



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA JAVNO UPRAVO



EVROPSKA UNIJA  
EVROPSKI  
SOCIALNI SKLAD

## **ANALIZA OKVIRA ZA PARKIRNE POLITIKE**

### **Avtorici:**

Senka Šifkovič Vrbica  
Manja Kunšek Guček

### **Posodobil:**

Aljoša Petek, 9.9.2019,  
zaradi sprememb prostorske in gradbene zakonodaje.

Mreža za prostor, Pravno-informacijski center nevladnih organizacij – PIC

Ljubljana, September 2019

## Vsebina

UVOD.....	3
1. Predstavitev problema .....	3
2. Obvezujoči pravni okvir za parkirno politiko .....	5
2.1. Predpisi urejanja prostora .....	5
2.2. Predpisi za graditev objektov .....	8
2.3. Predpisi o cestah in prometu .....	9
2.4. Občinski odloki .....	10
3. Neobvezujoč okvir za urejanje prometne politike – strateški dokumenti .....	10
3.1. Strategija prostorskega razvoja Slovenije .....	10
3.2. Resolucija o prometni politiki in Strategija razvoja prometa .....	11
3.3. Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti .....	12
4. Zaključek in priporočila.....	13
VIRI .....	15

## UVOD

Ponudba parkirnih mest se kaže kot eden glavnih dejavnikov za izbiro prometnega načina. Če je parkirnih mest na voljo veliko, bo potovalne navade zelo težko spremeniti v smeri trajnostne mobilnosti. Zato je upravljanje ponudbe parkirnih mest oz. parkirna politika ključen del prometnih politik na lokalni ravni. Pri nas je zavedanje o tem razmeroma šibko, na ponudbo parkirnih mest še najbolj neposredno vplivajo prostorski akti ali drugi odloki, ki največkrat vežejo potrebo po načrtovanju parkirnih mest na gradbeno dovoljenje. Skoraj povsod opredeljujejo minimalni standard za število parkirnih mest in ponudbe parkirnih mest navzgor ne omejujejo, kar je v nasprotju s sodobno prakso v zvezi s parkiranjem. S to analizo želimo predstaviti normativni okvir za razvoj sodobnih parkirnih politik pri nas ter predlagati morebitne spremembe.

### 1. Predstavitev problema

V Sloveniji je zrak prekomerno onesnažen predvsem z delci PM10 in prizemnim ozonom. Večji oziroma glavni delež onesnaženja z delci PM10 in prizemnim ozonom povzroča promet.<sup>1</sup> Slovenija se tako glede onesnaženja z delci in s prizemnim ozonom uvršča med države Evropske unije z bolj onesnaženim zrakom.<sup>2</sup>

Za Slovenijo je od sedemdesetih letih značilna suburbanizacija, ki jo je omogočila visoka stopnja motorizacije prebivalstva in dobra mobilnost po cestnem omrežju. Značilne so dnevne selitve s suburbaniziranih območij v večja zaposlitvena središča.<sup>3</sup> V potniškem prometu tako prevladuje uporaba osebnih avtomobilov, javni potniški promet (JPP) pa je kljub gosti mreži potniških linij in gostoti omrežja postajališč slabo razvit in neučinkovit. K temu prispeva tudi poselitvena struktura Slovenije z velikim številom in razpršenostjo naselij, kar je neugodno za razvoj učinkovitega JPP. Število prepeljanih potnikov v notranjem potniškem prometu upada že od devetdesetih let prejšnjega stoletja, raba osebnih avtomobilov pa se povečuje. Tudi železniško omrežje je slabo razvito, saj je bilo v zadnjih letih zapostavljeno v primerjavi s cestnim omrežjem.<sup>4</sup> Posledica tega stanja je naraščanje osebnih avtomobilov, kot glavno transportno sredstvo za prevoz na delo, praviloma v urbanih centrih. Velik del prostora v mestih, kjer je najbolj dragocen, je tako namenjen parkiranju.

Prometna politika, ki jo narekuje Ministrstvo za infrastrukturo, je del sistema politike gospodarskega razvoja, družbene blaginje ter prostorske in okoljske politike. Za soočanje z izzivi podnebnih sprememb mora biti prometna politika tudi trajnostna. Eno izmed ključnih področij prometne politike je parkirna politika. Omogočanje parkirnih mest v središčih mest, v nakupovalnih središčih ali v poslovnih prostorih vpliva na izbiro prometnega sredstva v prid osebnim avtomobilom, čeprav je cilj trajnostne mobilnosti omejevanje osebnega motornega prometa in uporabe energije ter spodbujanje trajnostnih potovalnih načinov.<sup>5</sup> Vedno večja ponudba (začasnih) parkirišč pa znova zahteva novo cestno infrastrukturo, to vodi v vedno večji promet, kar zopet poveča potrebo po parkirnih zmogljivostih. Navedeno kaže, da je parkirna politika v mestu ključna za oblikovanje prometne politike in prometnega režima v mestu in posledično kvalitete uporabe javnih površin v mestu.

<sup>1</sup> Poročilo o okolju v Republiki Sloveniji 2017, št. 35400-1/2017/5, sprejeto na Vladi 2. marec 2017, str. 47.

<sup>2</sup> Prav tam, str. 60–61.

<sup>3</sup> Tokovi dnevni migrantov so se med letoma 1995 in 2005 ponekod več kot podvojili, v zadnjih desetih letih pa se sicer zaznava manjša rast. Strategija razvoja prometa, 2016, str. 17.

<sup>4</sup> Poročilo o prostorskem razvoju je strokovna podlaga in spremni dokument za prenovno Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, ki je temeljni strateški prostorski dokument države. Poročilo o prostorskem razvoju, Ministrstvo za okolje in prostor – Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, september 2016, točka 3.2.6., dostopno na [http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/prostorski\\_razvoj/proocilo\\_o\\_prostorskem\\_razvoju.pdf](http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/prostorski_razvoj/proocilo_o_prostorskem_razvoju.pdf)

<sup>5</sup> Ministrstvo za infrastrukturo, Trajnostna mobilnost, Dostopno na [http://www.mzi.gov.si/si/delovna\\_podrocja/trajnostna\\_mobilnost\\_in\\_prometna\\_politika/trajnostna\\_mobilnost/](http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/trajnostna_mobilnost_in_prometna_politika/trajnostna_mobilnost/)

Parkirna politika oziroma politika t. i. za »površine mirujočega prometa« se za vsako občino oziroma mesto območje oblikuje na lokalni ravni v občinskih prostorskih aktih. Kot določa 100. člen Zakona o cestah (ZCes-1),<sup>6</sup> so za varen in nemoten potek prometa na občinskih cestah odgovorne občine ter prav tako za prometno ureditev na občinskih cestah. Prometna ureditev pa med drugim obsega tudi ureditev parkiranja in ustavljanja vozil. Vendar pa morajo lokalne skupnosti pri oblikovanju politik slediti ciljem, izhodiščem in usmeritvam za načrtovanje prostorskih ureditev na vseh ravneh, ki jih določi država. Država pripravlja strateške usmeritve za prostorski in urbani razvoj na nacionalni in lokalni ravni, sodeluje v postopkih priprave občinskih prostorskih aktov ter izvaja nadzor nad zakonitostjo prostorskega načrtovanja na ravni občin.<sup>7</sup>

### **Problematika parkiranja v mestih se odraža tudi skozi naslednje vidike:**

- Pričakovanja po brezplačnem parkiranju v mestih – **strošek dragega in dragocenega prostora v mestu:** »Predpisovanje minimalnega števila potrebnih parkirnih mest v prostorskih aktih je zato posredna subvencija osebnemu avtomobilskemu prometu nasproti drugim oblikam prometa, kot so javni potniški promet, kolesarjenje in pešačenje. Od vseh zahteva, da prispevamo znatne zneske za njegovo večjo privlačnost, uporabnikom in ponudnikom parkirišč pa onemogoča, da bi stroške parkiranja zmanjšali z racionalnejšo rabo avtomobilov ali se jim celo izognili z drugačnimi načini dostopnosti.«<sup>8</sup> »Zakaj parkiranje na javnih parkirnih mestih ne more biti zastoj? Preprosto: če javni prostor zasedemo v zasebne namene, ta ni več dostopen komurkoli pod enakimi pogoji, kar pa je pogoj, da lahko govorimo o javnem prostoru. Seveda mora biti za to določena pravična odškodnina.«<sup>9</sup>
- **Degradacija urbanega prostora s parkirišči:** »...zunanja parkirišča so vse prej kot privlačna za oko. Le redkokdo se bo na asfaltni ploščadi, prekriti s pločevino, počutil posebej prijetno ali jo označil za lepo. Nasprotno: parkirišča kakor da srkajo življenjsko energijo iz mesta; večja ko so, grša so in bolj ugonobijo mestni ulični vrveži.« »...ko površina parkirišč preseže devet odstotkov celotne površine nekega območja, postane to do človeka neprijetno: uporabnikov javnega prostora na njem je vse manj, redki posamezniki se v asfaltni pustinji počutijo neprijetno, ogroženo; življenje zamre.«<sup>10</sup>
- **Množenje parkirišč na nepozidanih stavbnih zemljiščih:** V Ljubljani so se namnožila parkirišča na nepozidanih stavbnih zemljiščih, ki sestojijo iz makadamske površine in rampe in seveda sistema za zaračunavanje. Taka parkirišča se posebej okoli za parkiranje »kritičnih« območij zgostijo, saj se zaradi možnega doseganja višje cene, lastnikom spleščajo (okoli Kliničnega centra in Železniške postaje). V Ljubljani je bilo leta 2016 naštetih takih parkirišč za parkiranje okoli 3500 vozil. Tako velika številka nedvomno vpliv na promet v mestu.<sup>11</sup>

<sup>6</sup> Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US in 46/15).

<sup>7</sup> 1. odstavek 11. člena ZPNačrt.

<sup>8</sup> Marko Peterlin, *Kdo plača brezplačno parkiranje*, Mladina, 15. julij 2010 dostopno na [http://www.mladina.si/51166/kdo-placa-brezplacno-parkiranje/?utm\\_source=tednik%2F201028%2Fkdo%5Fplaca%5Fbrezplacno%5Fparkiranje%5F&utm\\_medium=web&utm\\_campaign=oldLink](http://www.mladina.si/51166/kdo-placa-brezplacno-parkiranje/?utm_source=tednik%2F201028%2Fkdo%5Fplaca%5Fbrezplacno%5Fparkiranje%5F&utm_medium=web&utm_campaign=oldLink)

<sup>9</sup> Tadej Žaucer, *Visoka cena brezplačnega parkiranja*, Mladina, 5. november 2011 dostopno na <http://www.mladina.si/86870/visoka-cena-brezplacnega-parkiranja/>

<sup>10</sup> Nejc Černigoj, *Parkiranje v mestu*, Mladina, 3. marec 2017, dostopno na <http://www.mladina.si/179001/parkiranje-v-mestu/>

<sup>11</sup> Peter Pahor, Dnevnik 3. junij 2016, *V Ljubljani vse bolj modna »začasna« makadamska parkirišča*, <https://www.dnevnik.si/1042740331/lokalno/ljubljana/v-ljubljani-vse-bolj-modna-zacasna-parkirisca>, in Peter Pahor, Dnevnik 13. junij 2016, *Kako več tisoč parkirnih prostorov na makadamu ruši prometno politiko*, dostopno na <https://www.dnevnik.si/1042740815/lokalno/ljubljana/kako-vec-tisoc-parkirnih-prostorov-na-makadamu-rusi-prometno-politiko> in Ljubljana pri divjih parkiriščih žrtve lastne politike, Dnevnik, 7. marec 2017, dostopno na <https://www.dnevnik.si/1042764865/lokalno/ljubljana/ljubljana-pri-divjih-parkirisjih-zrtev-lastne-politike>

- **Parkirni normativi:** strokovnjaki so si skoraj enotni, da bi bilo parkirne normative v Ljubljani najbolje odpraviti in določanje parkirnih mest prepustiti investitorjem<sup>12</sup>. Normativi tako po eni strani določajo obvezno število parkirnih mest ob različnih objektih, po drugi strani pa določajo tudi velikost parkirnega mesta. Trend zadnjih let pa kaže, da **postajajo parkirišča za novodobna modna vse večja osebna vozila, premajhna**.<sup>13</sup> Če se površina za parkirno mesto poveča, bo ob danem normiranem številu parkirnih mest še več prostora porabljenega za parkiranje.
- **Kaos s parkiranjem v blokovskih soseskah:** v soseskah, ki so bile zgrajene pred več desetletji število osebnih avtomobilov narašča. *Pomanjkanje parkirnih mest se pojavlja v vseh soseskah, vendar je divje parkiranje bolj moteče, v soseskah, kjer motorni promet in promet pešcev nista strogo ločena. Vdor z avtomobili na odprte površine se pojavlja povsod tam, kjer površine niso nivojsko ločene ali kjer ni elementov, ki bi preprečevali prehod z avtomobili.*<sup>14</sup> Neurejena razmerja s pripadajočimi zemljišči v soseskah večstanovanjskih stavb rešuje Zakon o vzpostavitvi etažne lastnine na predlog pridobitelja posameznega dela stavbe in o določanju pripadajočega zemljišča k stavbi<sup>15</sup>. Lastniki stanovanj v večstanovanjskih stavbah si prizadevajo za pridobitev čim večjega dela pripadajočega zemljišča, žal pa ta želja pogosto izhaja iz potrebe po več parkirnih mestih okoli bloka. S tem pa skupne površine v soseski izgubljajo svojo uporabnost prispevanja h kvaliteti življenja. Situacije se po navedenem zakonu rešujejo po sodni poti za eno večstanovanjsko stavbo. Da bi se ohranila kvaliteta soseske se v praksi tudi skozi sodne postopke iščejo drugačne rešitve.<sup>16</sup>

Tudi v okviru zbora za prostor na temo Kaj je javni interes pri parkirni politiki, ki so se ga udeležili številni strokovnjaki in deležniki pri urejanju prometa v urbanem okolju, je pokazal, da je parkirna politika v mestu ključ za reševanje problema prometa v mestu z njegovimi negativnimi posledicami za skupnost.<sup>17</sup>

## 2. Obvezujoči pravni okvir za parkirno politiko

### 2.1. Predpisi urejanja prostora

Prostorsko ureditev in razvoj v Sloveniji ureja več zakonov. Trenutno je v veljavi **Zakon o urejanju prostora (ZUreP-2)**,<sup>18</sup> iz leta 2017. Že leta 2007 je ZUreP-1 nadomestil **Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt)**,<sup>19</sup> ki je iz ZUreP-1 izvzel in ločeno uredil področje prostorskega načrtovanja, opremljanja zemljišč za gradnjo in prostorske informatike, torej večino vsebine. Sam ZPNačrt se je

<sup>12</sup> *Strokovnjaki: Odpravimo parkirne normative*, Objava Dnevnik, 13. oktober 2016, dostopno na <https://www.dnevnik.si/1042752811>

<sup>13</sup> Gregor Pavšič, *Slovenska parkirišča bi morala biti 20 cm daljša in 30 cm širša*, Sio1NET, 20. marec 2014, dostopno na <http://siol.net/avtomoto/novice/slovenska-parkirisca-bi-morala-biti-20-cm-daljsa-in-30-cm-sirsa-234370> in

*Uradno: parkirna mesta so premajhna, novi predpisi že letos?* Sio1NET, 26. januar 2017, dostopno na <http://siol.net/avtomoto/novice/uradno-parkirna-mesta-so-premajhna-novi-prepisi-ze-letos-434259>

in Davor Matijašič, *Parkirne naprave in standardno vozilo*, diplomska naloga, dostopno na [http://druqq.fgg.uni-lj.si/1837/1/GRV\\_0415\\_Matijasic.pdf](http://druqq.fgg.uni-lj.si/1837/1/GRV_0415_Matijasic.pdf)

<sup>14</sup> Vesna Draksler, *Prestrukturiranje odprtega prostora stanovanjskih sosesk zgrajenih od 1960 do 1980 v Ljubljani*, diplomsko delo, dostopno na [http://www.digitalna-knjiznica.bf.uni-lj.si/dn\\_draksler\\_vesna.pdf](http://www.digitalna-knjiznica.bf.uni-lj.si/dn_draksler_vesna.pdf), str. 55

<sup>15</sup> Zakon o vzpostavitvi etažne lastnine na predlog pridobitelja posameznega dela stavbe in o določanju pripadajočega zemljišča k stavbi (Uradni list RS št. 34/2017)

<sup>16</sup> Ambrož Sardoč, *Cetudi bodo stanovalci lastniki, parkirnih mest ne bo nič več*, Primorske novice, 2. november 2015, dostopno na <http://www.primorske.si/Novice/Goriska/Cetudi--bodo-stanovalci-lastniki-parkirnih-mest-ne>

<sup>17</sup> Inštitut za politike prostora, *Zbori za prostor – kaj je javni interes v urejanju prostora?* 30. avgust 2016, dostopno na <http://ipop.si/2016/05/11/zbori-za-prostor-kaj-je-javni-interes-v-urejanju-prostora/>

<sup>18</sup> Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17).

<sup>19</sup> Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US in 14/15 – ZUUJFO).

večkrat spreminjal in dopolnjeval, najbolj pa leta 2010, ko se je iz njega izločilo državno načrtovanje in je bil za to sprejet **Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP)** <sup>20</sup>. 2017 je bil sprejet **ZUreP-2**. Kot je pojasnjeno v obrazložitvi predloga, ZUreP-2 razveljavlja in nadomešča ZPNačrt, ZUreP-1 ter ZUPUDPP in združuje vsebino urejanja teh zakonov v enem krovnem zakonu.<sup>21</sup>

Kot že omenjeno je trenutno veljavni ZUreP-2 z vidika parkirne politike pomemben kot skupek pravil, ki določajo način oblikovanja in spreminjanja parkirne politike, saj določa vrste prostorskih aktov, njihovo vsebino in medsebojna razmerja ter postopke za njihovo pripravo in sprejem. Cilje prostorskega načrtovanja določa 2. člen ZUreP-2, v drugem poglavju pa so določena načela prostorskega načrtovanja, med katerimi je za obravnavano problematiko najpomembnejše **načelo trajnostnega prostorskega razvoja**, ki določa:

"(1) Z urejanjem prostora se spodbuja trajnostni prostorski razvoj, ki ob upoštevanju ciljev urejanja prostora in na podlagi spremljanja stanja v prostoru omogoča zadovoljevanje potreb sedanje generacije hkrati pa ne ogroža zadovoljevanja potreb prihodnjih generacij.

(2) S trajnostnim prostorskim razvojem se zagotavljata racionalna in učinkovita raba zemljišč in objektov ter usklajena in dopolnjujoča razmestitev dejavnosti v prostoru.

(3) Trajnostni prostorski razvoj se zagotavlja tako, da izmed možnosti za razvoj izberemo tisto, ki je za uresničevanje interesov razvoja in obenem za ohranjanje kakovostnega življenjskega prostora in drugih varstvenih interesov najboljša."<sup>22</sup>

ZUreP-2 je ukinil **državni strateški prostorski načrt**, ki ga je urejal sedaj neveljavni ZPNačrt. Ta je vključeval tudi prometni vidik in zanj so se ovrednotili vplivi njegove izvedbe na gospodarski in socialni razvoj države ter doseganje okoljskih ciljev. Temeljni prostorski in dolgoročni strateški akt je **Strategija prostorskega razvoja Slovenije**,<sup>23</sup> ki je urejena v tretjem poglavju ZUreP-2. Strategija določa strateške usmeritve in izhodišča za urejanje prostora na državni, regionalni in občinski ravni; razvojni dokumenti posameznih področij in dejavnosti ne smejo biti v nasprotju s Strategijo.<sup>24</sup>

Na podlagi Strategije Ministrstvo za okolje in prostor (MOP) pripravi akcijski program, sprejme pa ga Vlada RS. Še bolj relevanten z vidika parkirne politike je regionalni prostorski plan, v katerem se država in občine (regije) uskladijo o prostorskem razvoju posamezne regije. Regionalni prostorski plan vsebuje elemente politike s področja prometa, zelenega sistema regije, prostorske ureditve za javni potniški promet in podobno, s čimer je relevanten tudi za parkirno politiko. Plan je podlaga za regionalni razvojni program,<sup>25</sup> sprejeta pa sta sočasno.

Občinski prostorski akti ne smejo biti v nasprotju s Strategijo, njenim akcijskim programom, in regionalnim prostorskim planom.<sup>26</sup> Žal je trenutno Strategija še v pripravi. Za vse prostorske akte, razen za državni strateški prostorski načrt, pa je pomembno, da 18. člen ZUreP-2 predvideva izvedbo postopka celovite presoje vplivov na okolje, s čimer se seveda lahko presodi, kako zastavljena prometna oziroma parkirna politika vpliva na varstvo okolja v občini.

<sup>20</sup> Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. [80/10](#), [106/10 – popr.](#) in [57/12](#)).

<sup>21</sup> Predlog Zakona o urejanju prostora (EVA: 2016-2550-0006).

<sup>22</sup> 6. člen ZUreP-2.

<sup>23</sup> Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS), Uradni list RS, št. 76/04 in spremembe. Trenutno je MOP v postopku priprave nove Strategije, več na spletni strani <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/prenova-strategije-prostorsk/>.

<sup>24</sup> Tretji in četrti odstavek 66. člena ZUreP-2.

<sup>25</sup> 71. člen ZUreP-2.

<sup>26</sup> Prvi odstavek 75. člena ZUreP-2.

Za parkirno politiko je pomemben Državni prostorski red, ki ga predpiše Vlada z uredbo na podlagi ZUreP-2. Namenjen je zagotavljanju kakovostnih življenjskih razmer v mestih in na podeželju, ohranjanju prepoznavnih značilnosti in vrednot prostora, zagotavljanju poenotenja pravil prostorskega načrtovanja ter upoštevanju strokovnih dognanj na področju urejanja prostora in prostorskega načrtovanja, vključno z zagotavljanjem zadostnih javnih površin v mestih in načrtovanjem družbene infrastrukture. Državni prostorski red določa temeljna pravila urejanja prostora, podrobnejša pravila urejanja prostora, splošne smernice in priporočila za prostorsko načrtovanje, pripravo in izvajanje ukrepov zemljiške politike in izvajanje drugih nalog urejanja prostora, vključno s primeri dobre prakse.<sup>27</sup> Veljavna **Uredba o prostorskem redu Slovenije**,<sup>28</sup> sprejeta na podlagi Državnega prostorskega reda, tako predstavlja temeljne usmeritve in pravila za urejanje prostora in prostorsko načrtovanje. Uredba se **udejanja predvsem skozi vsebino občinskih prostorskih načrtov (OPN)**, nadzor nad njenim izvajanjem pa se izvaja v okviru nadzora nad tem načrtovanjem. Vendar usmeritve te Uredbe iz leta 2004, ob odsotnosti nove strategije prostorskega razvoja in odsotnosti učinkovitega nadzora nad njenim izvajanjem, predstavljajo zelo šibko vodilo urejanja prostora, ki ne upošteva več dejanskega današnjega stanja (ki je posledica tudi premajhnega upoštevanja te Uredbe v preteklih letih).

Uredba govori o parkirni politiki kot »mirujočem prometu«. V 86. členu v okviru določanja meril in pogojev za načrtovanje in graditev objektov. V 95. členu je določeno, da je »pri načrtovanju naselij treba predvideti območja vrtičkov z urejenimi površinami za mirujoči promet in z dostopom za komunalna vozila.« **Za načrtovanje parkirnih površin pa krovno usmeritev Uredba daje v 97. členu**, ki določa:

#### 97. člen

#### **(načrtovanje površin za mirujoči promet)**

*(1) Pri načrtovanju poselitvenih območij je treba za motorna vozila zagotoviti ustrezno število parkirnih mest na površinah za mirujoči promet, pri čemer se v ta namen ne smejo zmanjševati območja zelenih površin in drugih javnih odprtih prostorov.*

*(2) Ustrezno število parkirnih mest za posamezne objekte in prostorske ureditve določajo normativi na podlagi podatkov o objektu ali prostorski ureditvi, kakršni so število stanovalcev objekta, bruto ali neto etažna površina objekta, število delovnih mest v objektu ali število obiskovalcev.*

*(3) Zaradi prilagajanja posebnostim posameznih delov naselij lahko normativi, ki določajo ustrezno število parkirnih mest, za posamezne prostorske ali funkcionalne enote znotraj poselitvenega območja določajo različne pogoje glede potrebnih površin za mirujoči promet.*

*(4) Pri določanju ustreznega števila parkirnih mest je potrebno upoštevati dostopnost javnega potniškega prometa. Z boljšo dostopnostjo do javnega potniškega prometa se število potrebnih parkirnih mest zmanjšuje z redukcijskim faktorjem, ki je odvisen od osnovne namenske rabe območja, kapacitete javnega potniškega prometa ter velikosti naselja.*

*(5) V starih mestnih jedrih ali drugih urbanistično zaključenih delih naselij potrebe po parkirnih mestih ne smejo poslabšati kakovosti ustvarjenih in naravnih sestavin prostora, zato se ustrezno število parkirnih mest zagotavlja tudi na odprtih ali pokritih javnih parkirnih mestih v neposredni bližini, zlasti pa se ustrezna dostopnost zagotavlja z javnim potniškim prometom.*

*(6) Površine za mirujoči promet je treba zagotoviti na gradbeni parceli. Če na gradbeni parceli ni tehničnih ali prostorskih možnosti za zagotovitev ustreznega števila parkirnih mest, je mogoče manjkajoče število parkirnih mest zagotoviti tudi na drugih ustreznih javnih ali zasebnih površinah, če od objekta niso oddaljene več kot 200 metrov, in če je omogočena njihova trajna uporaba.*

<sup>27</sup> 13. člen ZUreP-2.

<sup>28</sup> Uradni list RS, št. 122/04 in spremembe.

*(7) Večje površine za mirujoči promet (1000 m<sup>2</sup> in več) je treba praviloma načrtovati tako, da se v času, ko niso zasedene, lahko namenijo drugim dejavnostim (rekreacija, razne prireditve in podobno).*

ZUreP-2 prinaša v odnosu do Uredbe o prostorskem redu pomembne novosti. Zakon vključuje temeljna pravila urejanja prostora, podrobnejša pravila za urejanje prostora pa določa Uredba. Uredba postaja tudi del državnega prostorskega reda v skladu s četrtem odstavkom 15. člena ZUreP-2: "Podrobnejša pravila urejanja prostora, splošne smernice in priporočila ter primeri dobre prakse se po sprejetju ali pripravi objavijo v zbirki državnega prostorskega reda, ki jo vzpostavi in vodi ministrstvo na enotni vstopni točki prostorskega informacijskega sistema."

## **2.2. Predpisi za graditev objektov**

Novembra 2017 je bil sprejet novi **Gradbeni zakon, (GZ)**,<sup>29</sup> ki se sicer neposredno ne dotika parkirne politike. V četrtem odstavku 2. člena je le določeno, da morajo biti vsi objekti skladni s prostorskimi izvedbenimi akti in s predpisi o urejanju prostora, ter morajo izpolnjevati bistvene zahteve in biti evidentirani. Skladnost objekta s prostorskimi akti se zagotavlja s projektiranjem, v postopku izdaje gradbenih dovoljenj, z gradnjo oziroma izvajanjem del, v postopku izdaje uporabnih dovoljenj ter z uporabo objektov oziroma prostorov njih.

Sicer pa je **GZ** pomembnejši kot pravna podlaga<sup>30</sup> za sprejetje **Pravilnika o minimalnih tehničnih zahtevah za graditev stanovanjskih stavb in stanovanj**.<sup>31</sup> V 3. členu Pravilnik določa pravila glede parkirnih mest in sicer mora biti za vsako stanovanje na parceli namenjeni gradnji zagotovljeno najmanj eno parkirno mesto, **če veljavni prostorski akt ne določa drugače**. Kadar ni tehničnih in prostorskih možnosti za zagotovitev zadostnega števila parkirnih mest, investitor manjkajoča parkirna mesta zagotovi na drugih ustreznih površinah, ki so od stavbe oddaljene največ 200 metrov in je etažnim lastnikom omogočena njihova trajna uporaba. Nadalje 9. člen Pravilnika določa velikost garaže in parkirnih mest. 2. odstavek 9. člena Pravilnika tako vsebuje tabelo, ki določa velikosti parkirnega mesta pri pravokotnem parkiranju, parkiranju pod kotom in vzdolžnem parkiranju.

Namesto **Pravilnika o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb**,<sup>32</sup> ki je določal zahteve v zvezi s parkirišči v 12. členu, je bil junija 2018 sprejet **Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov**.<sup>33</sup> Ta govori o dostopnosti do objektov za funkcionalno ovirane ljudi,<sup>34</sup> a ne omenja parkirišč ali garažnih objektov, kot je to določal njegov predhodnik.

Je pa GZ podlaga za gradnjo parkirišč kot objektov in garažnih hiš. Uredba, izdana na podlagi zakona – **Uredba o razvrščanju objektov**<sup>35</sup> obravnava:

- garažne stavbe, ki imajo 4000m<sup>2</sup> površine kot zahteven objekt,
- garažne stavbe do 50m<sup>2</sup> kot nezahteven objekt,
- garažne stavbe s površino do vključno 20 m<sup>2</sup> kot enostaven objekt,
- samostojna parkirišča do 500m<sup>2</sup> kot nezahteven objekt in
- samostojna parkirišča nad 5000m<sup>2</sup> kot zahteven objekt.

<sup>29</sup> Ur.l.RS, št. 61/2017 s spremembami, z dne 2.11.2017.

<sup>30</sup> 123. člen GZ.

<sup>31</sup> Pravilnik o minimalnih tehničnih zahtevah za graditev stanovanjskih stavb in stanovanj (Uradni list RS, št. 1/11).

<sup>32</sup> Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb (Uradni list RS, št. [97/03](#), [33/07](#) – ZPNačrt in [77/09](#) – odl. US)

<sup>33</sup> Ur.l.RS, št. 41/2018 z dne 15.6.2018.

<sup>34</sup> 9. člen Pravilnika.

<sup>35</sup> Ur.l.RS, št. 37/2018, z dne 1.6.2018.



Uredba določa kaj je zahteven, manj zahteven, nezahteven in enostavni objekt v 5. do 8. člena Uredbe.

### 2.3. Predpisi o cestah in prometu

Na področju prometa imamo dva krovna zakona in sicer **Zakon o cestah** (ZCes)<sup>36</sup>, ki se nanaša na prometno infrastrukturo in **Zakon o pravilih cestnega prometa** (ZPrCP).<sup>37</sup>

**ZCes** vsebuje naslednja določila, ki se nanašajo na parkirišča:

- **parkirišče je prometna površina, ki je namenjena ustavljanju in parkiranju vozil** (50. točka 2. člena);
- pas za parkiranje je označen vzdolžni del vozišča, ki je namenjen ustavitvi in parkiranju vozil v vzdolžni smeri z označenimi ali neoznačenimi parkirnimi mesti (52. točka 2. člena);
- **javno cesto med drugim sestavljajo** tudi servisne prometne površine (počivališča, **parkirišča** in avtobusno obračališče ter podobno) (8. člen);
- v primeru omejitve uporabe javne ceste za posamezno vrsto vozil se lahko uporaba te ceste dovoli za lokalni promet. Lokalni promet pa je promet motornih vozil, ki imajo na tem območju izhodišče ali cilj, promet motornih vozil, katerih vozniki, lastniki ali imetniki pravice uporabe imajo na tem območju stalno ali začasno prebivališče, promet motornih vozil, ki so v lasti oziroma v uporabi pravne ali fizične osebe, registrirane za opravljanje prevozov, ki ima na tem območju sedež ali podružnico in urejeno parkirišče, ali avtošole, ki ima na tem območju sedež ali podružnico in urejeno parkirišče. (37. člen);
- v območju meje naselja **občine vzdržujejo** prometne površine, objekte in naprave na, ob ali nad voziščem državne ceste, ki so v funkciji javnih površin naselja, med drugim **parkirne površine** (62. člen);
- prometno ureditev na občinskih cestah določajo občine, prometna ureditev pa med drugim obsega **tudi parkiranje** in ustavljanje vozil (100. člen).

Na podlagi Zakona o cestah in predhodnega Zakona o javnih cestah je bil sprejet **Pravilnik o projektiranju cest**<sup>38</sup>, ki pa **ne ureja normativov za parkirne prostore** na parkiriščih. Ti so prepuščeni tehničnim normativom za opremo mestnih prometnih površin iz leta 1991<sup>39</sup>.

**Zakon o pravilih cestnega prometa** določa glede parkiranja naslednje:

- **»parkiranje« je prekinitev vožnje iz katerega koli vzroka**, razen ustavitve vozila ali prekinitve vožnje zaradi tega, da se je vozilo izognilo prometni nesreči ali ker je voznik ravnal v skladu s prometnimi pravili (24. točka 3. člena);
- **»zapuščeno vozilo« je motorno ali priklopno vozilo, parkirano na javni cesti** ali na nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet ali na drugi javni površini, ki ni namenjena prometu vozil in nima registrskih tablic ali ni registrirano več kot 30 dni in ni nerabno ali zavrženo motorno vozilo, ki se mu je življenjska doba iztekla zaradi poškodb, starosti ali drugih

<sup>36</sup> Zakon o cestah, (Uradni list RS, št. 109/10 in spremembe)

<sup>37</sup> Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 82/13 in spremembe)

<sup>38</sup> Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06 in 109/10 – ZCes-1)

<sup>39</sup> *Tehnični normativi za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin so kljub starejši letnici izdaje še vedno aktualni in služijo kot osnova pri projektiranju mestnih prometnih površin. V poglavju namenjenemu mirujočemu prometu (poglavje št. 8) navajajo orientacijske vrednosti parkirnih normativov. Iz priloge III. Izvedbenega dela občinskega prostorskega načrta, točka 2.1., str. 30, dostopno na <https://urbanizem.ljubljana.si/index4/JR/files/05.pdf>*

razlogov in je zaradi tega postalo odpadek po merilih iz predpisa, ki ureja ravnanje z odpadki (56. točka 3. člena);

- **občine določijo pogoje, način ter stroške odstranitve** in hrambe vozil, **nepravilno parkiranih** in zapuščenih, pogoje uporabe »liscic«, za kar skrbi občinsko redarstvo (6., 15. in 19. člen);
- ustavitev ali parkiranje na vozišču je dovoljeno le na desni strani vozišča v smeri vožnje in sicer mora biti vzporedno z robom vozišča in sme biti oddaljeno od roba največ 30 cm, razen če je drugače določeno s predpisano prometno signalizacijo. Parkiranje v drugi vrsti, ob parkiranih vozilih, je prepovedano. 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 (65. člen):
- o pravih parkiranja na označenem mestu za invalide je določeno v 67. členu;
- pravila glede izdaje parkirne karte določa minister za promet (11. in 66. člen);
- na določenih cestah ali delih ceste se lahko parkiranje časovno omeji (območja kratkotrajnega parkiranja) tako, da sme trajati največ dve uri, voznik pa mora označiti čas prihoda na vidnem mestu v vozilu in po izteku dovoljenega časa voznik vozilo odpeljati (68. člen);
- izjeme parkiranja na prostoru, kjer to ni dovoljeno, določa 69. člen.

## 2.4. Občinski odloki

Iz predhodnega je razvidno, da je načrtovanje parkirnih površin in nadzor nad parkiranjem v pristojnosti občin, načrtovanje v prostorskih načrtih, parkirni režim in podlaga za nadzor pa v odlokih o prometnih in parkirnih ureditvah. Zato smo v okviru te analize pregledali odloke o prometnih ureditvah v vseh 11 mestnih občinah in še v 5 drugih občinah (Krško, Sežana, Bled, Rogaška Slatina, Postojna). Odloki, ki se pogosto spreminjajo, večinoma urejajo režim parkiranja, ceno, dovolilnice, parkiranje invalidov, drug mirujoči promet, odvoz vozil in nadzor nad spoštovanjem z odlokom določenega režima. Nekateri odloki vključujejo tudi določila o parkiranju električnih vozil (npr. Mestna občina Ljubljana<sup>40</sup>, Mestna občina Kranj<sup>41</sup>), odlok Mestne občine Ljubljana pa vključuje tudi ureditev parkiranja vozil na električni pogon, ki se oddajajo po sistemu »souponorabe avtomobila«. Marca 2019 je Inštitut za politike prostora pripravil analizo parkirnih politik v slovenskih občinah, ki bo v kratkem dostopna njihovi spletni strani.<sup>42</sup>

## 3. Neobvezujoč okvir za urejanje prometne politike – strateški dokumenti

### 3.1. Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije<sup>43</sup>, sprejet na podlagi Zakona o urejanju prostora (ki ga je Zakon o prostorskem načrtovanju ohranil v veljavi) določa naslednje pomembne vsebine glede parkirnih ureditev:

- pri načrtovanju prometnih površin se podpira širjenje centralnih peš površin in razvoj kolesarskega mestnega omrežja ter razvoj javnega potniškega prometa, kot so železnica, tramvaj in avtobus,

<sup>40</sup> Odlok o urejanju prometa v Mestni občini Ljubljana UR RS, št. 8/2017, z dne 17. 2. 2017, dostopno na <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2017-01-0391/odlok-o-urejanju-prometa-v-mestni-obcini-ljubljana?h=odlok%20promet%20ljubljana>

<sup>41</sup> Odlok o pravilih cestnega prometa v Mestni občini Kranj UL RS, št. 22/2017, z dne 28. 4. 2017, dostopno na <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2017-01-1154/odlok-o-pravilih-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-kranj?h=odlok%20promet%20kranj>

<sup>42</sup> ipop.si.

<sup>43</sup> Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, 76/2004, z dne 15. julij 2004)

ter **preprečuje spreminjanje za mesto pomembnih zelenih površin v površine za parkiranje vozil** (točka 1.2.4.2.);

- soodvisno z razvojem poselitve se **prednostno in povezano razvija vse oblike javnega potniškega prometa** v tako imenovani prometni sistem »vlak-bus« v povezavi s parkirišči in kolesarskimi potmi z namenom, da se omogoči sistem »parkiraj in bodi peljan«. V priobalnem območju se pospešuje razvoj javnega pomorskega potniškega prometa. V ožjih urbanih in lokalnih območjih se ob izboljšanju integriranega javnega potniškega prometa **spodbuja tudi razvoj nemotoriziranega prometa kot sta kolesarjenje in pešačenje** (točka 2.1.6., četrti odstavek);
- s **kolesarskimi stezami** in pasovi se opremi najpomembnejše smeri osebnega prometa v urbanih območjih ter se jih **navežuje na** postajališča javnega potniškega prometa in **parkirne površine** za motorna vozila (točka 2.1.9, tretji odstavek);
- podpira in razširja se predvsem javni potniški promet, prednost se daje kolesarjem in pešcem, avtomobilski promet pa se zmanjšuje in z organiziranim parkiranjem ustavlja na robu centralnih površin (točka 5.3. deveti odstavek).

Potrebno je poudariti, da je v postopku sprejemanja nova Strategija prostorskega razvoja Slovenije.<sup>44</sup>

### 3.2. Resolucija o prometni politiki in Strategija razvoja prometa

Resolucija o prometni politiki,<sup>45</sup> sprejeta leta 2006, sicer ne omenja parkirne politike kot orodja, vendar se mora upoštevati pri pripravi občinskih prostorskih načrtov.<sup>46</sup> **Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji**,<sup>47</sup> sprejeta leta 2015, pa je pri analizi in zasnovi prometnega modela že vključila parkirno politiko in sicer dejavnika kot sta razpoložljivost parkirišč in cena parkiranja.<sup>48</sup> Določena je splošna vizija, ki je razdeljena na posamezna področja in eno izmed teh je tudi JPP in trajnostna mobilnost prebivalstva. Za to je treba vzpostaviti **učinkovit sistem JPP**, omogočiti fizično povezovanje prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov in izvajati celovit nabor ukrepov upravljanja mobilnosti za zmanjševanje onesnaževanja iz osebnega prometa. To področje je nadalje razdeljeno na deset manjših sklopov in eden izmed njih je tudi **parkirna politika in parkirni standardi** (str. 203):

*Skladno z obstoječo prometno infrastrukturo in razvojnimi potrebami je treba preučiti ukrep maksimalnega parkirnega standarda. Mesta v Sloveniji in mnogih drugih evropskih državah za novogradnje določajo minimalne parkirne standarde, torej najmanjše število parkirnih mest glede na namensko rabo novogradnje. Nekatere države in mesta so zaradi težav s prometom začeli določati maksimalne parkirne standarde, tj. maksimalno število parkirnih mest v določenih naseljih (predvsem njihovih osrednjih delih), s katerimi obvladujejo rast prometa tam, kjer ga je po izbranih merilih (okoljskih, infrastrukturnih ipd.) preveč. Parkirna politika mest naj z višjimi cenami parkiranja v mestnih središčih in nižjim cenami proti njihovem obrobju v kombinaciji z učinkovito mrežo P + R zagotovi, da bo v mestna središča pripeljalo čim manj avtomobilov.*

Posredno je s parkirno politiko povezano uvajanje intermodalnih prestopnih točk s sistemom P+R ter zadostnim številom pokritih in varovanih parkirišč za kolesa; izboljšanje možnosti za hojo in

---

<sup>44</sup> Postopek lahko spremljate na spletni strani Ministrstva - <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/prenova-strategije-prostorsk/>.

<sup>45</sup> Resolucija o prometni politiki, (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo), Uradni list RS, št. 58/06.

<sup>46</sup> Resolucijo o prometni politiki kot temelj navaja tako Strategija razvoja prometa kot tudi Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti za pripravo občinskih prostorskih načrtov objavljene na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo.

<sup>47</sup> Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, sprejeta dne 29. julija 2015 s sklepom Vlade št.: 37000-3/2015/8.

<sup>48</sup> Prav tam, str. 79, 87.

kolesarjenje, umeščanje velikih generatorjev prometa (stanovanjske soseke, bolnišnice, nakupovalni in šolski centri, stadioni itd.) ob proge oziroma v bližino postajališč JPP; priprava **smernic za oblikovanje celostnih prometnih strategij na občinski ravni**; izobraževalno-ozaveščanje dejavnosti kot podpora spreminjanju potovalnih navad.<sup>49</sup> Strategija ima šest splošnih ciljev, eden izmed ciljev je tudi zmanjšati okoljske obremenitve. Znotraj teh ciljev so določeni štirje posebni cilji, ki določajo, kaj je treba storiti za odpravo težav. Vsak posamezen cilj pa ima podcilje. Četrty posebni cilj, tj. **izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti**, ima podcilj, ki se nanaša na zmanjševanje oziroma ublažitev vplivov na okolje (podcilj 4e). Opis cilja se glasi: preprečevanje, **zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje zaradi dejavnosti povezanih s prometom**, je eden od glavnih ciljev načrta. Cilj strategije je zlasti zmanjšati izpuste toplogrednih plinov povezanih s prometom (prometni sektor je eden od glavnih virov) in onesnaževanja okolja. To naj bi bilo doseženo s sklopom ukrepov glede navad v zvezi z mobilnostjo (premik k javnemu prevozu in okolju prijaznim načinom prevoza) in z izboljšanjem tehnologij za vozila (učinkovitejša in čistejša). Preprečevanje, zmanjševanje in blaženje (morebitnih) vplivov na okolje je pomembno za obstoječo in za novo infrastrukturo.

Zaščita naravnih in grajenih okolij ter pokrajin, preprečevanje izgube biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev, zaščita dediščine in zagotavljanje zdravega okolja (zmanjševanje števila ljudi, ki jih motijo vpliv prometa) so nujni pogoji za razvoj trajnostnega prometnega omrežja.<sup>50</sup> Pomembnejši pa so ukrepi in sicer glede cestnega omrežja, ki **stremijo k uvedbi t. i. omejevalne parkirne politike**. Za zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> in onesnaževanja so učinkoviti ukrepi:

- a) zmanjševanje števila km, ki jih prevozi osebni avto v urbanem okolju (treba je uvesti ukrep omejevalne parkirne politike s plačljivim parkiranjem in omejevanjem površin, ki so namenjene parkiranju osebnih avtomobilov<sup>51</sup>;
- b) povečevanje deleža pešaškega in kolesarskega prometa;
- c) povečevanjem deleža JPP
- d) povečevanjem števila potnikov v avtu, ki se uporablja v urbanem okolju.

Žal pa parkirna politika kot ukrep ni določena za razvoj mestnega omrežja, več pozornosti se namenja različnim vidikom izboljšave JPP.<sup>52</sup>

Oba strateška dokumenta sta tudi del **Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji** za obdobje do leta 2030.<sup>53</sup>

Na podlagi usmeritev strategije in **Smernic za pripravo celostnih prometnih strategij občin** je veliko občin sprejelo ali pristopilo k sprejemu celostne prometne strategije za občino.

### **3.3. Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti**

<sup>49</sup> Ostali sklopi, ki spadajo v področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti so še standard dostopnosti, nadgradnje in izboljšave sistema upravljanja integriranega javnega potniškega prometa, izboljšanje ponudbe JPP, regionalni vidik JPP, uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti ter zelena vozna sredstva JPP. Strategija razvoja prometa, 2015, str. 202–205.

<sup>50</sup> Prav tam, str. 219

<sup>51</sup> Prav tam, str. 229.

<sup>52</sup> Prav tam, str. 232–235.

<sup>53</sup> Uradni list RS, št. 75/16.

Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti<sup>54</sup> morajo upoštevati občine pri pripravi svojih občinskih prostorskih načrtov. Smernice vsebujejo usmeritve s področij:

- 1) zagotavljanja trajnostne mobilnosti z vidika mobilnosti prebivalstva in trajnostnega razvoja,
- 2) razvoja učinkovitega sistema JPP,
- 3) zagotavljanja fizične integracije prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje gospodarske javne službe JPP ter
- 4) potreb po zmanjšanju onesnaževanja iz naslova osebnega prometa.

Ukrepi so enaki kot v Strategiji razvoja prometa, med drugim tudi parkirna politika, skupaj z maksimalnim parkirnim standardom.

#### **4. Zaključek in priporočila**

Nedvomno je parkirna politika ključna za zmanjševanje prometa v mestih. V okviru reševanja problematike prometa in parkirnih površin so se mesta od povečavanja obsega razpoložljivih parkirišč usmerila v izvajanje novih ukrepov parkirne politike – zmanjševanje predpisanega minimalnega števila parkirnih mest v primeru gradnje, uresničevanje mestnih parkirnih strategij, ukinjanje brezplačnega parkiranja in uporaba denarja od parkirnin za izboljšanje pogojev za pešce, kolesarje in javni promet. Ukrepi že kažejo rezultate v korist povečevanja javnega prostora.<sup>55</sup>

V Sloveniji bi bilo potrebno na podlagi dobrih praks, tako tujih, kot domačih postopno spreminjati parkirno politiko na naslednjih segmentih:

1. V strateških dokumentih urejanja prostora določiti temeljne principe trajnostne prometne politike v mestih:
  - v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije;
  - v Prostorskem redu Sloveniji (lahko tudi sprememba 97. člena v korist javnega potniškega prometa);
  - v Državnem prostorskem načrtu, ko bo;
2. Na ravni občin:
  - v občinskih prostorskih načrtih: minimalne parkirne standarde spremeniti v omejevalne parkirne standarde, določati podlage za trajnostno ureditev prometa, povečevanje javnih površin v korist vseh uporabnikov, zamejevati zasebnike, da svoje zelene površine spreminjajo v parkirišča;
  - v odlokih o prometni politiki mesta normirati principe dobrih praks v smeri plačljivosti parkiranja, pri čemer mora cena parkiranja predstavljati ustrezno nadomestilo za zasebno rabo javnega prostora (glede na vrednost javnega prostora), cene uličnega parkiranja pa morajo biti višje kot cene parkiranja v garaži; izboljševanje pogojev za pešce, kolesarje in javni potniški promet;
3. Mehki pristopi:

---

<sup>54</sup> Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti, Ministrstvo za infrastrukturo, 5. maj 2017.

<sup>55</sup> UrbanAct: Driving change for better cities, *Želite zmanjšati promet v mestu, Uporabite orodja parkirne politike*, 29. maj 2017, Dostopno na <http://urbact.eu/zelite-zmanjsati-promet-v-mestu-uporabite-orodja-parkirne-politike>

- promocija dobrih tujih in domačih praks parkirnih politik v mestih;
- spodbujanje sprejemanja celovitih prometnih strategij;
- pri delodajalcih spodbujati sprejemanje mobilnostnih načrtov;
- spodbujanje občin, da prevzamejo (inšpekcijski) nadzor nad izvajanjem občinskih prostorskih načrtov (ko bo sprejet nov Zakon o urejanju prostora).

## VIRI

### Zakonodaja

- Gradbeni Zakon (Uradni list RS, 61/17 in popravki)
- Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS), Uradni list RS, 76/2004, z dne 15. julij 2004.
- Pravilnik o minimalnih tehničnih zahtevah za graditev stanovanjskih stavb in stanovanj (Uradni list RS, št. 1/11).
- Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06 in 109/10 – ZCes-1)
- Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb (Uradni list RS, št. [97/03](#), [33/07](#) – ZPNačrt in [77/09](#) – odl. US)
- Predlog Gradbenega zakona, Ministrstvo za okolje in prostor, (EVA: 2015-2550-0004)  
[http://84.39.218.201/MANDAT14/VLADNAGRADIVA.NSF/18a6b9887c33a0bdc12570e50034eb54/c3898ea3d8681eaec125812400226ab8/\\$FILE/GZ\\_VGNG4\\_18052017.pdf](http://84.39.218.201/MANDAT14/VLADNAGRADIVA.NSF/18a6b9887c33a0bdc12570e50034eb54/c3898ea3d8681eaec125812400226ab8/$FILE/GZ_VGNG4_18052017.pdf)
- Predlog Zakona o urejanju prostora, Ministrstvo za okolje in prostor (EVA: 2016-2550-0006),  
[http://84.39.218.201/MANDAT14/VLADNAGRADIVA.NSF/18a6b9887c33a0bdc12570e50034eb54/5deb7e3c16803337c125812a0027ba36/\\$FILE/ZUREP-2\\_NG7.pdf](http://84.39.218.201/MANDAT14/VLADNAGRADIVA.NSF/18a6b9887c33a0bdc12570e50034eb54/5deb7e3c16803337c125812a0027ba36/$FILE/ZUREP-2_NG7.pdf)
- Resolucija o prometni politiki, (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo), Uradni list RS, št. 58/06.
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, sprejeta dne 29. julija 2015 s sklepom Vlade št.: 37000-3/2015/8. Dostopno prek:  
[http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Strategija\\_razvoja\\_prometa\\_v\\_RS-koncna\\_razlicica-popr\\_tabela\\_okt2016.pdf](http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Strategija_razvoja_prometa_v_RS-koncna_razlicica-popr_tabela_okt2016.pdf)
- Uredba o prostorskem redu (Uradni list RS, št. 122/04 in 33/07 – ZPNačrt).
- Zakon o graditvi objektov (Uradni list RS, št. [102/04](#) – uradno prečiščeno besedilo, [14/05](#) – popr., [92/05](#) – ZJC-B, [93/05](#) – ZVMS, [111/05](#) – odl. US, [126/07](#), [108/09](#), [61/10](#) – ZRud-1, [20/11](#) – odl. US, [57/12](#), [101/13](#) – ZDavNepr, [110/13](#) in [19/15](#))
- Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. [33/07](#), [70/08](#) – ZVO-1B, [108/09](#), [80/10](#) – ZUPUDPP, [43/11](#) – ZKZ-C, [57/12](#), [57/12](#) – ZUPUDPP-A, [109/12](#), [76/14](#) – odl. US in [14/15](#) – ZUUJFO).
- Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 109/10, 57/12, 63/13, 68/16 )
- Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. [80/10](#), [106/10](#) – popr. in [57/12](#)).
- Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. [110/02](#), [8/03](#) – popr., [58/03](#) – ZZK-1, [33/07](#) – ZPNačrt, [108/09](#) – ZGO-1C in [80/10](#) – ZUPUDPP).

- Zakon o urejanju prostora (ZureP-2) (Uradni list RS, št. 61/2017)
- Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 83/04, 45/04, 35/05, 67/05 – odl. US, 69/05, 76/05 – ZDCOPMD, NPB5, 108/05, 70/06 – ZIKS-1B, 105/06, 123/06 – odl. US, 139/06 – ZORed, 37/08, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09, 36/10, 106/10 – ZMV, 109/10 – ZCes-1, 109/10 – ZPrCP, 109/10 – ZVoz, 39/11 – ZJZ-E)

#### **Občinski odloki**

- Odlok o urejanju prometa v Mestni občini Ljubljana UR RS, št. 8 2017, z dne 17. 2. 2017  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2017-01-0391/odlok-o-urejanju-prometa-v-mestni-obcini-ljubljana?h=odlok%20promet%20ljubljana>
- Odlok o ureditvi cestnega prometa, 11. junij 2007  
<http://www.maribor.si/dokument.aspx?id=8842>
- Odlok o občinskih cestah in cestnoprometni ureditvi v Mestni občini Celje, UL RS, št. 101/2001 z dne 12. 12. 2011 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20114353>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskih cestah in cestnoprometni ureditvi v Mestni občini Celje, UL RS, št. 22/2012 z dne 23. 3. 2012  
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlurid=2012872>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskih cestah in cestnoprometni ureditvi v Mestni občini Celje, UL RS, št. 75/2012 z dne 5. 10. 2012  
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlurid=20122873>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskih cestah in cestnoprometni ureditvi v Mestni občini Celje, UL RS, št. 56/2013 z dne 2. 7. 2013  
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlurid=20132152>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskih cestah in cestnoprometni ureditvi v Mestni občini Celje, UL RS, št. 43/2014 z dne 13. 6. 2014  
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlurid=20141762>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskih cestah in cestnoprometni ureditvi v Mestni občini Celje, UL RS, št. 48/2016 z dne 4. 7. 2016  
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlurid=20162085>
- Odlok o prometni ureditvi v starem jedru mesta Koper – Capodistria, UL RS, št. 79/2007 z dne 31. 8. 2007  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2007-01-4115/odlok-o-prometni-ureditvi-v-starem-jedru-mesta-koper---capodistria?h=odlok%20promet%20koper>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o prometni ureditvi v starem jedru mesta Koper – Capodistria UL RS, št. 24 2010 z dne 22. 3. 2010



<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2010-01-1012/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-prometni-ureditvi-v-starem-jedru-mesta-koper---capodistria?h=odlok%20promet%20koper>

- Odlok o občinskih cestah in javnih površinah, UL RS, št. 8 2014 z dne 3. 2. 2014  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=2014211>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskih cestah in javnih površinah, UL RS, št. Št. 22/2016 z dne 25. 3. 2016  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=2016865>
- Odlok o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega pomena v Mestni občini Velenje (uradno prečiščeno besedilo), Uradni vestnik 12/2010, 30. junij 2010  
<http://arhiva.velenje.si/vestniki/2010/vestnik%2012-2010g.pdf>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega prometa v Mestni občini Velenje, Uradni vestnik 27/2010, 1. december 2010  
<http://arhiva.velenje.si/vestniki/2010/vestnik%2027g-2010.pdf>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega prometa v Mestni občini Velenje, Uradni vestnik 7/2011, 23. marec 2011  
<http://arhiva.velenje.si/vestniki/2011/vestnik%2007-2011.pdf>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega prometa v Mestni občini Velenje, Uradni vestnik 13/2014, 4. september 2013  
<http://arhiva.velenje.si/vestniki/2013/vestnik%2013-2013%20%20objava.pdf>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega prometa v Mestni občini Velenje, Uradni vestnik 17/2013, 3. december 2013  
<http://arhiva.velenje.si/vestniki/2013/vestnik%2017-2013%20%20objava.pdf>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega prometa v Mestni občini Velenje, Uradni vestnik 20/2014, 2. julij 2014  
<http://arhiva.velenje.si/vestniki/2014/vestnik%2020-2014%20%20objava.pdf>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega prometa v Mestni občini Velenje, Uradni vestnik 37/2014, 19. november 2014  
<http://arhiva.velenje.si/Vestniki/2014/Vestnik%2037-2014%20%20objava.pdf>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega prometa v Mestni občini Velenje, Uradni vestnik 4/2015, 25. marec 2015  
<http://arhiva.velenje.si/Vestniki/2015/Vestnik%204-2015%20%20OBJAVA.pdf>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega prometa v Mestni občini Velenje, Uradni vestnik 11/2015, 1. julij 2015  
<http://arhiva.velenje.si/Vestniki/2015/Vestnik%2011-2015%20%20objava.pdf>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega prometa v Mestni občini Velenje, Uradni vestnik 3/2016, 23. marec 2016  
<http://arhiva.velenje.si/Vestniki/2016/Vestnik%203-2016%20OBJAVA.pdf>

- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa in varstva prometnih površin posebnega prometa v Mestni občini Velenje, Uradni vestnik 12/2016, 22. junij 2016 <http://arhiva.velenje.si/Vestniki/2016/Vestnik%2012-2016%20%20objava.pdf>
- Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto, UL RS, št. 57/2009, z dne 24. 7. 2009 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2009-01-2843/odlok-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-novo-mesto?h=odlok%20o%20ureditvi%20cestnega%20prometa>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto UL RS, št. 36/2011 z dne 16. 5. 2011 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2011-01-1833/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-novo-mesto?h=odlok%20o%20ureditvi%20cestnega%20prometa>
- Odlok o ureditvi prometa v naseljih mestnega značaja mestne občine Nova Gorica, Uradno glasilo, št. 5/96, z dne 9. 4. 1996 [https://www.nova-gorica.si/uradne\\_objave/index.php?vie=gds&id=20080911103546](https://www.nova-gorica.si/uradne_objave/index.php?vie=gds&id=20080911103546)
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi prometa v naseljih mestnega značaja Mestne občine Nova Gorica, UL RS, št. 53/2015, z dne 17. 7. 2015 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20152215>
- Odlok o pravilih cestnega prometa v Mestni občini Kranj UL RS, št. 22/2017, z dne 28. 4 2017 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2017-01-1154/odlok-o-pravilih-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-kranj?h=odlok%20promet%20kranj>
- Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Murska Sobota, UL RS, št. 110/2011, z dne 31. 12. 2011 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2011-01-5003/odlok-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-murska-sobota>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Murska Sobota, UL RS, št. 25/2017 z dne 19. 5. 2017 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2017-01-1355/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-murska-sobota?h=odlok%20o%20ureditvi%20cestnega%20prometa>
- Odlok o ureditvi cestnega prometa na območju Mestne občine Ptuj, Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 8/2010 <http://www.lex-localis.info/KatalogInformacij/VsebinaDokumenta.aspx?SectionID=72feb947-5013-420e-bfd6-c97fa9e857b3>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa na območju Mestne občine Ptuj, Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 11/2012 <http://www.lex-localis.info/KatalogInformacij/VsebinaDokumenta.aspx?SectionID=3911dde9-f28a-4ea0-9b14-981e40cd9900>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa na območju Mestne občine Ptuj, Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 13/2012

<http://www.lex-localis.info/KatalogInformacij/VsebinaDokumenta.aspx?SectionID=5717424b-8733-4017-b424-0f18d8ab328b>

- Odlok o ureditvi cestnega prometa na območju Mestne občine Ptuj - neuradno prečiščeno besedilo (2), Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 8/2010, 11/2012, 13/2012  
<http://www.lex-localis.info/KatalogInformacij/VsebinaDokumenta.aspx?SectionID=cbad6047-b846-4ff4-b769-6de4ccda58f0>
- Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec, UL RS, št. 68/1995, z dne 24. 11. 1995  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/1995-01-3116/odlok-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-slovenj-gradec?h=odlok%20promet%20slovenj%20gradec>
- Odlok o spremembah odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec, UL RS, št. 33/1997 z dne 6. 6. 1997  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/1997-01-1893/odlok-o-spremembah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-slovenj-gradec?h=odlok%20promet%20slovenj%20gradec>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec, UL RS, št. 71/2011 z dne 21. 11. 1997  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/1997-01-3444/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-slovenj-gradec?h=odlok%20promet%20slovenj%20gradec>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec, UL RS, št. 56/1998 z dne 7. 8. 1998  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/1998-01-2574/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-slovenj-gradec?h=odlok%20promet%20slovenj%20gradec>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec, UL RS, št. 78/1999 z dne 24. 9. 1999  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/1999-01-3745/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-slovenj-gradec?h=odlok%20promet%20slovenj%20gradec>
- Odlok o spremembah odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec UL RS, št. 59/2000 z dne 30. 6. 2000  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2000-01-2728/odlok-o-spremembah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-slovenj-gradec?h=odlok%20promet%20slovenj%20gradec>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec, UL RS, št. 58/2001, z dne 13. 7. 2001  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2001-01-3131/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-slovenj-gradec?h=odlok%20promet%20slovenj%20gradec>

- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec, UL RS št. 79/2006 z dne 27. 7. 2006  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2006-01-3490/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-slovenj-gradec?h=odlok%20promet%20slovenj%20gradec>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec, UL RS, št. 110/2009, z dne 29. 12. 2009  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2009-01-5048/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-slovenj-gradec?h=odlok%20promet%20slovenj%20gradec>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec, UL RS, št. 23/2011 z dne 31. 3. 2011  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2011-01-1029/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-mestni-obcini-slovenj-gradec?h=odlok%20promet%20slovenj%20gradec>
- Odlok o ureditvi cestnega prometa v občini Krško, UL RS, št. 86/2016 z dne 29. 12. 2016  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2016-01-3837/odlok-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-obcini-krsko?h=odlok%20o%20ureditvi%20cestnega%20prometa>
- Odlok o ureditvi, upravljanju in nadzoru mirujočega cestnega prometa v Občini Sežana, UL RS, št. 45/2010 z dne 4. 6. 2010  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20102302>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi, upravljanju in nadzoru mirujočega cestnega prometa v Občini Sežana UL RS, št. 49/2016 z dne 8. 7. 2016  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20162147>
- Odlok o prometnem režimu in obalnem redu na območju Bleda (prečiščeno besedilo), UL RS, št. 113/2000 z dne 8. 12. 2000  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2000-01-4724/odlok-o-prometnem-rezimu-in-obalnem-redu-na-obmocju-bleda-precisceno-besedilo?h=bled%20promet%20odlok>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o prometnem režimu in obalnem redu na območju Bleda, UL RS, št. 41/2001 z dne 25. 5. 2001  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2001-01-2407/odlok-o-spremembah-in-dopolnitvah-odloka-o-prometnem-rezimu-in-obalnem-redu-na-obmocju-bleda?h=bled%20promet%20odlok>
- Odlok o ureditvi cestnega prometa v Občini Rogaška Slatina, UL RS, št. 31/2010 z dne 16. 4. 2010  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2010-01-1463/odlok-o-ureditvi-cestnega-prometa-v-obcini-rogaska-slatina?h=odlok%20o%20ureditvi%20cestnega%20prometa>
- Odlok o dopolnitvi Odloka o ureditvi cestnega prometa v Občini Rogaška Slatina, UL RS, št. 26/2012 z dne 6. 4. 2012  
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20121078>

- Odlok o ureditvi in varnosti cestnega prometa v Občini Postojna, UL RS, št. 19/2009 z dne 13. 3. 2009 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2009-01-0730/odlok-o-ureditvi-in-varnosti-cestnega-prometa-v-obcini-postojna?h=odlok%20o%20ureditvi%20cestnega%20prometa>
- Odlok o spremembi Odloka o ureditvi in varnosti cestnega prometa v Občini Postojna, UL RS, št. 36/2009, z dne 15. 5. 2009 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20091766>
- Odlok o spremembi in dopolnitvi Odloka o ureditvi in varnosti cestnega prometa v Občini Postojna, UL RS, št. 5/2010 z dne 25. 1. 2010 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=2010187>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi in varnosti cestnega prometa v Občini Postojna, UL RS, št. 81/2013 z dne 4. 10. 2013 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20132998>
- Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o ureditvi in varnosti cestnega prometa v Občini Postojna, UL RS, št. 97/2014 z dne 30. 12. 2014 <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=20144116>

#### **Ostalo**

- Ambrož Sarđoč, *Četudi bodo stanovalci lastniki, parkirnih mest ne bo nič več*, Primorske novice, 2. november 2015, dostopno na <http://www.primorske.si/Novice/Goriska/Cetudi--bodo-stanovalci-lastniki-parkirnih-mest-ne>
- Davor Matijašić, Parkirne naprave in standardno vozilo, diplomatska naloga, dostopno na [http://drugg.fgg.uni-lj.si/1837/1/GRV\\_0415\\_Matijasic.pdf](http://drugg.fgg.uni-lj.si/1837/1/GRV_0415_Matijasic.pdf)
- Gregor Pavšič, Slovenska parkirišča bi morala biti 20 cm daljša in 30 cm širša, SiolNET, 20. marec 2014, dostopno na <http://siol.net/avtomoto/novice/slovenska-parkirisca-bi-morala-biti-20-cm-daljsa-in-30-cm-sirsa-234370>
- Gregor Pavšič, Uradno: parkirna mesta so premajhna, novi predpisi že letos? SiolNET, 26. januar 2017, dostopno na <http://siol.net/avtomoto/novice/uradno-parkirna-mesta-so-premajhna-novi-prepisi-ze-letos-434259>
- Inštitut za politike prostora, Zbori za prostor – kaj je javni interes v urejanju prostora? 30. avgust 2016, dostopno na <http://ipop.si/2016/05/11/zbori-za-prostor-kaj-je-javni-interes-v-urejanju-prostora/>
- Marko Peterlin, Kdo plača brezplačno parkiranje? O prometni politiki in urejanju prostora, 2010, Mladina 28, [http://www.mladina.si/51166/kdo-placa-brezplacno-parkiranje/?utm\\_source=tednik%2F201028%2Fkdo%5Fplaca%5Fbrezplacno%5Fparkiranje%5F&utm\\_medium=web&utm\\_campaign=oldLink](http://www.mladina.si/51166/kdo-placa-brezplacno-parkiranje/?utm_source=tednik%2F201028%2Fkdo%5Fplaca%5Fbrezplacno%5Fparkiranje%5F&utm_medium=web&utm_campaign=oldLink)

- Ministrstvo za infrastrukturo, Trajnostna mobilnost, Dostopno prek:  
[http://www.mzi.gov.si/si/delovna\\_podrocja/trajnostna\\_mobilnost\\_in\\_prometna\\_politika/trajno\\_stna\\_mobilnost/](http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/trajnostna_mobilnost_in_prometna_politika/trajno_stna_mobilnost/)
- Nejc Černigoj, Parkiranje v mestu, Mladina, 3. marec 2017,  
<http://www.mladina.si/179001/parkiranje-v-mestu/>
- Peter Pahor, Ljubljana pri divjih parkiriščih žrtev lastne politike, Dnevnik, 7. marec 2017,  
<https://www.dnevnik.si/1042764865/lokalno/ljubljana/ljubljana-pri-divjih-parkiriscih-zrtev-lastne-politike>
- Peter Pahor, V Ljubljani vse bolj modna »začasna« makadamska parkirišča, 3. junij 2016,  
<https://www.dnevnik.si/1042740331/lokalno/ljubljana/v-ljubljani-vse-bolj-modna-zacasna-parkirisca>
- Peter Pahor, Kako več tisoč parkirnih prostorov na makadamu ruši prometno politiko, Dnevnik 13. junij 2016, dostopno na <https://www.dnevnik.si/1042740815/lokalno/ljubljana/kako-vec-tisoc-parkirnih-prostorov-na-makadamu-rusi-prometno-politiko>
- Poročilo o okolju v Republiki Sloveniji 2017, Vlada RS, št. 35400-1/2017/5, datum: 2. marec 2017,  
[http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/pomembni\\_dokumenti/porocilo\\_o\\_okolju\\_2017.pdf](http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/pomembni_dokumenti/porocilo_o_okolju_2017.pdf)
- Poročilo o prostorskem razvoju, Ministrstvo za okolje in prostor – Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, september 2016,  
[http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/prostorski\\_razvoj/proocilo\\_o\\_prostorskem\\_razvoju.pdf](http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/prostorski_razvoj/proocilo_o_prostorskem_razvoju.pdf)
- Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti, Ministrstvo za infrastrukturo, 5. maj 2017, Dostopno prek:  
[http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/dpn/smernice/trajnostna\\_mobilnost.pdf](http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/dpn/smernice/trajnostna_mobilnost.pdf)
- Strokovnjaki: Odpravimo parkirne normative, Dnevnik, 13. oktober 2016, dostopno na <https://www.dnevnik.si/1042752811>
- Tadej Žaucer, Visoka cena brezplačnega parkiranja, Mladina, 5. november 2011 dostopno na [http://www.mladina.si/86870/visoka\\_cena\\_brezplacnega\\_parkiranja/](http://www.mladina.si/86870/visoka_cena_brezplacnega_parkiranja/)
- UrbanAct: Driving change for better cities, Želite zmanjšati promet v mestu, Uporabite orodja parkirne politike, 29. maj 2017, Dostopno na <http://urbact.eu/zelite-zmanjsati-promet-v-mestu-uporabite-orodja-parkirne-politike>
- Vesna Draksler, Prestrukturiranje odprtega prostora stanovanjskih sosesk zgrajenih od 1960 do 1980 v Ljubljani, diplomsko delo, dostopno na [http://www.digitalna-knjiznica.bf.uni-lj.si/dn\\_draksler\\_vesna.pdf](http://www.digitalna-knjiznica.bf.uni-lj.si/dn_draksler_vesna.pdf)

- Vlada RS, Trajnostni urbani razvoj – prehod v zeleno gospodarstvo, vir: [http://www.vlada.si teme\\_in\\_projekti/prehod\\_v\\_zeleno\\_gospodarstvo/ukrepi/trajnostni\\_urbani\\_razvoj/](http://www.vlada.si teme_in_projekti/prehod_v_zeleno_gospodarstvo/ukrepi/trajnostni_urbani_razvoj/)