirišču zaposlilo še človeško delovno silo, ki vsem, ki prihajajo s parkirišča Pediatrične klinike, odpre zapornico.

Na parkirišču Peditraične klinike parkiramo zaposleni, ki nas je trenutno 465. Delamo v treh izmenah, parkirnih mest na našem parkirišču pa je le 82, medtem ko avtomatizirano parkirišče deluje le od 6:00 do 20:00 ure, šteje pa 66 parkirnih mest.

¹ Univerzitetni klinični center

² Mestna občina Ljubljana

1.4 METODE DELA

Pri izdelavi diplomske naloge smo uporabili podatke podjetja Parkirišča Ljubljana, opravili anketiranje uporabnikov parkirišča in zaposlenih na Pediatrični kliniki in v okoliških podjetjih. Opravili smo štetje prometa in opazovali zasedenost (časovno in strukturo uporabnikov) na bližnjem brezplačnem parkirišču ob stari Cukrarni. Na podlagi podatkov in ankete smo si izdelali mnenje in izoblikovali predloge za ureditev obstoječega stanja v korist uporabnikov in lastnikov parkirišč.

2 ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

2.1 MIRUJOČI PROMET

Glede na dosedanjo ureditev ustavljanja in parkiranja je v 52. členu ZVCP³ najprej določeno, kje in pod kakšnimi pogoji je parkiranje dovoljeno, v nadaljevanju pa so določila o tem, kje parkiranje ni dovoljeno. Tako je ustavljanje in parkiranje dovoljeno le na desni strani vozišča v smeri vožnje, na levi pa le na enosmerni cesti in v primeru, da so ob desni strani vozišča tirnice. Izjeme od tega pravila je mogoče določiti s postavljeno prometno signalizacijo. V prihodnje je dovoljeno parkiranje tudi na pločniku, če to ureja postavljena prometna signalizacija, vendar mora biti za pešce zagotovljen najmanj 1,60m širok del pločnika, ki ne sme mejiti na vozišče.

V 53. členu ZVCP so določila o dovoljenem parkiranju na kraju, kjer to sicer ni dovoljeno. Ta pravila veljajo za zdravstvene delavce, delavce socialnih služb in delavce invalidskih organizacij ob obiskih oskrbovalcev na domu, ko opravljajo nujne storitve, potrebne za zdravje in življenje oskrbovancev. Parkirajo lahko na mestih, kjer to sicer ni dovoljeno, največ dve uri, pod pogojem, da s tem ne ogrožajo in ne ovirajo drugih udeležencev v prometu. Na parkirnih prostorih, označenih za invalide, smejo parkirati invalidi z določeno stopnjo telesne okvare (60% telesna okvara zaradi izgube, okvare ali paraliziranosti okončin ali medenice) ali oboleli z določeno boleznijo (multipla skleroza, mišična in živčno-mišična obolenja z oceno najmanj 30% telesne okvare). Na teh parkirnih mestih lahko parkirajo tudi spremljevalci invalidov. Tako parkirano vozilo mora biti označeno s parkirno karto, ki jo na zahtevo upravičenca izda upravna enota, kjer ima upravičenec bivališče oziroma sedež.

2.1.1 52. člen ZVCP – Ustavitev in parkiranje

- (1) Ustavitev ali parkiranje na vozišču je dovoljeno le na desni strani vozišča v smeri vožnje. Če so na desni strani vozišča tirnice, je dovoljena ustavitev ali parkiranje na levi strani vozišča. Na enosmerni cesti je dovoljena ustavitev ali parkiranje na obeh straneh smernega vozišča.
- (2) Na vozišču ustavljeno ali parkirano vozilo mora biti vzporedno z robom vozišča in sme biti oddaljeno od roba največ 30cm, razen če je drugače določeno s predpisano prometno signalizacijo. Parkiranje v drugi vrsti ob parkiranih vozilih je prepovedano.
- (3) Če so parkirna mesta označena s predpisanimi označbami na vozišču ali na drugi prometni površini, je dovoljena ustavitev ali parkiranje le v skladu s temi označbami.
- (4) Ustavitev in parkiranje je prepovedano:

³ Zakon o varnosti cestnega prometa

1. na prehodu za pešce in na razdalji manj kot 5m pred prehodom. Če so na vozišču pred prehodom označena parkirna mesta, mora biti prepoved iz te točke označena s predpisano označbo na vozišču;
2. na kolesarski stezi, kolesarski poti, pločniku, pešpoti, kolesarskem pasu ali na tirnicah. Če je s predpisano prometno signalizacijo dovoljeno parkiranje na pločniku, mora biti za pešce zagotovljen najmanj 1,60m širok del pločnika, ki ne sme mejiti na vozišče;
3. na prehodu ceste čez železniško progo in na razdalji manj kot 15m od najbližje železniške tirnice;
4. na križišču in na razdalji manj kot 15m od najbližjega roba prečnega vozišča pred križiščem, razen če je drugače določeno s predpisano prometno signalizacijo;
5. v predoru, galeriji in podvozu ter na viaduktu, mostu in nadvozu;
6. na označenem avtobusnem postajališču. Zaradi vstopa ali izstopa potnikov je dovoljena ustavitev na postajališču, ki je zunaj vozišča, če s tem ni oviran avtobusni promet;
7. na ozkem ali nepreglednem delu ceste (v ovinku, pod vrhom klanca ipd.);
8. na delu ceste, kjer bi bil prost prehod med ustavljenim oziroma parkiranim vozilom in neprekinjeno ločilno črto ali usmerjevalnim poljem na vozišču ali nasprotnim robom vozišča ali kakšno drugo oviro na cesti širok manj kot 3m;
9. na pospeševalnem, zaviralnem in odstavnem pasu. Na odstavnem pasu je za nujno potreben čas dovoljena ustavitev v sili. Ob tem mora voznik storiti vse potrebno, da ustavljeno vozilo, osebe ali tovor ne ogrožajo udeležencev v cestnem prometu;
10. na mestu, katerem bi vozilo zakrivalo postavljeni prometni znak;
11. na vozišču ceste zunaj naselja;
12. na samem vozišču ceste v naselju z dvema ali več prometnimi pasovi;
13. na vseh prometnih in drugih javnih površinah, ki niso namenjene prometu vozil ali niso namenjene prometu tovrstnih vozil;
14. na mestu, na katerem bi parkirano vozilo onemogočilo vključitev v promet že parkiranemu vozilu ali onemogočilo dovoz na dvorišče stavbe do garaže, skladiščnega prostora ali drugega podobnega objekta ali do zasebnega zemljišča. Dovoz na dvorišče v objekt ali k objektu, pred katerim je prepovedana ustavitev ali parkiranje, mora biti na vhodu označen s predpisanim prometnim znakom, če pa so na vozišču pri vhodu označena parkirna mesta, pa tudi s predpisano označbo na vozišču;
15. na označenem parkiranem prostoru za invalide oziroma invalidke (v nadaljnem besedilu: invalide), razen za osebe iz 4. odstavka 53. člena tega zakona;
16. na označenih poteh, namenjenih intervencijskim vozilom;
17. nad priključkom za vodovodno omrežje (hidrant). Prepoved iz te točke mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo;
18. v območju umirjenega prometa, razen kjer je izrecno dovoljeno s predpisano prometno signalizacijo, in v območju za pešce.

(5) , (6), (7) – predpisane globe za prekrške iz 52. člena

2.1.2 53. člen ZVCP – Parkiranje na kraju, kjer to ni dovoljeno

- (1) Zdravstveni delavci, delavci socialnih služb in delavci invalidskih organizacij smejo ob obiskih oskrbovancev (bolnikov oziroma bolnic, ostarelih, onemoglih in invalidov) na domu zaradi nujnih in neodložljivih storitev, potrebnih za njihovo zdravje in življenje za največ dve uri parkirati vozila na krajih, kjer to sicer ni dovoljeno, če tako parkirano vozilo ne ogroža drugih udeležencev v cestnem prometu ali jih ne ovira v smislu 2. do 7. točke 5. odstavka 123. člena tega zakona. Na način iz prejšnjega stavka lahko parkirajo tudi osebe iz 4. odstavka tega člena.
- (2) Na način iz prejšnjega odstavka smejo za nujno potreben čas parkirati tudi policisti pri opravljanju nalog policije.
- (3) Kadar upravičenec oziroma upravičenka (v nadaljnjem besedilu: upravičenec) iz 1. ali 2. odstavka tega člena parkira vozilo na pločniku, mora pustiti prost najmanj 1,60m širok del pločnika za pešce, ki ne sme mejiti na vozišče.
- (4) Na označenem parkirnem prostoru za invalide sme parkirati vozilo:
 - oseba, ki ima zaradi izgube, okvare ali paraliziranosti spodnjih ali zgornjih okončin ali medenice priznana najmanj 60% telesno okvaro, osebe z multiplo sklerozo in osebe z mišičnimi in živčno-mišičnimi obolenji z ocenjeno najmanj 30% telesno okvaro,
 - težko telesno prizadeta oseba, ki ji je zaradi tega priznana invalidnost po predpisih o varstvu telesno in duševno prizadetih oseb,
 - spremljevalec, ki vozi in spremlja osebo iz 1. ali 2. alineje tega odstavka, ki sama ne more ali ne sme voziti motornega vozila, težko duševno prizadeto osebo, ki ji je zaradi tega priznana invalidnost po predpisih o varstvu telesno in duševno prizadetih oseb ali osebo, ki je slepa,
 - spremljevalec, ki vozi in spremlja mladoletno osebo, ki je težko telesno ali duševno prizadeta oziroma je zaradi izgube, okvare, paraliziranosti spodnjih okončin ali medenice ovirana pri gibanju.
- (5) Voznik vozila, parkiranega v skladu s 1. ali 4. odstavkom tega člena, mora označiti parkirano vozilo z veljavno parkirno karto.
- (6) Osebi iz 4. odstavka tega člena in zdravstveni službi, socialni službi oziroma invalidski organizaciji, katere delavci obiskujejo oskrbovance na domu zaradi nujnih in neodložljivih storitev, potrebnih za njihovo zdravje in življenje, izda parkirno karto na njeno zahtevo upravna enota, na območju katere ima stalno prebivališče ali začasno prebivališče oziroma sedež.
- (7) Obliko parkirne karte, njeno veljavnost, postopek in stroške za njeno izdajo, evidenco izdanih parkirnih kart in način označevanja vozila predpiše minister, pristojen za promet.
- (8) , (9), (10) in (11) – predpisane globe za prekrške iz 53. člena

- (12) Neupravičeno uporabljeno parkirno karto policist ali občinski redar odvzame in jo pošlje upravni enoti, ki jo je izdala. O odvzemu izda potrdilo.

2.1.3 56. člen ZVCP – Območja kratkotrajnega parkiranja

- (1) Na določenih cestah ali delih ceste se lahko parkiranje časovno omeji (območja kratkotrajnega parkiranja) tako, da sme trajati največ dve uri.
- (2) Območja kratkotrajnega parkiranja morajo biti označena s predpisano prometno signalizacijo. Označbe na vozišču ali drugi prometni površini, s katerimi so označena posamezna mesta ali pas za parkiranje, na katerih je "parkiranje časovno omejeno, morajo biti modre barve.
- (3) Na območju kratkotrajnega parkiranja mora voznik označiti čas prihoda na vidnem mestu v vozilu in po izteku dovoljenega časa vozilo odpeljati.
- (4) , (5) – predpisane globe za prekrške iz 56. člena.

2.2. PRAVILNIK O PROMETNI SIGNALIZACIJI IN PROMETNI OPREMI NA JAVNIH CESTAH

Označevanje parkirnih prostorov s prometnimi znaki in talnimi obeležbami je predpisano v Pravilniku o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah.

Parkiranje urejajo naslednji prometni znaki:

- znak "območje kratkotrajnega parkiranja" (III-27), ki označuje mesto v naselju, od koder se začne območje, v katerem je parkiranje splošno omejeno na določen čas, ne glede na to, ali se za takšno parkiranje plača ali ne. Znakom III- 27 je lahko dodana dopolnilna tabla, na kateri so napisani dnevi ali ure, ko velja omejitev;
- znak "konec območja kratkotrajnega parkiranja" (III-28), ki označuje mesto v naselju, kjer se konča območje kratkotrajnega parkiranja;
- znak "parkirni prostor" (III-35) in znak "garaža" (III-36) označujeta prostor zunaj vozišča ceste, ki je določen ali posebej urejen za parkiranje vozil. Znakoma je lahko dodana dopolnilna tabla, na kateri so lahko z ustreznimi simboli ali napisi označeni: način parkiranja, smer, v kateri je parkirni prostor, oddaljenost v metrih od parkirnega prostora, vrste vozil, ki jim je namenjen, kot tudi morebitna časovna omejitev parkiranja;
- znak "časovno omejeno parkiranje" (III-37), ki označuje mesto, na katerem je parkiranje vozil časovno omejeno;

- znaka "parkiraj in se pelji", ki označujeta bližino mesta ali mesto, kjer je parkirni prostor, na katerem vozniki lahko parkirajo vozilo in nadaljujejo svojo pot z vozili javnega prevoza potnikov (III-58) ali izposojenim kolesom (III-58.1). Na znakih so lahko s simboli označene vrste vozil javnega prevoza potnikov in številne proge.



Slika 1: Prometni znaki, ki urejajo parkiranje

Prepoved parkiranja urejajo naslednji prometni znaki:

- znak "prepovedana ustavitev in parkiranje" (II-34), ki označujejo tisto stran ceste, na kateri sta prepovedana ustavitev in parkiranje vozila;
- znak "prepovedano parkiranje" (II-35), ki označuje tisto stran ceste, na kateri je prepovedano parkiranje vozila;
- znak "izmenično parkiranje I" (II-36), ki označuje stran ceste, na kateri je prepovedano parkiranje ob lihih dnevih (1.,3.,5.,... dan v mesecu);
- znak "izmenično parkiranje II" (II-37), ki označuje stran ceste, na kateri je prepovedano parkiranje ob sodih dnevih (2.,4.,6.,... dan v mesecu);
- znak "območje kratkotrajnega parkiranja" (III-27), ki označuje mesto v naselju, od koder se začne območje, v katerem je parkiranje splošno omejeno na določen čas, ne glede na to, ali se za tako parkiranje plača ali ne. Znak III-27 je lahko dodana dopolnilna tabla, na kateri so napisani dnevi ali ure, ko velja omejitev.

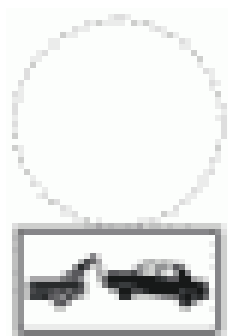


Slika 2: Prometni znaki, ki urejajo prepovedi parkiranja

Ob znakih so lahko tudi dopolnilne table, ki znake še dodatno pojasnjujejo. Dopolnilne table dopolnjujejo pomen prometnega znaka, ki so mu dodane, in so njegov sestavni del.

Dopolnilne table so:

- dopolnilne table IV-8, IV-8.1, IV-8.3, IV-8.4 in IV-8.5, ki označujejo prepoved parkiranja ali ustavljanja vozil od znaka do znaka oziroma z ene ali druge strani znaka;
- dopolnilne table IV-9, IV-9.1, IV-9.2, IV-9.3, IV-9.4 in IV-9.5, ki natančno določajo način parkiranja (pravokotno ali poševno na os ceste, vzdolžno z osjo ceste) delno na vozišču ceste in ob voziščih ceste;
- dopolnilna tabla IV-10, ki označuje mesto, na katerem je parkiranje rezervirano za vozila invalidov;
- dopolnilna tabla IV-11, ki označuje odvoz vozil z vozilom za odvoz vozil na mestih ali delu ceste, na katerem je s prometnim znakom prepovedana ustavitev ali parkiranje.



Slika 3: Dopolnilna tabla IV-11

Navpično prometno signalizacijo sestavljajo prometni znaki. Z omenjenimi označbami mora biti uporabniku učinkovito nakazana lokacija parkirišča, oddaljenost in vrsta parkiranja.

Navpična signalizacija mora biti usklajena z vodoravno in nameščena na vidnih mestih.



Fotografija 1: Primer neupoštevanja prometnih znakov

3 VRSTE IN NAČINI PARKIRANJA

3.1 VRSTE PARKIRANJA

Vsako zapuščanje vozila (na cesti ali ob njej) je označeno kot parkiranje vozila. Parkiramo iz različnih vzrokov, ki lahko zahtevajo različne načine reševanja, urejanja in opremljanja parkirnih površin.

Parkiranje ločimo glede na:

a) Namen:

- za stanovanja,
- za delovna mesta,
- za zabavo in rekreacijo.

b) Lokacijo:

- pri stanovanjskih kompleksih,
- pri delovnih mestih,
- pri javnih objektih,
- pri trgovinah, restavracijah, hotelih itd. (za obiskovalce).

c) Lastništvo parkirnih površin:

- javno,
- zasebno.

d) Trajanje:

- za kratkotrajno parkiranje (1/2-2 uri),
- za srednjetrojno parkiranje (2-8 ur),
- za dolgotrajno parkiranje (8-24 ur),
- za stalno parkiranje (več kot 24 ur).

e) Uporabo:

- za osebna vozila,
- za avtobuse,
- za tovorna vozila.

f) Način:

- na vozišču ob robniku,
- na nepokritih parkirnih prostorih,
- na pokritih parkirnih površinah, nivojsko,
- na pokritih parkirnih površinah na več etažah.

g) Vrsta:

- na javne parkirne površine,
- rezervirane parkirne površine.

Javne parkirne površine so:

- ❖ površine, določene s prometnimi znaki kot parkirni prostor,
- ❖ modra cona – površine za kratkotrajno parkiranje proti plačilu,
- ❖ nadzorovane površine, kjer se plačuje dnevna parkirnina.

Rezervirane parkirne površine so za:

- ❖ potrebe vozil podjetij, zavodov in drugih organizacij, nosilcev samostojnega dela in civilnopравnih oseb, ki imajo parkirni prostor znotraj tega območja z dovoljenjem pristojnega organa,
- ❖ sejem motornih vozil,
- ❖ hrambo in varovanje poškodovanih vozil,
- ❖ tovorna motorna vozila, ki prevažajo nevarne snovi,
- ❖ turistične avtobuse,
- ❖ parkiranje vozil, ki so označena s posebnim znakom za invalide,
- ❖ taksije,
- ❖ vozila stanovalcev, ki imajo stalno prebivališče na območju posebnih prometnih površin ali v zgradbah brez dvorišča oz. funkcionalnega zemljišča.

Parkiranje tovornih motornih vozil in avtobusov je dovoljeno le na javnih prometnih površinah, določenih za tovornjake in avtobuse. Voznik motornega vozila je dolžan pri parkiranju vozila na javni prometni površini upoštevati prometno ureditev parkirišča.



Fotografija 2: Način označevanja rezerviranih parkirnih površin

3.2 NAČINI PARKIRANJA OSEBNIH VOZIL

Velikost parkirnega mesta je odvisna od velikosti vozila in njegovih manevrskih sposobnosti.

Ločimo:

- vzdolžno parkiranje,
- poševno parkiranje,
- pravokotno parkiranje.

Osnovne dimenzije osebnih vozil, ki so najpogosteje na naših cestah, so v povprečju naslednje:

- dolžina: 4,30 m
- širina: 1,60 m
- višina: 1,50 m
- medosna razdalja: 2,50 m
- obračalni krog: 10,60 m

3.2.1 VZDOLŽNO PARKIRANJE (bočno)

Vzdolžno parkiranje je parkiranje vozila vzporedno s smerjo vožnje oz. vzporedno z robom vozišča (tabela št. 1).

Tabela 1: Vzdolžno parkiranje, mere v metrih

Mere za osebni avto	A	B	C
	5,50	2,00	3,50

A – dolžina parkirnega prostora

B – širina parkirnega prostora

C – še potreben prostor

Vzdolžno parkiranje se najpogosteje uporablja na mestih, kjer je pomanjkanje prostora za druge načine parkiranja (npr. v tesnih ulicah, kjer ne bi bilo mogoče uvesti pravokotnega parkiranja).

Vzdolžno parkiranje je najbolj varen način parkiranja, saj vozniki ob zapuščanju parkirnega prostora ne potrebujejo veliko manevrskega prostora, ni vzvratne vožnje, pregled nad cestiščem pa je zelo dober.

Pomanjkljivost pri tem parkiranju je predvsem v neracionalni izkoriščenosti teh parkirnih prostorov. Mnogo voznikov namreč signalizacije na cesti ne upošteva in ne parkira po vnaprej določenih in začrtanih mejah prostora.

Varovalni pas ob parkiranju na vozišču je potreben predvsem na glavnih cestah. Mejo varovalnega pasu označimo ob parkirnih mestih z nepretrgano rumeno črto.

Širino črte štejemo v širino varovalnega pasu, katerega širina je odvisna od računske hitrosti na signalizirani cesti, in se giblje od 25 cm do 50 cm.



Fotografija 3: Primer vzdolžnega (bočnega) parkiranja

3.2.2 POŠEVNO PARKIRANJE

Poševno parkiranje pomeni parkiranje pod kotom glede na smer vožnje oziroma na rob vozišča tako, da je omogočen direktni uvoz z voznega pasu.

Tabela 2: poševno parkiranje, mere v metrih

Mere	Kot alfa	A	B	C
	30°	4,30	2,20	2,80
	45°	5,00	2,30	3,00
	60°	5,30	2,30	4,70

Poševno parkiranje je delno skrajšanje parkirnega prostora, ki sega na samo prometno površino. Uporabljamo ga pri omejeni velikosti samega parkirnega prostora in glede na to se določi kot „boksov“ (tabela št. 2).

Glede na bolj izkoriščen način parkiranja kakor pri vzporednem parkiranju, pa se pojavljata pri varnosti dve pomanjkljivosti, ki sta prisotni pri zapuščanju parkirnega prostora, in sicer vzvratna vožnja, ob kateri prihaja do slabe preglednosti nad voziščem, kar hkrati omejuje hitrost vozila.

To lahko povzroči prometne zastoje na cesti z večjo obremenitvijo. Čeprav so parkirni prostori ob cesti, je prav tako potrebno označiti varovalni pas ob signalizirani črti in upoštevati cestno signalizacijo.

3.2.3 PRAVOKOTNO PARKIRANJE

Pravokotno parkiranje je parkiranje pod kotom 90 stopinj glede na smer vožnje oziroma glede na rob robnika za pešce. Tudi v primeru pravokotnega parkiranja se priporoča varovalni pas, še posebej če so parkirni prostori ob glavnih cestah.

Tabela 3: pravokotno parkiranje, mere v metrih

Potrebne mere za osebni avto	A brez preseganja	A s preseganjem	B	C
	4,80	4,60	2,30	5,40

Pri pravokotnem parkiranju je po statističnih podatkih parkirni prostor najbolj izkoriščen, saj je koeficient na eno parkirno enoto skoraj 1 oziroma 2 glede na vzdolžno parkiranje. Takšen način parkiranja se pogosto uvaja na nadzorovanih parkiriščih, saj omogoča glede prostora najbolj racionalno izkoriščeno parkirišče.

Pomanjkljivosti se pojavijo ob prostorih, ki so načrtani na sami cesti, kjer je varnost slaba, zato se tovrstno parkiranje ob cestah z visoko prometno obremenitvijo odsvetuje.

Iz tabele št. 3 je razvidno, da se lahko dolžina parkirnega mesta skrajša za določeno velikost, če lahko prednji ali zadnji del vozila sega čez robnik na drugo površino,

oziroma če lahko vozilo delno zapelje na površino, rezervirano za pešce. Toda v takem primeru se lahko pojavi neprimerno parkiranje, predvsem zaradi neupoštevanja dovoljenega preseganja vozila na površino za pešce. S tem vozila preprečijo oziroma onemogočijo pot pešcem.

4 MIRUJOČI PROMET

4.1 SNEMANJE OBSTOJEČEGA STANJA - DIAGNOZA

Opazovanje in analiza obstoječe prometne strukture nam služi ta za ugotavljanje sedanjega prometnega stanja, pomanjkljivosti in vpliva na probleme parkiranja.

4.1.1 SNEMANJE MIRUJOČEGA PROMETA V RAZISKOVALNEM POSLOVNEM PODROČJU

Pri snemanju mirujočega prometa moramo zbrati podatke o številu vozil, ki parkirajo:

- na vozišču ob robniku,
- na urejenih parkirnih pasovih ob vozišču,
- na posebnih javnih parkirnih površinah,
- na internih parkirnih površinah,
- na drugih, za parkiranje neurejenih površinah.

4.1.2 UGOTAVLJANJE SEDANJIH POTREB PO PARKIRNIH POVRŠINAH

Potrebno je uporabiti katerokoli od znanih metod prometnega štetja in anketiranja. Naš cilj je, da dobimo čim popolnejše podatke o številu in vrstah vozil ter času in vzrokih parkiranja.

Prometno štetje

Šteti moramo vsa vozila, ki prihajajo v območje, ki ga raziskujemo, in vsa vozila, ki iz tega območja odhajajo. Vozila ločimo po vrsti, čas štetja pa razdelimo na polurne periode. Rezultate štetja predstavimo v obliki primernih grafikonov.

Parkirne površine in štetje ter anketiranje parkirajočih

Ugotoviti moramo vse obstoječe možnosti parkiranja na javnih in internih površinah, ločeno po vrsti in načinu parkiranja, kot tudi po časovnem koriščenju posameznih parkirnih površin. Ugotoviti moramo tudi število vozil, ki so parkirana kratek čas, kot tudi število vozil, ki so parkirana daljši čas.

Potrebujemo še podatke o časovnih in prostorskih potrebah ter željah po parkirnih površinah tako glede na število, kot tudi lokacijo parkirnih mest. Te podatke lahko dobimo s pomočjo vprašalnika ali s pomočjo ustnega anketiranja.

Izkoriščanje namembnosti stavb

Potrebe po parkirnih površinah so v tesni povezavi z namembnostjo stavb v raziskovalnem področju. Posebne podatke lahko dobimo samo s posebnimi študijami, podatki sami po sebi pa so nam lahko v pomoč pri ugotavljanju današnjih potreb po parkirnih površinah.

4.2 PREDVIDEVANJE BODOČIH POTREB – PROGNOZA

Glede na rezultate diagnoze prometa in spremembo njegove strukture je potrebno v naprej določiti potrebe po parkirnih površinah v bodočnosti.

Pri planiranju bodočih parkirnih površin je potrebno upoštevati:

- povečanje števila prebivalstva in razvoj prometa, ki je odvisen od urbanističnega, gradbenega, tehničnega, sociološkega in gospodarskega razvoja,
- pričakovano povečanje prometa, ki izhaja iz prognoze in ocene prometnega planiranja.

Bodoče površine za parkiranje je potrebno natančno določiti in jih vnesti v generalni urbanistični plan.

Potrebno je predvideti 10% od 15% več parkirnih mest kot so ugotovljene potrebe zaradi lažjega potekanja prometa in manevriranja pri parkiranju.

4.3 REŠEVANJE PARKIRNIH PROBLEMOV – TERAPIJA

Naloga terapije je poiskati rešitev parkirnih problemov danes in v prognozi dobiti ter zagotoviti potrebne površine za mirujoči promet, ki bodo primerno razporejene v različnih mestnih predelih.

Pri tem je potrebno upoštevati naslednje:

- parkirne površine na voziščih so lahko le tam, kjer ne ovirajo tekočega prometa,
- parkirne površine izven vozišč naj bodo locirane in dimenzionirane glede na atraktivnost posameznih delov mestnega področja,
- uveljaviti je potrebno zahtevo, da se pri vseh novogradnjah kot tudi pri večjih rekonstrukcijah zgradb zgradi potrebno število parkirnih prostorov. Prav tako je potrebno doseči, da se, kjerkoli je mogoče, že pri obstoječih stavbah naknadno uredi primerno število parkirnih mest za stanovalce, delovne organizacije in njihove obiskovalce (tudi znotraj internih dvorišč),
- zaradi vse večjih potreb po parkirnih površinah je potrebno planirati in izgraditi primerne večetažne parkirno – garažne hiše. Te naj služijo za stalno garažiranje stanovalcev okoliša, s čimer bodo razbremenili parkirne prostore na ulicah, ter za parkiranje vozil obiskovalcev bližnjih poslovnih objektov. Lokacije parkirno - garažnih hiš morajo biti premišljeno izbrane, saj odloča o uspehu poslovanja tudi dolžina pešačenja uporabnikov od mesta

parkiranja do poslovnega cilja. Uvoz in izvoz iz parkirno – garažne stavbe naj praviloma ne bo iz ulic, ki so prometno močno obremenjene,

- v okviru celotnega urbanističnega in prometnega reševanja problemov je nujno predvideti tudi rešitve za tako imenovani delovni promet (to je dostava, odvoz blaga, komunalne dejavnosti in podobno) in mu zagotoviti potrebne površine,
- v okviru celovitega urbanističnega planiranja je potrebno pravočasno predvideti in zagotoviti primerne površine za parkiranje vozil na obrobju mesta in večjih peščevih con ter ob glavnih prometnicah, kjer lahko obiskovalci mesta pustijo svoja vozila, nakar nadaljujejo pot do cilja v mestu z javnim prevoznim sredstvom. Postajališča mestnega javnega prometa morajo biti v neposredni bližini parkirišča, prometne zveze z mestom pa hitre, redne in pogoste, še posebej ob prometnih konicah. Ob takih prometnih površinah je po tujih izkušnjah primerno zgraditi tudi večje nakupovalne centre.

4.4 POTREBE PO PARKIRNIH PROSTORIH

Vsak začetek in konec gibanja je mirovanje. Če upoštevamo, da pri nas prevozi osebno vozilo povprečno 15.000 km letno, znaša v mestu povprečna hitrost okoli 20 km na uro. Ugotovimo lahko, da je osebno vozilo v gibanju okoli 750 ur, ostalih 8010 ur na leto pa miruje. Zato so temu prevladajočemu mirovanju namenjene površine za mirujoči promet, ki se nahajajo tam, kjer se gibanje vozil začne in konča.

Na potrebe po parkirnih površinah vpliva stopnja motorizacije. Ta znaša po statističnih podatkih za leto 1990 v Sloveniji 2,7 preb./os.avto, v ZDA nastopa zasičenost pri stopnji motorizacije 2,5 preb./os.avto.

Pri nas doslej še niso bile izvedene obsežnejše študije o mirujočem prometu in potrebah po parkirnih prostorih za razne namene dejavnosti. Zato podajamo orientacijske vrednosti iz tuje literature (tabela 4). Potrebe se s porastom stopnje motorizacije stalno spreminjajo in tekom let naraščajo.

DEJAVNOST - BOLNICE	ŠT. PARKIRNIH MEST	OD TEGA ZA OBISKOVALCE V %
univerzitetne klinike	1PM / 2 – 3 postelje	50
srednje bolnice	1PM / 3 – 4 postelje	60
manjše bolnice	1PM / 4 – 6 postelj	60
Sanatoriji, zdravilišča	1PM / 2 – 4 postelje	25

Tabela 4: Potrebno število parkirnih mest za bolnice

5 MIRUJOČI PROMET V OKOLICI UKC

5.1 PARKIRIŠČE VRAZOV TRG

Parkirišče na dvorišču stare Pediatrične klinike na Vazovem trgu 1 šteje 82 parkirnih mest. Od tega 57 parkirnih prostorov za uslužbence, 18 parkirnih prostorov je rezerviranih za invalide, 7 parkirnih mest je rezerviranih, od tega štiri parkirna mesta za upravo, ostala tri pa so namenjena za gasilsko pot, dostavo v skladišče in lažji obvoz okoli klinike.

Podatek o zaposlenih, ki se nanaša na mesec junij 2008 na stari Pediatrični kliniki je 465 zdravstvenih delavcev, od tega je vsaj 50% tistih, ki imajo bivališče izven MOL. Zdravstveni delavci delamo v treh izmenah, vendar je parkirnih mest občutno premalo. Dopoldanska izmena ima sicer možnosti koriščenja javnih prevoznih sredstev, medtem ko je to v veliki meri onemogočeno popoldanski in nočni izmeni zaradi voznih redov primestnega in medkrajevnega potniškega prometa (naj bo to avtobus ali vlak), ki se po večini zaključi ob 20:00 uri, naša izmena pa traja najmanj do 21:00 ure. Tako se v večini na delovno mesto pripeljejo z osebnimi vozili. Kar pa pomeni problem parkiranja vozil. Ne nazadnje na parkirišču Pediatrične klinike ni dovolj parkirnih mest, drugje pa je parkirno mesto potrebno plačati, kar pa pomeni dodatne stroške zaposlenih, ki jih delodajalec ne povrne.

Na javnem parkirišču pred Pediatrično kliniko pa je zagotovljenih 66 parkirnih mest, od tega dve parkirni mesti, ki sta rezervirani za invalide. Cena parkirne ure znaša 0,60€, kar v našem primeru, če upoštevamo osem urni delavnik, pomeni 4,80€/dan oziroma v mesecu, ki šteje 20 delovnih dni, 96,00€. Možnosti mesečnega plačila ni. To parkirišče je namreč namenjeno staršem bolnikov, ki pa tudi njim pomeni ogromen strošek. Pri tem je potrebno upoštevati, da so starši bolnih otrok vezani na osebno vozilo že zaradi časovne stiske, saj so povsem "razpeti" med krajem bivališča, krajem zaposlitve in bolnim otrokom.

Javno parkirišče je zavarovano z zapornico, ki pa je postavljena povsem neprimerno, saj ovira dostop do Pediatrične klinike po intervencijski poti. Praktično to pomeni, da se mora vsako reševalno vozilo, ki je namenjeno v Pediatrično kliniko, ustaviti pred zapornico. Ker je parkirišče avtomatizirano, je taka postavitev zapornice povsem nesmiselna, saj je zaradi nje na parkirišču v vsaki izmeni zaposlen en delavec, ki odpira zapornico reševalcem in vsem, ki so z vozili namenjeni iz parkirišča na dvorišču Pediatrične klinike, in jim parkirnine ni potrebno plačati. Po našem mnenju bi bilo potrebno zapornico prestaviti na rob javnega parkirišča, vendar pa bi to pomenilo izgubo nekaj parkirnih mest (sicer dragocenega prostora za vse tiste, ki parkirni prostor potrebujejo), hkrati pa še bolj dragoceno izgubo zaslužka tistih, ki parkirnino zaračunavajo. Žal je vsem jasno, da je vzrok takšne postavitve zapornice na strani tistih, ki "kasirajo".

Javni holding Parkirišča Ljubljana se torej z ureditvijo omenjenega parkirišča ne more pohvaliti. Na eni strani postavi zapornico tako, da ne izgubi dragocenega prostora, na drugi strani pa "zapravlja" denar z obveznim angažiranjem zaposlenega na avtomatiziranem parkirišču. Ne nazadnje tudi strošek parkirnih kartic, ki jih ob prihodu na delovno mesto porabimo zaposleni, ki parkiramo na dvorišču, samo zato

da si odpremo nerodno postavljeno zapornico, ni zanemarljiv. Poleg tega pomeni zapornica še oviro v prometu. Če pripelje reševalno vozilo na nujni vožnji, pred zapornico pa stoji vozilo (ali celo več vozil), se le - to nima kam umakniti, zato mora reševalec čakati, da se vozilo umakne na parkirišče (voznik pritisne gumb, počaka parkirno kartico, počaka dvig zapornice in nato se lahko umakne). Prav tako je od zapornice do glavne ceste zelo kratka razdalja, zato se v prometnih konicah nemalokrat zgodi, da vozila, ki čakajo na parkirišče, stojijo v koloni na glavni cesti in s tem močno ovirajo in ogrožajo prometno varnost.



Fotografija 4: Zapornice na Vrazovem trgu - vhod na javno parkirišče in vhod na dvorišče Pediatrične klinike



Fotografija 5: Izrez fotografije 3 - zapornici JP⁴

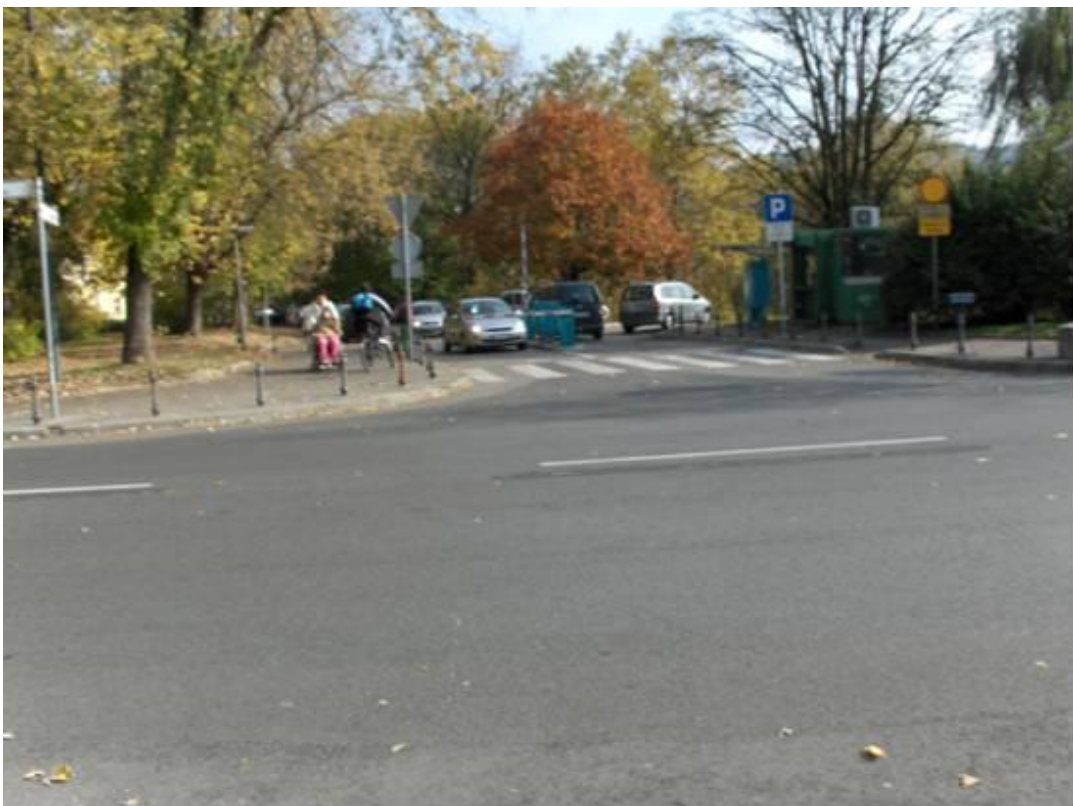


Fotografija 6: Pogled od zapornice JP na glavno (Njogoševo) cesto

⁴ Javno parkirišče



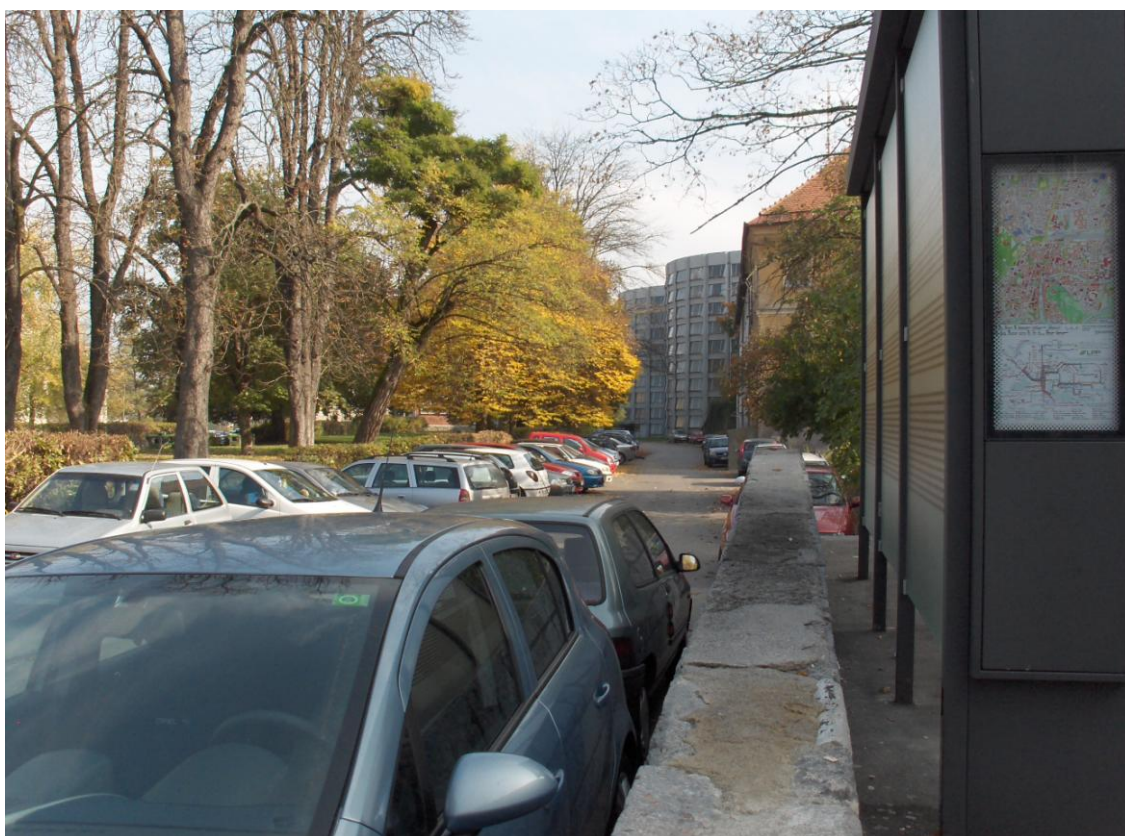
Fotografija 7: Pogled izpred zapornice - vhod na JP in dovoz do Pediatrične klinike



Fotografija 8: Kratka razdalja od zapornic do glavne ceste

5.2 PARKIRIŠČE OB STARI CUKRARNI

Za vse tiste, ki se dnevno vozijo (predvsem mislimo na zaposlene v sami Pediatrični kliniki ter njeni okolici, ki nimajo stalnega prebivališča v Ljubljani), je ob stari Cukrarni še možno parkirati vozilo, ne da bi ves delovni čas razmišljali o tem, ali nam bo vozilo odpeljano oziroma ali nam bo zaračunana globa. Teh parkirnih mest je približno 46. Parkirna mesta niso označena, zato je odvisno od voznikov, koliko je parkirnih mest (zelo pomembna sta način parkiranja in zavest posameznikov, da bi še kdo želel parkirati vozilo). Ima pa to parkirišče eno veliko slabost, in to je varnost. Na tem parkirišču namreč ni poskrbljeno za varnost in se, posebej v zadnjem času, pojavljajo pogoste kraje avtomobilov.



Fotografija 9: Pogled na parkirišče ob stari Cukrarni

5.3 PARKIRNA HIŠA ŠARABON

Garažna hiša Šempeter (tudi Šarabon) je manj kot dve leti stara parkirna hiša na območju UKC v Ljubljani. Zasnoval jo je Aribo, lastnik pa je Kranjska investicijska družba.

Garažna hiša ima dve podzemni in šest nadzemnih etaž. Pritličje je namenjeno javnemu programu (trgovina, drogerija, gostinski lokal,...), v ostalih sedmih etažah pa je 547 parkirnih mest. Bruto površina znaša 31.000 m².

Opremljena je z najnovejšo tehnologijo in je pogosto označena kot najsodobnejša parkirna hiša v Sloveniji in Evropi. Parkirna mesta so nadpovprečno (2,5 m) široka.

Kljub velikemu pomanjkanju parkirišč v okolici UKC jih je v parkirni hiši Šempeter vedno na voljo veliko. Glavni razlog za to so predvsem visoke cene. Cena za vsako začetno uro med 7.00 in 19.00 uro je 1,70 € (1. ura do 6. ure, vsaka naslednja ura pa 1,50 €), med 19.00 in 7.00 pa stane prva in druga ura 1,50 €, tretja do dvanajsta ura pa 0,50 €. Glede na to, da se parkirna hiša uporablja predvsem za obiskovalce UKC, ki hodijo na obiske oziroma na kontrole v UKC in v povprečju trajajo 3 – 4 ure, je znesek kar visok v primerjavi z avtomatiziranimi parkirišči. Ima pa eno veliko prednost, in to je zaščita pred naravnimi dejavniki (toča, vihar,...), kar pa je stvar posameznika, koliko mu to pomeni.



Fotografija 10: Parkirna hiša Šarabon

5.4 PARKIRIŠČI LIPIČEVA IN BOHORIČEVA

Parkirišče na Lipičevi je tudi avtomatizirano. Ima zaposlenega uslužbenca, ki nadzira zapornico (po našem mnenju je zaposlen brez potrebe, saj je parkirišče avtomatizirano). Cena za eno uro parkiranja znaša 0,60 €. Parkirnih mest je vsega skupaj 36, od tega sta dve namenjeni invalidom. Deluje pa od 6.00 do 20.00.



Fotografija 11: Pogled na parkirišče Lipičeva (ob Stomatološki kliniki)

Parkirišče na Bohoričevi je po našem mnenju najbolj zasedeno, saj je najbližje UKC in urgenci, ima pa tudi primerno ceno (0,85€). Ima 155 parkirnih mest, kar zahteva (zaradi nadzora) kar dva zaposlena na eno izmeno.



Fotografija 12: Pogled na parkirišče Bohoričeva

6 ANKETA

Poleg literature in statističnih podatkov podjetja Parkirišča Ljubljana ter lastnih opazovanj smo se odločili za izvedbo ankete med uporabniki bližnjih parkirišč. V anketi smo anketirancem zastavili le nekaj bistvenih vprašanj: rednost uporabe parkirišč, primernost cene parkirišč, razlog uporabe, zloraba uporabe avtomatiziranih parkirišč, trajanje uporabe parkirišča. Zaradi lažjega izračunavanja smo anketirali 100 posameznikov. Prišli smo do naslednjih zaključkov:

- 1) večina anketirancev parkirišča uporablja vsaj 4 x tedensko (77% vprašanih),
- 2) cena je v 100% odgovorov previsoka (večina vprašanih je k temu vprašanju pisala tudi komentarje v smislu, da je za to ceno vključeno le samo parkiranje, za varnost pa je zelo slabo poskrbljeno – torej veliko denarja, malo "muzike"),
- 3) večina anketirancev parkirišča uporablja zaradi prihoda na delovno mesto (65% vprašanih),
- 4) avtomatizirana parkirišča "zlorablja" po podatkih ankete 61% vprašanih, in
- 5) uporabniki v 86% primerov parkirišče uporabljajo vsaj 6 ur dnevno (tudi tisti, ki na to parkirišče prihajajo občasno).

Anketa nam je omogočila tudi osebni stik z uporabniki parkirišč in ta osebni stik smo izkoristili tudi za pogovor z njimi. V kratkih pogovorih smo lahko izoblikovali popolnoma svoje mnenje o ureditvi mirujočega prometa v naši prestolnici, še posebej pa v okolici UKC, ki ga dnevno obiše nad 50.000 ljudi, ki želijo v njegovi okolici tudi parkirati svoje motorno vozilo.

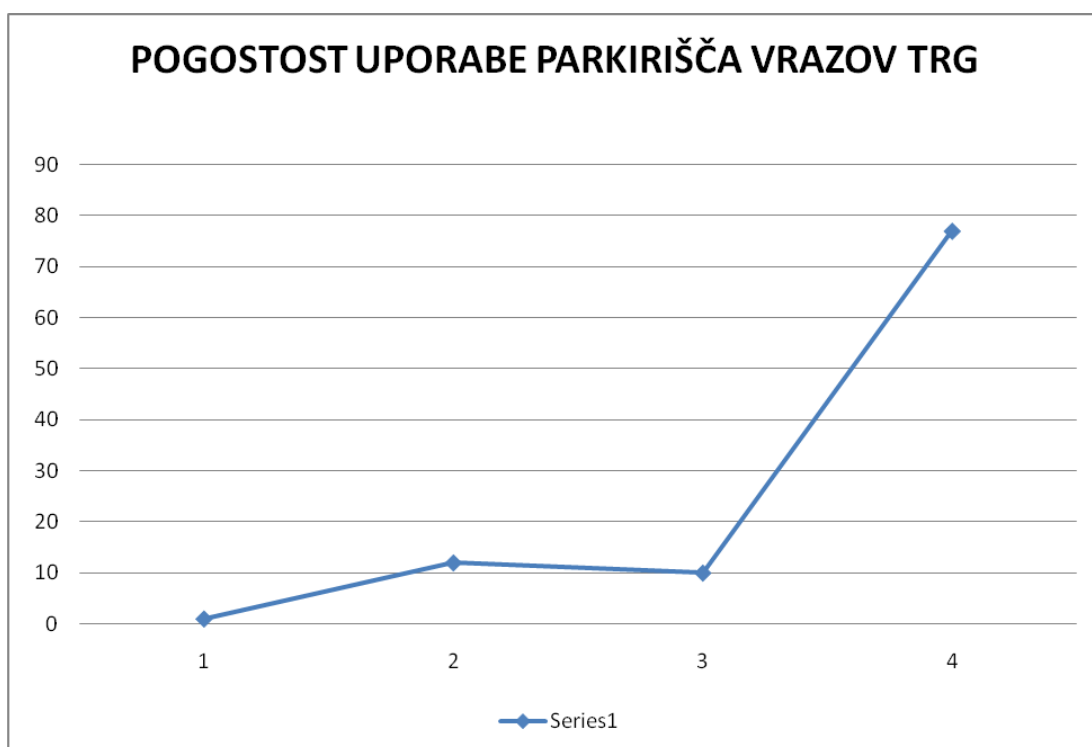
Anketo smo izdelali tudi zato, ker smo želeli preveriti prednosti in slabosti avtomatiziranih parkirišč v primerjavi s klasičnim načinom pobiranja parkirnine z zaposlenim blagajnikom. Glede na odgovore, ki smo jih dobili z anketo, se skoraj vsi vprašani uporabniki, ki vsakodnevno uporabljajo parkirišče, zaradi previsokih cen poslužujejo vsemogočih načinov zlorab. Cene parkirišča tako ne poravnajo v celoti, saj bi to za njih postal prevelik strošek ob prihodu na delo. To pa je že eden izmed argumentov, ki govorijo v prid klasičnemu načinu pobiranja parkirnine ali pa vsaj v naložbo dobrega videonadzornega sistema, ki bi omogočal vpogled v način zlorabe, s tem pa tudi v možnost sankcioniranja.

Najpomembnejše vprašanje za našo izdelavo diplomske naloge je bilo pogostost uporabe parkirišča na Vrazovem trgu. Podatke smo strnili v tabelo:

Tabela 5: Pogostost uporabe parkirišča Vrazov trg (izraženo v %)

Danes prvič (1)	Redko (2)	Vsaj 1x tedensko (3)	Vsaj 4x tedensko (4)
1%	12%	10%	77%

Odgovore vprašanih smo prikazali tudi v grafu:

**Graf 1: prikaz stanja iz tabele 5**

7 ZAKLJUČEK

Kot smo lahko ugotovili v samem diplomskem delu, je parkirnih mest v okolici UKC premalo glede na količino mirujočega prometa. Sama parkirna hiša Šarabon ima sicer vedno nekaj prostih parkirnih mest, vendar je cenovno težko dostopna večini obiskovalcev UKC, predvsem tistim, ki vsakodnevno obiskujejo svojce, še posebej tiste najmlajše. Tudi nova pediatrična klinika ne obljublja rešitev v zvezi z mirujočim prometom, še huje, pričakuje se še večje težave v zvezi s tem, saj bolnica ne bo imela svojega parkirišča.

Rešitev, ki jo vidimo v primeru mirujočega prometa v okolici UKC, je izgradnja nove parkirne hiše v okolici, vsekakor pa z bolj dostopnimi cenami. Primerna lokacija za izgradnjo nove parkirne hiše bi bila na mestu sedanjega parkirišča na Bohoričevi ulici. Glede na lokacijo in površino urejenega parkirišča, ki šteje 155 parkirnih mest, se nam zadeva zdi prostorsko mogoča z izgradnjo parkirne hiše. V kolikor upoštevamo dejstvo, da je sedanje parkirišče locirano ob vstopu na urgentni blok UKC in v neposredni bližini nove Pediatrične klinike, lahko ugotovimo, da bo to parkirišče, ki velja v okolici UKC že sedaj za najbolj zasedeno, neprestano polno, kar pa bo povzročalo težave voznikom, ki bi se po Bohoričevi ulici želeli peljati, oviran pa bo tudi dostop reševalnim vozilom na urgentni blok in v novo Pediatrično kliniko. Z vidika pretočnosti prometa, ki poteka mimo parkirišča na Bohoričevi ulici, je izgradnja še ene parkirne hiše praktično nujna.

Glede na to, da vsi živimo v naglici, se na delovno mesto vozimo najraje s svojim osebnim vozilom, še posebej če ne živimo v Ljubljani, kjer je najboljši dostop do javnega prevoza. Upoštevati moramo dejstvo, da je zasedenost osebnih vozil le nekaj več kot ena oseba na vozilo. Podatek smo preverili ob uri, ko največ ljudi prične z delom (delavnik med 7:00 in 8:00 uro zjutraj) z opazovanjem in štetjem vozil. Le v redkih primerih je v vozilu sedela več kot ena oseba. Od sto prešteti vozil smo našli kar devetinsedemdeset takih, kjer je v vozilu le voznik, v sedemnajstih vozilih sta bila voznik in en sopotnik, le v treh vozilih so bili v vozilu trije (voznik in dva sopotnika), pravo srečo pa smo imeli, da smo opazili eno vozilo s štirimi potniki (voznik in trije sopotniki).

7.1 OCENA UČINKOV

Urejenost parkirnih mest v okolici UKC je pomembna za prebivalce Ljubljane, še bolj pa za vse tiste obiskovalce bolnic, ki se v Ljubljano pripeljejo iz vse Slovenije. Nekateri med njimi so bolniki, ki v UKC opravljajo specialistične preglede, nekateri so hospitalizirani, do bolnice so se morda pripeljali s svojim vozilom, ki ga nekje morajo parkirati, nekateri so le obiskovalci, upoštevati pa moramo tudi vse zaposlene, ki se na delo nimajo možnosti pripeljati z javnim prevoznim sredstvom.

Na Bohoričevi ulici bo s selitvijo v novo Pediatrično kliniko tako povečan mirujoči promet, da bo vprašljiva varnost vseh udeležencev v prometu. V okolici bodo nastajali zastoji zaradi čakajočih vozil, ki bodo želela parkirati na omenjenem

parkirišču, povečal pa se bo tudi prevoz reševalnih vozil, ki bodo vozila male bolnike v novo Pediatrično kliniko. V tej kliniki ne bo le preseljena bolnica, ki je trenutno na Vrazovem trgu, temveč bodo tu mali bolniki, ki so trenutno v Mestni otroški bolnici na Ulici Stare pravde in tisti, ki so na oddelku pediatrične kirurgije v osrednji zgradbi UKC.

Upoštevajmo, da je trenutno parkirišče s 155 parkirnimi mesti že sedaj vse večkrat popolnoma zasedeno; da vozila, ki čakajo na parkirni prostor stojijo v vrsti že na Njegoševi; da bo čakajočih vse več zaradi povečanja prometa na tej lokaciji, s tem pa bo ogrožena varnost ostalih udeležencev v prometu in varnost tistih, ki jim bodo v reševalnih vozilih skušali rešiti življenje, pri katerih lahko sekunde pomenijo življenje ali smrt, le - te pa bodo izgubljali zaradi čakajočih na parkirni prostor. Zato je vsekakor na mestu rešitev, ki jo predlagamo – izgradnja nove parkirne hiše.

7.2 POGOJI ZA UVEDBO

Za uresničitev opisane možnosti predlagamo, da MO Ljubljana ustanovi posebno delovno skupino, ki bo podrobneje preučila nastajajoči problem, in z načrtnim in raziskovalnim delom poskušala uresničiti dani predlog.

Pri sestavi skupine bi bilo predvsem pomembno, da bi bila sestavljena iz strokovnjakov različnih strok. Pomembno bi bilo vključiti strokovnjake s področja gradbeništva, prometa, informatike, odvetnike in ekonomiste, ki bi pomagali preučiti možnosti nižjih, dostopnejših cen parkirnih ur. Tu bi bilo pomembno del parkirne hiše nameniti zaposlenim z ugodnimi pogoji mesečnih ali celo letnih najemov parkirnih mest. Morda bi se našla rešitev tudi za starše malih bolnikov, ki ob njihovih posteljah prebijejo vse proste ure in celo noči. Sedanje cene jim močno otežijo že tako težak položaj zaradi otrokove bolezni. Vse te rešitve se lahko uredi po posameznih etažah parkirne hiše.

S strani informacijske tehnologije kot tudi s strani gradbene stroke je možna ureditev tako, da se zgoraj navedenim nameni poseben vhod v kletne etaže, iz katerih je možen dostop v prostore UKC, vsem ostalim pa se nameni etaže v nadstropjih z drugim dovozom in izstopom na ulico.

S finančnega vidika bi bil ta projekt zelo zahteven, saj bi bilo potrebno zagotoviti ustrezno vsoto denarja, kar pa je v času recesije vse prej kot lahka naloga. Morda bi bilo potrebno poleg občinskega denarja v projekt vložiti tudi sredstva državnega proračuna in privatnih vlagateljev (sponzorjev). Parkirna hiša bi bila namenjena ne samo prebivalcem MO Ljubljana, temveč in predvsem tistim, ki se v okolico UKC dnevno vozijo iz drugih krajev Slovenije.

7.3 MOŽNOSTI NADALJNEGA RAZVOJA

Glede na to, da je UKC na zelo neprimerni lokaciji, gledano z vidika mirujočega prometa, je potrebno poiskati ustrezne rešitve. Vsekakor je potrebno zagotoviti

zadostno število parkirnih mest, kajti le tako bo poskrbljeno za varnost vseh udeležencev v prometu.

Zato da bi udeleženci v prometu tudi dejansko uporabljali parkirne hiše, tako obstoječo kot tudi predlagano, pa bi morali poskrbeti mestni redarji in policisti s poostrenim nadzorom nad mirujočim prometom v okolici UKC. Žal v teh primerih le ustrezna represija pomeni zagotovitev upoštevanja pravil. Neurejenost mirujočega prometa v okolici UKC lahko, v ne tako zelo oddaljeni prihodnosti, pomeni resno težavo pri prometni ureditvi mesta Ljubljane, saj UKC stoji ob eni od mestnih vpadnic – Zaloški cesti.

LITERATURA IN VIRI

- 1) Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1) uvodna pojasnila Miha Molan.-
1.natis.-Ljubljana: GV Založba, 2004
- 2) Hevka P: Priročnik; Urbanizem in cestni promet, marec 2006
- 3) Inernetna stran:
<http://www.uradnolist.si/1/objava.jsp?urlid=2006133&stevilka=5573>
http://cpp.avtosole.com/tmpl_images/meni.swf
<http://www.jh-lj.si/>
<http://kalamar-architects.com/psarabon.html>
- 4) fotografije: posneto v novembru in decembru 2008 – Jasna Petar
- 5) tabele: vir Jasna Petar
- 6) graf: vir – anketa Jasna Petar
- 7) slike: prometni znaki, vir: <http://cpp.avtosole.com>