



DPR

DRŽAVNI PROSTORSKI RED

MIRUJOČI PROMET V URBANIH NASELJIH

PRIPOROČILA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

DIREKTORAT ZA PROSTOR, GRADITEV
IN STANOVANJA

MIRUJOČI PROMET V URBANIH NASELJIH

PRIPOROČILA

DRŽAVNI PROSTORSKI RED
**MIRUJOČI PROMET
V URBANIH NASELJIH**
PRIPOROČILA

Izdalo in založilo: Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja

Besedilo uredila: mag. Mojca Piry
Jernej Červek

Avtorji: dr. Aljaž Plevnik
dr. Luka Mladenovič
Mojca Balant
Simon Koblar

Lektoriranje: Sektor za prevajanje, Generalni sekretariat Vlade Republike Slovenije

Oblikovanje, prelom, priprava za tisk: Iztok Ambrož

Tisk: Demat, d. o. o.

Naklada: 300 izvodov

Ljubljana, januar 2020

www.mop.gov.si

Priporočila Mirujoči promet v urbanih naseljih je dodelano in dopolnjeno gradivo naloge Analiza in izhodišča za prenovu mirujočega prometa v urbanih naseljih v povezavi na prometno politiko, ki jo je po naročilu Ministrstva za okolje in prostor (št. zadeve 430-135/2017; št. pogodbe 2550-17-530004 v novembru 2017) izdelal Urbanistični inštitut RS.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656:711.4

MIRUJOČI promet v urbanih naseljih : priporočila / [avtorji Aljaž Plevnik ... [et al.] ; uredila Mojca Piry, Jernej Červek]. - Ljubljana : Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, 2020

ISBN 978-961-6276-49-8
1. Plevnik, Aljaž 2. Piry, Mojca
COBISS.SI-ID 303199488

»Spreminjajmo mesta, ne podnebja«

Z novim zakonom o urejanju prostora želimo uveljaviti nove prakse ter nov način izvajanja prostorskega načrtovanja na strateški in izvedbeni ravni. Še posebej na izvedbeni ravni, pri načrtovanju prostorskih ureditev in določanju potreb mirujočega prometa v občinskih prostorskih aktih.

Z novim pristopom, ki nam ga omogoča državni prostorski red, imamo možnost, da to začnemo izvajati nemudoma. Ni dovolj le zahtevati poznavanje in spoštovanje zakonskih določb, temveč je treba s priročniki, priporočili in konkretnimi primeri dobrih praks pokazati, kako konkretno določiti posamezne rešitve za urbanistično in krajinsko urejanje, oblikovanje naselij, umestitev prostorskih ureditev v prostor in arhitekturno oblikovanje objektov.

Vsaka vožnja z osebnim vozilom se začne in konča na parkirnem mestu, zato moramo načrtovanju mirujočega prometa posvetiti posebno pozornost. Pri načrtovanju in urejanju prostora je malo področij, ki bi lahko tako ugodno vplivala na kakovost bivanja, spremembe vedenja in potovalnih navad, kot prav upravljanje parkiranja. Pri reševanju vse večjih zagat parkiranja je urbanistično načrtovanje poudarjeno kot učinkovit instrument upravljanja parkiranja in obvladovanja težav na tem področju.

Publikacija Priporočila za mirujoči promet v urbanih naseljih podaja dva pristopa oziroma načina obravnave parkiranja. Prvi predvideva izdelavo celostne parkirne strategije občine kot samostojnega dokumenta, ki celovito obravnava področje parkiranja v občini, na podlagi posebnosti občine postavlja zahteve po gradnji novih parkirnih površin prek normativov ali pa celovito in številsko za posamezno območje. Ta način je zahtevnejši ter primeren za mestne in druge večje občine. Drugi pristop oziroma način obravnave je primeren za manjše občine in nezahtevne lokacije. Temelji na klasičnem parkirnem normativu po dejavnostih, ki ga prilagodimo glede na različne tipe lokacij, dostopnih z javnim potniškim prometom.

Določitev primerne števila parkirnih mest za posamezno dejavnost naj upošteva že vzpostavljeno in načrtovano dostopnost območij tudi z drugimi prometnimi sredstvi. Obravnavati želimo celovito dostopnost med seboj raznolikih območij, ki pomenijo izziv za urbanistično – prometno načrtovanje.

Priporočila naj pri svojem delu uporablja čim več županov, občinskih urbanistov, projektantov, upravnih delavcev na področju urejanja prostora in prostorskih načrtovalcev. Pri tem pa upam, da nam bo uspelo doseči zastavljene cilje in želje na področju prostorskega načrtovanja ter s tem izboljšati kakovost življenja v urejenih naseljih.

Barbara Radovan,
generalna direktorica Direktorata za prostor, graditev in stanovanja

Kazalo vsebine

Seznam kratic	8
Seznam preglednic	8
1 Uvod	9
2 Usmeritve za spremembe pri urejanju parkiranja v prostorskem načrtovanju ...	11
2.1 Dostopnost	11
2.2 Izhodišča	11
2.3 Usmeritve za urejanje mirujočega prometa.....	13
3 Predlog določitve mirujočega prometa z dvema pristopoma obravnave	14
3.1 Prvi pristop obravnave: celostna parkirna strategija občine	14
3.2 Drugi pristop obravnave: računski normativ po dejavnostih	15
4 Nabor zakonodaje, drugih dokumentov in domače literature	20
4.1 Pomembnejši veljavni dokumenti	20
4.2 Predlogi in usmeritve za nadaljnje korake.....	21
5 Ugotovitve tujih praks	22
6 Priloge	23
Priloga 1: Izvlečki ključnih delov veljavnih dokumentov	23
Priloga 2: Pregled tujih praks	27
7 Viri in literatura	31
Uporabljeni izrazi.....	32

Seznam kratic

CPS	celostna prometna strategija
JPP	javni potniški prevoz
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
OPN	občinski prostorski načrt
OPPN	občinski podrobni prostorski načrt
EUP	enota urejanja prostora
PM	parkirno mesto
PR	prostorski red
SPR	strategija prostorskega razvoja
DPR	državni prostorski red

Seznam preglednic

Preglednica 1: Določitev vrste lokacije	15
Preglednica 2: Določitev deleža parkirnih mest po normativu, ki mora biti zgrajen	16
Preglednica 3: Parkirni normativi po dejavnostih	16
Preglednica 4: Delež parkirišč predpisanih v osnovni preglednici (preglednica 3 v normativih), ki mora biti zgrajen	30

1 Uvod

Namen

Mirujoči promet sodi med bolj pereče zagate sodobnih mest in vse bolj tudi manjših naselij. Kot ugotavlja projekt PUSH & PULL (2016), so osebni avtomobili povprečno v uporabi le uro na dan, zanje pa namenjamo ogromno dragocenih mestnih površin. Zato ni težko razumeti, zakaj moramo mirujočemu prometu posvetiti posebno pozornost. Gradnja velikih parkirišč na ciljnih potovanj je draga in okoljsko obremenjujoča, zato bi bilo bolje, da se parkiranja lotimo učinkoviteje – z njegovim upravljanjem. Pri načrtovanju in urejanju prostora je malo področij, ki bi lahko tako ugodno vplivala na kakovost bivanja, spremembe vedenja in potovalnih navad, kot prav upravljanje parkiranja.

Skoraj vsaka vožnja z avtomobilom se konča na parkirnem mestu. Zato je upravljanje parkiranja hkrati tudi upravljanje privlačnosti uporabe avtomobila in upravljanje prometnih zastojev. V primerjavi z drugimi prometnimi usmeritvami, katerih namen je upravljanje uporabe avtomobila, ima **upravljanje parkiranja** dve očitni prednosti:

- upravljanje parkiranja običajno ne zahteva velikih investicij, kot so nove ceste ali dodatna ponudba JPP, zato ga je mogoče udejanjiti v razmeroma kratkem času;
- ena od oblik upravljanja parkiranja že obstaja v skoraj vsakem evropskem mestu, zato je upravljanje parkiranja za javnost mnogo bolj sprejemljivo, kot bi bili novi načini upravljanja uporabe avtomobila, denimo sistem mestnih cestnin (PUSH & PULL, 2016).

Glede reševanja naraščajočih problemov mirujočega prometa vse več razprav poudarja **urbanistično načrtovanje kot učinkovito področje upravljanja parkiranja in obvladovanja teh problemov**.

Parkirni normativi so kot temeljno orodje urbanističnega načrtovanja v številnih mestih del prometne politike, povezane z urbanističnim načrtovanjem. Partnerji projekta PUSH & PULL so ugotovili, da lahko parkirni normativi ugodno vplivajo na prostorski razvoj, predvsem na gradnjo stanovanjskih in drugih nepremičnin. V mestnih gradbenih projektih ali projektih prenove ima je parkiranje pomembno, zlasti z vidika finančne izvedljivosti projekta. Zato so parkirni normativi eno temeljnih nepremičninskih vprašanj in ključ do trdne povezave med urbano prenovo in trajnostno mobilnostjo.

Izzivi:

- rast motorizacije in upad JPP v zadnjih desetletjih;
- pritisk avtomobilov na središča naselij in zaposlitvena središča;
- vzporedna rast suburbanizacije in nakupovalnih središč ter hkratni zaton starih mestnih središč;
- veliko malih občin deluje s podhranjenimi upravami; v pomanjkanju kadrov, ki bi poznali področje in imeli čas, da se z občinskimi prostorskimi načrti (OPN) primerno intenzivno ukvarjajo;
- pomanjkanje sredstev za pripravo kakovostnih strokovnih podlag;
- razpoložljive smernice na področju parkiranja so zastarele in postavljene na predvidevanju zagotavljanja ponudbe, ne upravljanja parkiranja;
- zaradi zgoraj omenjenega je vzpostavljen začaran krog gradnje več (brezplačnih) parkirnih površin, ki spodbuja rabo avtomobila, kar spodbudi potrebo po še številčnejših parkirnih površinah;
- normativi so (kjer jih imajo) večinoma zastavljeni za celotno občino enako, zahtevajo veliko in minimalno število parkirnih mest;
- predvsem v mestih z omejenim prostorom izvajajo drago podzemno gradnjo parkirnih površin, ki ponekod pomeni 40 % vrednosti investicij;
- izzivi upravljanja parkiranja – normativi so postavljeni za gradnjo in nimajo vpliva na poznejše upravljanje izgrajenih površin; ob tem je upravljanje parkiranja ključen podatek za določitev potrebne števila PM.

Dosežki:

- vse več mest in občin zaznava zgoraj navedene izzive na tem področju, nekatere so se dejavno spoprijele z njimi;
- z uporabo dobrih praks EU in evropskih projektov so vse pogostejši posamezni ukrepi za omejitve avtomobilskega prometa ter omejevanje dostopa in parkiranja; tudi v manjših mestih uvajajo upravljanje parkiranja – časovno omejeno in/ali plačljivo parkiranje;
- uvajajo ali širijo se območja za pešce, parkirne površine predstavljamo s trgov in ulic na manj privlačna območja, v večjih mestih tudi pod zemljo;
- sistematično načrtovanje tega področja pomeni šele z načrtovanjem CPS, kamor je zdaj vključenih več kot 60 slovenskih občin, večina mestnih, a tudi veliko manjših;
- zavedanje o možnostih upravljanja parkirnih površin in celo vplivanja na potovalne navade s parkirno politiko raste.

Cilji:

- z novim sistemom parkirnih normativov želimo zagotoviti primerno število parkirnih mest na območju obdelave za opravljanje predvidene dejavnosti – treba je določiti, kaj je primerna količina glede na različne skupine uporabnikov: prebivalci, zaposleni, obiskovalci, stranke, invalidi ter druge osebe z ovirami ali težavami pri dostopnosti;
- zagotoviti želimo ustrezne razmere, v katerih okoliške lokacije ne bi bile obremenjene s parkiranimi vozili zaradi opravljanja dejavnosti na posamezni obravnavani lokaciji;
- z razpoložljivim parkiranjem in parkirno politiko želimo dejavno vplivati na potovalne navade za čim pogostejšo rabo razpoložljivih alternativ (preveriti je treba cenovno konkurenčnost ter ne omogočati preobsežnega brezplačnega parkiranja);
- sistem se mora odzivati na ugotovljene težave in izzive časa ter predvideti spremembe, ki se v prometnem sistemu obetajo v kratkoročni in srednjeročni prihodnosti;
- sistem mora biti prilagodljiv na velikost in tip občine oziroma pri večjih naseljih na dele naselja: male občine, pretežno suburbane ali podeželske – zagotovljeni naj bodo enostavni normativi, ki se odzivajo na veljavne tipologije; mestne občine naj imajo vzpostavljen celovitejši normativ, ki zajema več dejavnikov in urbanih situacij ter možnosti usmerjanja razvoja.

2 Usmeritve za spremembe pri urejanju parkiranja v prostorskem načrtovanju

2.1 Dostopnost

Področje parkirnih normativov za novogradnje je večplastno področje, za katere je v praksi uveljavljenih veliko različnih načinov obravnave oziroma pristopov. Na podlagi pregleda domačih virov in analize številnih dobrih praks ugotavljamo, da ni enovitega pristopa k obravnavi tega področja.

Parkirni normativi so le majhen del večjega področja zagotavljanja parkirnih mest v nekem območju in upravljanja z njimi. Tudi to je le eno od področij celovite obravnave dostopnosti območja. Vsi ti elementi so med seboj povezani in zdajšnja ali zelena dostopnost v območju vpliva na parkirni normativ. Zato je dozodajšnji način uravnavanja parkirnih normativov izključno glede na uporabno površino oziroma število uporabnikov glede na dejavnost pomanjkljiv.

Težava z enotnim normativom na ravni občine, še toliko bolj pa na ravni države, je v tem, da ta ne upošteva **velike raznolikosti lokacij in posebnih primerov**, v katerih uporaba normativov pri načrtovanju novega razvojnega območja nima smisla. Po drugi strani z rahljanjem predpisanega normativa z vsemi predvidenimi (in nepredvidenimi) izjemami ta izgublja pomen.

Uveljavljene državne in mestne smernice priporočajo zastavljanje jasnih ciljev in opiranje na strateške cilje na sorodnih področjih (promet znotraj CPS, prostorsko načrtovanje, okoljske strategije) pri obravnavi in določanju normativa oziroma primernega števila parkirnih mest za dejanske projekte.

Za določitev primernega števila parkirnih mest je poleg dejavnosti pomembno upoštevati vsaj še vzpostavljeno oziroma načrtovano dostopnost območja z drugimi prometnimi sredstvi. Večina smernic vsaj za zahtevnejše objekte in večje generatorje prometa priporoča celovito obravnavo zdajšnje parkirne situacije nekega območja znotraj mobilnostnega načrta in v prizadevanju za doseganje strateških ciljev občine. Ta poleg uporabe parkirnih normativov predvideva še vrsto drugih orodij za načrtovanje in upravljanje parkiranja ter dostopnosti območja z različnimi prometnimi načini.

2.2 Izhodišča

Ministrstvo želi s spremembo zakonodaje na področju urejanja prostora določiti urbanistična merila za načrtovanje površin za mirujoči promet – zlasti za motoma vozila in kolesa v OPN in v OPPN – ter usmeritve za upoštevanje Celostnih prometnih strategij (CPS) v strateškem in izvedbenem delu OPN.

Parkirni normativi, imenovani tudi parkirne zahteve **ali parkirni standardi**, se nanašajo na »število parkirnih mest, ki jih je treba zagotoviti na določeni lokaciji; slednje je pogosto določeno v prostorskih aktih ali razvojnih zahtevah na podlagi objavljenih normativov« (Litman, 2006; str. 272).

Parkirni normativi so elementi za urejanje parkirne ponudbe in parkirnega povpraševanja. Pri določanju parkirnih mest so si mnenja deležnikov nasprotujoča: tistih, ki predpisujejo in urejajo ponudbo in povpraševanje, investitorjev (ekonomska upravičenost investicije) ter uporabnikov (manjša ali večja uporaba drugih oblik prevoznih sredstev, slabša ali boljša kakovost življenja v mestih, upadanje oziroma odmiranje posameznih delov mest itn.).

Najpomembnejša težava s parkirnimi normativi je, da »pri postavljanju parkirnih normativov urbanisti zanemarjajo ceno in tudi strošek parkiranja, zato največje zaznano povpraševanje po parkirnih mestih postane najmanjša zahtevana ponudba parkirnih mest« (Shoup, 2005: str. 580).

Parkirne normative lahko oblikujejo državni ali lokalni organi. Lokalni organi lahko parkirne normative uporabljajo kot minimalne ali maksimalne normative.

- **Minimalni parkirni normativi**

Minimalni parkirni normativi se običajno uporabljajo, kadar lokalni organi zahtevajo, da investitor projekta na določeni lokaciji zagotovi dovolj parkirnih zmogljivosti, da se zadosti povpraševanju na tej lokaciji. Cilj je preprečiti, da bi takšna (nova) lokacija, na primer poslovna zgradba, povzročala težave pri parkiranju v bližnji okolici, denimo v bližnjih stanovanjskih območjih.

- **Maksimalni parkirni normativi**

Maksimalni parkirni normativi se večinoma uporabljajo v mestnih središčih, ki so običajno dobro dostopna z javnim potniškim prevozom (JPP), namenjeni pa so omejevanju števila avtomobilov, ki dostopajo do določene lokacije. Če je določeno območje dobro povezano z JPP, je med njegovimi uporabniki manj takšnih, ki potrebujejo avto.

Parkirni normativi so v sodobnih načrtovanjih povezani z dostopnostjo z JPP, kot so bili na primer na Nizozemskem v parkirni politiki A-B-C. Parkirna politika A-B-C je uvedla nov način izračunavanja parkirnih normativov na podlagi dostopnosti lokacije. Na lokacijah tipa A - tj. na lokacijah z odlično dostopnostjo z JPP, ki so bile v bližini pomembnih terminalov JPP – so uporabljali maksimalne parkirne normative, ki so določali 10 do 20 parkirnih mest na sto zaposlenih. Lokacije tipa B, ki so bile dobro dostopne z JPP, so lahko imele nekaj več parkirnih mest. Za lokacije tipa C, ki so bile slabo dostopne z JPP, pa so običajno uporabljali minimalne parkirne normative.

- **Prehod od minimalnih k maksimalnim parkirnim normativom**

Vzorec sprememb v zadnjih letih prehaja od minimalnih k maksimalnim parkirnim normativom. Da bi zmanjšale in/ali upravljale avtomobilski promet v mestih, se mestne oblasti pri novogradnjah ali projektih prenove običajno odločajo za maksimalne parkirne normative. Tako kot so nedavno storili v Sao Paulu (ITDP, 2014) in kot že več let počnejo v Amsterdamu, Zurichu, nekaterih delih Pariza in večjem delu Velike Britanije.

V Londonu je bil prehod od minimalnih k maksimalnim normativom narejen v razvojnem načrtu za širše območje Londona leta 1976. Kot kažejo podatki, to ni imelo škodljivih posledic za nepremičniške projekte. Prav nasprotno, minimalni parkirni normativi običajno zvišujejo stroške gradnje naku-povalnih središč ter poslovnih in stanovanjskih objektov.

- **Prilagodljivi parkirni normativi**

Včasih se lokalne oblasti odločijo za uporabo prilagodljivih parkirnih normativov, ki imajo lahko te lastnosti:

- so značilni za posamezne lokacije;
- vezani so na posebne cilje lokalnih oblasti (npr. soseke brez avtomobilov);
- so rezultat pogajanj z investitorji.

Primer prilagodljivih parkirnih normativov so normativi mesta Orebro na Švedskem. Njihova logika se je spreminjala, in sicer od minimalnega števila parkirnih mest, ki naj bi bila zgrajena na 1000 m², k nedoločenemu številu parkirnih mest.

Sistem temelji na izhodiščnem številu, nizkem minimalnem in maksimalnem številu parkirnih mest. Nizko minimalno raven (v mestnem središču je število novozgrajenih službenih parkirnih mest lahko enako 0!) je mogoče doseči, če gradbeni investitor sprejme posebne mobilnostne rešitve (mobilnostni načrti za ustanove – notranje smernice za pripravo mobilnostnih načrtov za ustanove) in dokaže, da objekt potrebuje manjše parkirne zmogljivosti.

2.3 Usmeritve za urejanje mirujočega prometa

- Urejanje vseh parkirnih normativov na državni ravni naj bi urejali znotraj enega dokumenta.
- Omogočili naj bi primerno prilagodljivost, a hkrati predvideli iznajdljivost investitorjev in onemogočili izigravanje.
- Prilagodljivost naj bi zagotovili tudi glede na tip območja (urbano središče, primestje, zaledje; različna območja: kompaktno mesto, obmestje, hribovito zaledje) in raven storitve (lokalni, regionalni, državni pomen).
- Nasloviti bi morali posebna področja v naseljih, kot so mestna središča brez motornega prometa, stanovanjske soseke, potrebne prenove oziroma v postopku zgoščevanja; pa tudi načrtovanje območij, kot so območja brez oziroma z manj avtomobili (ang. car free in car reduced – primer je mesto Freiburg).
- Manjše občine, ki številčno pomenijo večino, se lahko v svojih OPN neposredno sklicujejo na Osnovne enotne parkirne normative, ki bodo del priročnika.
- Mestne in druge občine, ki jim osnovni parkirni normativi ne zadostujejo, lahko razvijejo parkirne normative z upoštevanjem več zanje pomembnih dejavnikov. Za take občine je najbolj smiselna priprava celostne parkirne strategije. Vendar morajo ti normativi upoštevati iste cilje.

Opredelitve mirujočega prometa morajo obravnavati:

-
- a. **parkiranje osebnih avtomobilov** (število),
 - b. **predlog režimov** (kratkotrajno, plačljivo, z dovolilnico, dostava),
 - c. **parkirna mesta, označena z znakom za invalide** (število, umeščanje),
 - d. **parkiranje avtobusov, kombijev in drugih posebnih vozil,**
 - e. **parkiranje za mopede in motorje** (kjer je to potrebno),
 - f. **parkiranje za kolesa** (stojala in kolesarnice).
-

3 Predlog določitve mirujočega prometa z dvema pristopoma obravnave

V nadaljevanju pojasnjujemo dva pristopa oziroma načina obravnave za bolj učinkovito urejanje mirujočega prometa v urbanih naseljih povezano s prometno politiko.

Prvi pristop je povzet po Flamskih smernicah in predvideva celovit način obravnave z izdelavo celostne parkirne strategije občine kot samostojnega dokumenta, ki celovito obravnava področje parkiranja v občini in na podlagi posebnosti občine postavlja zahteve po gradnji novih parkirnih površin v obliki normativov ali številsko za posamezno območje. Ta način oziroma pristop je nekoliko zahtevnejši ter primeren za mestne in druge občine, kjer je bilo parkiranje zaznano kot eden od pomembnejših izzivov.

Drugi pristop je povzet po Švicarskem standardu za področje parkiranja. Je manj zahteven in primeren predvsem za manjše občine in nezahtevne lokacije. Temelji na klasičnem parkirnem normativu po dejavnostih, ki prilagodimo glede na predvideni delež uporabnikov območja, ki potujejo z JPP in nemo-toriziranimi oblikami prometa.

3.1 Prvi pristop obravnave: celostna parkirna strategija občine

Predlaga pripravo celostne parkirne strategije občine, ki mora biti vpeta v veljavne dokumente občine na tem področju, kot sta CPS, OPP in OPN. Strategija mora vsebovati splošne usmeritve za urejanje in upravljanje parkirnih površin ter določiti posebna območja, kjer veljajo posebni režimi.

Koraki priprave strategije

1. **Analiza stanja:** Za analizo stanja zberemo podatke o številu parkirnih mest in že uveljavljenih režimih. Izvedemo meritve zasedenosti parkirnih mest. Določimo preobremenjena območja in tista, kjer je zasedenost parkirišč majhna. Za območja, določena za novo gradnjo, zberemo podatke o pričakovanem dodatnem prometnem pritisku in ponudbi. Opravimo tudi zbiranje podatkov o pričakovanih uporabnikih.
2. **Pregled potreb in izzivov:** Zbrane podatke združimo v ključne ugotovitve. V krogu deležnikov se razvije vizija na področju parkiranja, ki se opira na realne možnosti razvoja področja in širšo vizijo občine glede prometa in prostorskega razvoja. Kadar do uresničitve vizije vodi več možnih poti, pripravimo napoved oziroma predvidevanje razvoja. V sodelovanju z deležniki izberemo najprimernejšo možnost.
3. **Priprava strategije:** Na podlagi vizije in izbrane napovedi opredelimo ukrepe na področju parkiranja.
4. **Ukrepi sodijo v več kategorij:** Nekateri so povezani s ponudbo in lokacijo, drugi z upravljanjem parkiranja, komunikacijo z uporabniki, parkiranjem v posebnih območjih ter s horizontalnimi (povezovalnimi) ukrepi.

5. **Opredelimo območja z različnimi režimi:** Cenovnimi razredi, dovolilnicami; omejitve dostopa do določenih območij, razmerje med uličnim parkiranjem, parkirišči in zasebnimi parkirnimi površinami ter posebne programe, kot so P + R in P + bike, in smernice za zmanjševanje števila parkiranih vozil v določenem območju, normative za različna območja in podobno.
6. Strokovno predlagani ukrepi morajo za uspešno izvedbo prek predstavitev in razprave prejeti politično podporo.
7. **Izvajanje:** Ta korak pomeni začetek izvajanja posameznih ukrepov po strategiji. Uvedemo potrebne odloke in finančne ukrepe, izvajamo ukrepe na terenu. Vsak od ukrepov mora imeti vgrajeno orodje za spremljanje učinkov. Če se posamezen ukrep izkaže kot neučinkovit, ga ob prenovi strategije nadomestimo z drugim.
8. **Spremljanje in vrednotenje:** Na podlagi zbranih podatkov o posameznih ukrepih te ukrepe prilagajamo. Pripravimo usmeritve za izboljševanje učinkovitosti ukrepov.

3.2 Drugi pristop obravnave: računski normativ po dejavnostih

Povzet in prirejen je po švicarskih državnih parkirnih normativih. Primeren je za prometne lokacije, ki niso veliki povzročitelji prometa.

Izračun potrebnega oziroma dovoljenega števila parkirnih mest poteka v več korakih:

1. **Dejavnosti** novega razvojnega projekta opredelimo na podlagi količin, določenih v normativih **po dejavnosti Preglednice 3:** bruto uporabne površine, število zaposlenih, število sedežev ali postelj in podobno.
2. **Za vsako od dejavnosti določimo zahtevano število parkirnih mest.** Parkirna mesta, vezana na stanovanja, izgradimo v polnem številu. Za preostala parkirna mesta opravimo izračun deleža parkirnih mest, ki morajo biti izgrajena.
3. **Skupno število parkirnih mest** za preostale dejavnosti po normativu dobimo z vsoto vseh zahtevanih parkirnih mest po dejavnostih.
4. Na podlagi **Preglednice 1** določimo **tip lokacije** (razredi od A do E, A – dober dostop z drugimi prometnimi sredstvi, E – slab dostop).
5. Na podlagi **Preglednice 2** določimo razpon deleža parkirnih mest po normativu, ki bodisi mora biti (minimum) ali je največ lahko (maksimum) izgrajen.
6. Na podlagi razpona deleža (korak 5) in skupnega števila **parkirnih mest po normativu** (korak 3) izračunamo razpon števila parkirnih mest, ki bodisi **mora** biti ali je največ lahko **izgrajen**.

Preglednica 1: Določitev vrste lokacije

DOLOČITEV VRSTE LOKACIJE			
Delež uporabnikov območja, ki dostopajo do lokacije peš ali s kolesom*	Pogostnost (frekvenca) javnega prometa v dostopnosti peš (400 m) do lokacije		
	≥ 4-krat na uro	od 1- do 4-krat na uro	brez dostopnosti z javnim prometom
> 50 %	A	B	C
od 25 do 50 %	B	C	D
< 25 %	C	D	E

* Delež določimo na podlagi tipa dejavnosti in omejitev v območju. Če gre za lokalne dejavnosti, ki jih bodo uporabljali večinoma prebivalci neposrednega zaledja območja, lahko predvidevamo več pešcev in kolesarjev. Podobno velja za območja z omejitvami pri dostopu z motornim prometom, kot so območja za pešce v središčih naselij.

Preglednica 2: Določitev deleža parkirnih mest po normativu, ki mora biti zgrajen

DELEŽ PARKIRNIH MEST PO NORMATIVU, KI MORA BITI IZGRAJEN		
vrsta lokacije	minimum	maksimum
A	20 %	40 %
B	40 %	60 %
C	50 %	80 %
D	70 %	/
E	90 %	/

Preglednica 3: Parkirni normativi po dejavnostih

1. Stanovanja in bivanje	
11100 – enostanovanjske stavbe	Dve (2) PM na enoto Za posebna območja, kot so območja z manj ali brez avtomobilov, normativ ne velja.
11210 – dvostanovanjske stavbe	Eno (1) PM na enoto za prebivalce in 1 PM na dve enoti za obiskovalce, ki mora biti javno dostopno. Za posebna območja, kot so območja z manj ali brez avtomobilov, normativ ne velja.
11220 – tri- in večstanovanjske stavbe	Eno (1) PM na enoto, dodatnih 20 % PM za obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna. Za posebna območja, kot so območja z manj ali brez avtomobilov, normativ ne velja.
11302 – stanovanjske stavbe za druge posebne družbene skupine (dijaški, mladinski domovi ipd.)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih, dodatnih 10 % PM za obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna.
11302 – stanovanjske stavbe za druge posebne družbene skupine (študentski domovi, internati, samostani ipd.)	Eno (1) PM na 10 postelj, dodatnih 10 % PM za obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna.
11302 – stanovanjske stavbe za druge posebne družbene skupine (domovi za starejše, varna hiša ipd.)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih, dodatno 1 PM na 5 postelj za obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna.
11302 – stanovanjske stavbe za druge posebne družbene skupine (za socialno ogrožene osebe; za izvajanje socialnih programov, ki vključujejo bivanje)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih, dodatnih 10 % PM za obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna.
11301 – stanovanjske stavbe z oskrbovanimi stanovanji (oskrbovana stanovanja)	Eno (1) PM na enoto, dodatnih 10 % PM za obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna.
vikendi in počitniške hiše	Eno (1) PM na enoto dodatnih 10 % PM za obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna.

2. Poslovno-trgovske dejavnosti

12201 – stavbe javne uprave	Eno (1) PM na 4 zaposlene, za delo s strankami dodatnih 20–50 % PM.
12202 – stavbe bank, pošt, zavarovalnic, ki poslujejo s strankami	Eno (1) PM na 4 zaposlene, za delo s strankami dodatnih 20–50 % PM.
12203 – druge poslovne stavbe (mešani poslovni programi)	Eno (1) PM na 100 m ² za zaposlene, za delo s strankami dodatnih 20–50 % PM.
12301 – trgovske stavbe (lokalna trgovina do 200,00 m ² BTP)	Eno (1) PM na 100 m ² za zaposlene in 2 PM za stranke.
12301 – trgovske stavbe (lokalna trgovina od 200,00 do 500,00 m ² BTP)	Eno (1) PM na 100 m ² za zaposlene in 2 PM za stranke.
12301 – trgovske stavbe (trgovina z neprehranskimi izdelki)	Eno (1) PM na 100 m ² za zaposlene in 2 PM za stranke.
12301 – trgovske stavbe (nakupovalno središče, večnamensko trgovsko-zabaviščno središče nad 500,00 m ²)	Eno (1) PM na 100 m ² za zaposlene in 3 PM za stranke.
12304 – stavbe za storitvene dejavnosti (obrtno-servisne dejavnosti: frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnica ipd.) do 200,00 m ² BTP	Eno (1) PM na 100 m ² za zaposlene in 2 PM za stranke.
12304 – stavbe za storitvene dejavnosti (obrtno-servisne dejavnosti: frizer, urar, čistilnica, fizioterapija, avtopralnica ipd.) nad 200,00 m ² BTP	Eno (1) PM na 100 m ² za zaposlene in 3 PM za stranke.

3. Družbene dejavnosti

12610 – stavbe za kulturo in razvedrilo	Eno (1) PM na 4 zaposlene in 1 PM na 10 sedežev, ki morajo biti javno dostopna.
12620 – muzeji in knjižnice	Eno (1) PM na 100 m ² .
12721 – stavbe za opravljanje verskih obredov	Eno (1) PM na 20 sedežev.
12640 – stavbe za zdravstveno oskrbo (bolnišnice)	Eno (1) PM na 4 zaposlene in 1 PM na 10 postelj za obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna.
12640 – stavbe za zdravstveno oskrbo (zdravstveni dom, ambulante, veterinarske ambulante)	Eno (1) PM na 4 zaposlene, za obiskovalce dodatnih 50 % PM, ki morajo biti javno dostopna.
12630 – stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo (osnovne šole)	Eno (1) PM za zaposlene in 0,2 PM za obiskovalce na učilnico, ki morajo biti javno dostopna. Del PM mora biti pod režimom kratkotrajnega parkiranja.
12630 – stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo (srednje šole)	Eno (1) PM za zaposlene in 0,2 PM za obiskovalce na učilnico, ki morajo biti javno dostopna.
12630 – stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo (posebne šole za ovirane v razvoju)	Eno (1) PM za zaposlene in 0,2 PM za obiskovalce na učilnico, ki morajo biti javno dostopna. Del PM mora biti pod režimom kratkotrajnega parkiranja.
12630 – stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo (visoke šole)	Eno (1) PM na 4 zaposlene in 1 PM na 10 študentov za obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna.
12630 – stavbe za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo (predšolska vzgoja)	Eno (1) PM za zaposlene in 0,2 PM za obiskovalce na skupino, ki morajo biti javno dostopna. Del PM mora biti pod režimom kratkotrajnega parkiranja.

4. Športne dejavnosti

24110 – športna igrišča (brez gledalcev)	Četrtnina (0,4) PM na 100 m ² .
24110 – športna igrišča (s prostori za gledalce)	Četrtnina (0,4) PM na 100 m ² in 1 PM na 10 sedežev, ki morajo biti javno dostopna.
12650 – stavbe za šport (brez gledalcev)	Četrtnina (0,4) PM na 100 m ² .
12650 – stavbe za šport (s prostori za gledalce)	Četrtnina (0,4) PM na 100 m ² in 1 PM na 10 sedežev, ki morajo biti javno dostopna.
12650 – stavbe za šport (pretežno namenjene razvedrilu; velnes, fizioterapija, fitnes, kopališče ipd.)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih in 1 PM na 3 omarice, ki morajo biti javno dostopna.
24110 – športna igrišča (vodni športi, bazenska kopališča na prostem)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih in 1 PM na 200 m ² .
12650 – stavbe za šport (plavalni bazeni in pokrita kopališča brez gledalcev)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih in 1 PM na 3 omarice, ki morajo biti javno dostopna.
12650 – stavbe za šport (plavalni bazeni in pokrita kopališča s prostori za gledalce)	Eno (1) PM na 3 omarice in 1 PM na 10 sedežev, ki morajo biti javno dostopna.

5. Posebne dejavnosti

12111 – hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno nastanitev (hotel, prenočišča, penzioni)	Eno (1) PM na 2 postelji. Za posebna območja, kot so območja z manj ali brez avtomobilov, normativ ne velja.
12112 – gostilne, restavracije in točilnice	Eno (1) PM na 5 zaposlenih in 1 PM na 5 sedežev, ki morajo biti javno dostopna. Za posebna območja, kot so območja z manj ali brez avtomobilov, normativ ne velja.
12120 – druge gostinske stavbe za kratkotrajno nastanitev (mladinska prenočišča)	Eno (1) PM na 10 postelj. Za posebna območja, kot so območja z manj ali brez avtomobilov, normativ ne velja.

6. Proizvodne dejavnosti

12711 – stavbe za rastlinsko pridelavo	
12712 – stavbe za rejo živali	
12713 – stavbe za spravilo pridelka	
12714 – druge nestanovanjske kmetijske stavbe	
12510 – industrijske stavbe (do 200,00 m ²)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih.
12510 – industrijske stavbe (več kot 200,00 m ²)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih.
12520 – rezervoarji, silosi in skladišča (skladišča s strankami)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih in 1 PM na 100 m ² za stranke.
12520 – rezervoarji, silosi in skladišča (skladišča brez strank)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih.
12520 – rezervoarji, silosi in skladišča (razstavnih in prodajnih prostorih)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih in 1 PM na 100 m ² za stranke.
12510 – industrijske stavbe (delavnice za servis motornih vozil)	Eno (1) PM na 5 zaposlenih in 3 PM na popravilno mesto.

7. Drugo

24204 – pokopališča na EUP

Eno (1) PM na 500 m², ne manj kot 10 PM.

12740 – druge stavbe, ki niso uvrščene drugam
(prevzgojni domovi, zapori, vojašnice, stavbe za nastanitev
policistov, gasilski domovi)

Eno (1) PM na 4 zaposlene, dodatnih 10 % PM za
obiskovalce, ki morajo biti javno dostopna.

4 Nabor zakonodaje, drugih dokumentov in domače literature

4.1 Pomembnejši veljavni dokumenti

1. Državna dokumenta na področju prostorskega razvoja (dokumenta sta bila sprejeta leta 2004 in sta zdaj v postopkih prenove):
 - Strategija prostorskega razvoja Slovenije in
 - Prostorski red Slovenije.
2. Državni pravilniki (izvlečki ključnih delov teh dokumentov in pravilnikov so v prilogi 1):
 - Pravilnik o minimalnih tehničnih zahtevah za graditev stanovanjskih stavb in stanovanj,
 - Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb,
 - Pravilnik o minimalnih tehničnih zahtevah za graditev oskrbovanih stanovanj za starejše ter o načinu zagotavljanja pogojev za njihovo obratovanje,
 - Pravilnik o normativih in minimalnih tehničnih pogojih za prostor in opremo vrtca,
 - Pravilnik o minimalnih tehničnih pogojih in obsegu storitev za opravljanje gostinske dejavnosti.
3. Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov ter Slovenski standard: gradnja stavb – Dostopnost in uporabnost grajenega okolja SIST ISO 21542.

Poleg zgoraj navedenega so parkirni normativi objavljeni v nekaterih publikacijah, ki jih prostorski načrtovalci uporabljajo kot vir:

1. Smernice »Tehnični normativi za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin« iz leta 1991 so nezavezujoč dokument, ki pa je bil uporabljen kot vir pri pripravi večine OPN v zadnjem desetletju v Sloveniji.
2. Priporočila za urejanje naselij (Črpes, 2001).
3. Urbanistično planiranje, univerzitetni učbenik (Pogačnik, 2003): povzema normative FGG (1991) in dodane so še nekatere druge vsebine, povezane s parkiranjem.
4. Strokovne podlage za področje parkiranja, ki jih je za Mestno občino Ljubljana leta 2012 pripravil Ljubljanski urbanistični zavod (LUZ). Po zbranih podatkih so to edine naročene strokovne podlage za pripravo OPN v Sloveniji. Uporabljene so bile tudi pri pripravi nekaterih drugih OPN, predvsem za mestne občine. Poleg obravnave tematike v Sloveniji vsebujejo tudi nekaj pregledov dobrih praks urejanja parkiranja v tujini, večinoma na ravni mest.

Ključne ugotovitve so:

1. SPR dobro in precej sodobno opredeljuje usmeritve glede razvoja prometnega sistema v prid rabe alternativ in dajanja prednosti kakovosti bivanja v naseljih.
2. PR predvideva vrsto elementov parkirnih normativov, ki razen v redkih primerih v OPN občin niso bili uporabljeni: prilagajanje normativov posebnostim delov naselij, dostopnost z JPP, posebna obravnava starih mestnih jeder in drugih urbanistično zaključenih delov naselij, raba parkirnih površin za druge dejavnosti.

3. Pravilniki opredeljujejo parkirne normative za določene rabe, ki se v praksi izkazujejo kot težavne glede zagotavljanja primernih parkirnih površin. Vendar nobeden od pravilnikov ne uspe predvideti različnih potreb, ki jih dejansko lahko imajo obravnavane rabe v prostoru.
4. Smernice FGK iz leta 1991 so najpogosteje uporabljan vir v drugi literaturi in pri mnogih OPN. Izdelovalci OPN so do danes opravili razvoj teh smernic na podlagi izkušenj.

4.2 Predlogi in usmeritve za nadaljnje korake

Usmeritve za državno raven:

1. Priprava priročnika z različnimi vsebinskimi rešitvami, ki bi jih lahko občine uporabljale za obravnavo mirujočega prometa in pripravo občinske parkirne strategije.
2. Opredelitev orodij, ki jih občine lahko uporabljajo pri dogovoru z investitorji in razvoj vzvodov, da investitor namesto v gradnjo parkirnih mest lahko investira v dostopnost s preostalimi prometnimi sredstvi.
3. Organiziranje izobraževanja za deležnike pri pripravi prostorskih in prometnih strategij ter komunikaciji z investitorji.
4. Preizkušanje predlaganih rešitev na pilotnem projektu pri razpisu Ministrstva za infrastrukturo (preizkušanje računskega pristopa na različnih tipih novih gradbenih projektov različnih velikosti, preizkušanje celovitega pristopa načrtovanja mirujočega prometa na primeru občine z naseljem mestnega značaja ali mestne občine).

Usmeritve za občine:

Razviti je treba pristop za **obravnavo mirujočega prometa**, ki bo **primeren za velikost in tip občine**. Občine naj na področju parkiranja zastavijo cilje ter predvidijo ukrepe za urejanje področja parkiranja, ki upoštevajo tako gradnjo kot tudi upravljanje parkirnih mest. Najprimernejši okvir za postavljanje ciljev in ukrepov je CPS občine, v večjih občinah pa celostna parkirna strategija.

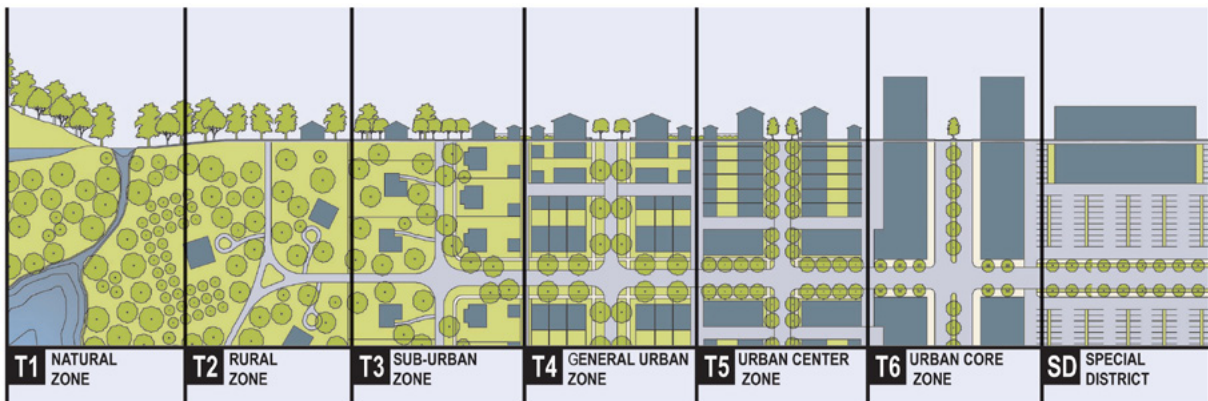
V dogovorih z investitorji je treba iskati načine za izboljšanje dostopnosti območij z različnimi prometnimi sredstvi, ne le osebnim avtomobilom.

5 Ugotovitve tujih praks

Ključna merila, ki jih države in mesta uporabljajo pri načrtovanju in upravljanju parkiranja:

1. Minimalni ali maksimalni parkirni normativi;
2. Parkirne cone;
3. Poleg gradnje še upravljanje in cenovna politika;
4. Vpliv konteksta: mesto/naselje/turistični kraj, dostopnost z alternativnimi načini – predvsem JPP;

Slika: Primer opredelitve različne stopnje urbanosti območij



(vir: Duany Plater-Zyberk & Company, 2009)

5. Medsebojni vpliv dejavnosti v območju;
6. Odškodnine mestu za odstopanje od normativa (Frankfurt);
7. Zmanjšanje normativa za zaposlitvena območja, če sklene investitor pogodbo s ponudnikom JPP o zagotavljanju subvencioniranih vozovnic (Hamburg);
8. Stanovanjska območja z manjšo rabo avtomobila (Hamburg): posebna zasnova območij in dobra dostopnost z JPP;
9. Različni normativi za različne velikosti in tipe stanovanj (garsonjere, velika stanovanja, neprofitna oz. socialna stanovanja, varovana stanovanja) (VB);
10. Maksimalni parkirni normativi (VB);
11. Kombinirana raba parkirišč, izračun na konice dopoldne/popoldne/ponoči (VB);
12. Določevanje normativov v območjih in objekti z izrazito kombinirano rabo;
13. Omejevanje rasti nakupovalnih središč na robu mest, spodbujanje v središčih mest (VB);
14. Parkiranje za avtobuse v turističnih mestih oziroma območjih;
15. Parkiranje za invalidne osebe;
16. Parkiranje za kolesa;
17. Obravnava parkirnih konic (delovni dan dopoldne/popoldne/zvečer, sobota dopoldne)

6 Priloge

PRILOGA 1: Izvlečki ključnih delov veljavnih dokumentov

Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS) glede mirujočega prometa opredeljuje te usmeritve:

5. Povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture: (9) ... Podpira in razširja se predvsem javni potniški promet, daje prednost kolesarjem in pešcem, avtomobilski promet pa zmanjšuje in z organiziranim parkiranjem ustavlja na robu centralnih površin.

1.2.4.2 Prometne površine v naseljih: (1) 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, ter preprečuje spreminjanje za mesto pomembnih zelenih površin v površine za parkiranje vozil.

2.1.6 Javni potniški promet in prometna vozlišča za javni potniški promet: (4) 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 pelji se«.

2.1.9 Kolesarsko omrežje: / .../ S kolesarskimi stezami in pasovi se opremi najpomembnejše smeri osebnega prometa v urbanih območjih ter se jih navezuje na postajališča javnega potniškega prometa in parkirne površine za motorna vozila.

Prostorski red Slovenije

Uredba o prostorskem redu Republike Slovenije glede mirujočega prometa opredeljuje te usmeritve: 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.

(7) Večje površine za mirujoči promet (1000 m² in več) je treba praviloma načrtovati tako, da se v času, ko niso zasedene, lahko namenijo drugim dejavnostim (rekreacija, razne prireditve in podobno).

Pravilnik o minimalnih tehničnih zahtevah za graditev stanovanjskih stavb in stanovanj

Pravilnik se sklicuje na Zakon o graditvi objektov in Stanovanjski zakon. Glede parkiranja opredeljuje:

3. člen (parkirna mesta): Za vsako stanovanje je 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. V letu 2019 je predlog sprememb in dopolnitev Pravilnik o minimalnih tehničnih zahtevah za graditev stanovanjskih stavb in stanovanj kjer se določilo za eno parkirno mesto za vsako stanovanje ukinja.

5. člen (skupni prostori v tro- in večstanovanjskih stavbah): (1) V ali ob stavbi je zagotovljen lahko dostopen pokrit prostor za shranjevanje koles. Velikost kolesarnice se določi tako, da se za vsako načrtovano ležišče v stanovanjski stavbi predvidi 0,60 mesta za shranjevanje kolesa. Če je v prostoru predvideno tudi shranjevanje naprav z motorjem na notranje izgorevanje, je treba v njem izpolniti enake tehnične pogoje, kot veljajo za parkirna mesta motornih vozil.

9. člen (velikost garaže in parkirnih mest): (1) Svetla višina garaž in drugih površin, po katerih je predvidena vožnja z motornimi vozili, ne sme biti manjša od 2,20 metra, razen ob zadnjih stenah pravokotnih ali poševnih parkirnih mest kjer zaradi vgrajene opreme in inštalacij do širine 0,70 metra svetla višina ne sme biti manjša od 1,80 metra. Ta znižanja svetle višine stropa so ustrezno označena in zavarovana. (2) Velikost dovozov in parkirnih mest za osebna vozila, glede na organizacijo parkiranja, ustrezajo zahtevam iz / .../ tabele.

Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb

Glede parkiranja ta pravilnik opredeljuje:

9. člen (zahteve v zvezi z dostopi): (2) Dostopna pot mora omogočati varen in neoviran dostop do objekta z vsake površine, ki pripada objektu, vključno s parkirišča. Imeti mora utrjeno površino, ki mora biti dovolj široka, da se na njej lahko uporablja invalidski voziček, in posebej označena.

12. člen (zahteve v zvezi s parkirišči): (1) Garažni objekt, ki je po določbah tega pravilnika uvrščen med objekte v javni rabi, ki morajo biti brez ovir, mora imeti 5 % parkirnih mest rezerviranih za vozila oseb z invalidskimi vozički. (2) V garažnih objektih in na parkiriščih, ki pripadajo objektom, ki morajo biti brez ovir, morajo biti parkirna mesta, rezervirana za osebe z invalidskimi vozički, označena poševno ali pravokotno na smer vožnje, široka morajo biti 350 cm, da je omogočeno manevriranje z invalidskim vozičkom pri vstopu in izstopu iz avtomobila, njihova površina pa mora biti označena z mednarodnim znakom za dostopnost invalidom. Takšna parkirna mesta morajo biti tudi čim bližje objektu, ki mu pripadajo. Če je na parkirišču, ki pripada objektu, ki mora biti brez ovir, mogoče zagotoviti samo eno parkirno mesto, namenjeno vozilom oseb z invalidskimi vozički, mora biti takšno parkirno mesto tik ob vhodu v objekt. (3) Če objekt, ki mora biti brez ovir, nima lastnega parkirišča, mora biti ob vhodu v objekt zagotovljena možnost za kratkotrajno ustavitve vozila osebe z invalidskim vozičkom.

Pravilnik o minimalnih tehničnih zahtevah za graditev oskrbovanih stanovanj za starejše ter o načinu zagotavljanja pogojev za njihovo obratovanje

Glede parkiranja ta pravilnik opredeljuje:

2. člen (parkirna mesta): (1) Za vsako oskrbovano stanovanje mora biti na gradbeni parceli zagotovljenega najmanj 0,8 parkirnega mesta, najmanj 20 % teh parkirnih mest pa mora omogočati uporabo funkcionalno oviranim osebam, pri čemer mora biti zagotovljeno najmanj eno tako parkirno mesto na stavbo. Parkirna mesta, namenjena funkcionalno oviranim osebam, morajo biti najbližje vhodu v tisti del stavbe, kjer se oskrbovana stanovanja nahajajo. (2) Za vsako stavbo z oskrbovanimi stanovanji mora biti zagotovljeno dodatno parkirno mesto, namenjeno kratkotrajnemu parkiranju motornih vozil oseb, ki oskrbujejo stanovalce. (3) Kadar na gradbeni parceli ni tehničnih in prostorskih možnosti za zagotovitev zadostnega števila parkirnih mest, mora investitor manjkajoča parkirna mesta, razen parkirnih mest za funkcionalno ovirane osebe, zagotoviti na drugih ustreznih površinah, ki so od stavbe oddaljene največ 200 m in so uporabnikom oskrbovanih stanovanj trajno in stalno na razpolago.

Pravilnik o normativih in minimalnih tehničnih pogojih za prostor in opremo vrtca

Glede parkiranja ta pravilnik opredeljuje:

6. člen (parkirišče): Za parkiranje avtomobilov je treba predvideti dva parkirna prostora na oddelek vrtca.

7. člen (gospodarsko dvorišče): Na gospodarskem dvorišču morajo biti površine za:

- dovoz in obračanje dostavnih vozil,
- parkiranje službenih vozil,
- zbirni in odjemalni prostor za smetnjake ali zabojnike za odpadke, plinske postaje in skladišča (cisterne ipd.) za kotlovnico.

Gospodarsko dvorišče mora biti urejeno in opremljeno po veljavnih predpisih.

70. člen (izjeme): Za vrtce iz prejšnjega odstavka, ki so umeščeni v okolje, v katerem zaradi objektivnih okoliščin ni mogoče zagotoviti parkirišč, se ne uporablja 6. člen tega pravilnika. Pri teh vrtcih je potrebno na 8 oddelkov, v času prihoda in odhoda otrok v vrtec, zagotoviti najmanj dva parkirna prostora za parkiranje avtomobilov staršev otrok.

Pravilnik o minimalnih tehničnih pogojih in o obsegu storitev za opravljanje gostinske dejavnosti

Pravilnik je del Zakona o gostinstvu in ga je izdalo Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo v soglasju z ministrom za kmetijstvo in okolje. Glede parkiranja opredeljuje:

6. člen (dostop za goste in parkiranje): (1) Gostinski obrat mora imeti urejen dostop do vhoda za goste. (2) Gostinski obrat, ki je dosegljiv z motornimi vozili, mora zagotoviti gostom parkiranje osebnih vozil. Za vsakih deset sedežev ali pet sob mora zagotoviti parkiranje enega osebnega vozila. (3) Ne glede na prejšnji odstavek se zahteve iz prejšnjega odstavka ne uporabljajo za gostinski obrat v naselju, kjer so parkirni prostori urejeni v okviru javnih parkirnih površin. Ta odstavek se ne uporablja za novogradnje.

14. člen (hotel): (1) Nastanitveni obrat, ki se označuje kot hotel, mora imeti: / .../

- parkirni prostor za goste.

18. člen (motel): (2) Motel nudi: / .../

- parkiranje avtomobilov. (op.: med zahtevami za nastanitveni lokal, ki ga označujemo kot motel, ni parkirnega prostora za goste, ampak le neposredna povezava s tranzitnimi potmi).

24. člen (kamp): (1) Nastanitveni obrat, ki se označuje kot kamp, je prostorsko in funkcionalno zao-krožen, ograjen in varovan prostor, ki mora imeti: / .../ 15. parkirni prostor pred vhodom v kamp, če ni možnosti postavitve avtomobila na kampirnem prostoru.

Slovenski standard ISO 21542 – Dostopnost in urejenost grajenega okolja

Dostopnost grajenega okolja se nanaša na glavne človekove zmožnosti, ki naj jih upoštevamo pri projektiranju. Ključno vprašanje dostopnosti sta vstop in enostavna uporaba za posameznike, med katerimi so tudi osebe z posebnimi potrebami (okvare sluha, vida, gibalne ovire ipd.). V poglavju 6.2 standarda ISO 21542 je opredeljeno **število označenih dostopnih parkirnih mest**.

Če ni na voljo nobenih državnih zahtev ali predpisov, veljajo te minimalne zahteve glede števila parkirnih mest:

- na vsakem parkirišču naj se zagotovi vsaj eno označeno dostopno parkirno mesto,
- do 10 parkirnih mest : eno označeno dostopno parkirno mesto,
- do 50 parkirnih mest : dve označeni dostopni parkirni mesti,
- do 100 parkirnih mest: štiri označena dostopna parkirna mesta,
- do 200 parkirnih mest: šest označenih dostopnih parkirnih mest,
- več kot 200 parkirnih mest: šest označenih dostopnih parkirnih mest + eno označeno dostopno parkirno mesto na vsakih 100 dodatnih parkirnih mest,
- v specializiranih objektih, kot so zdravstvene ustanove, trgovska središča, objekti za rekreacijo, naj se upošteva večje število označenih dostopnih parkirnih mest.

PRILOGA 2: Pregled tujih praks

Pregled tuje literature in prakse za državno in lokalno raven

Državna ali regionalna raven:

- Avstrija,
- Velika Britanija,
- East Midlands, Velika Britanija,
- Essex, Velika Britanija,
- Flandrija, Belgija,
- Greater Manchester, Velika Britanija,
- JV Škotska, Velika Britanija,
- Švica.

Podrobneje so bile pregledane državne smernice Avstrije, Velike Britanije, Flandrije in Švice.

Mestna raven:

- Bruselj, Belgija,
- Bern, Švica,
- Lincolnshire, Velika Britanija,
- London, Velika Britanija,
- Reading, Velika Britanija,
- Richford, Velika Britanija,
- Zurich, Švica.

Poleg tega so bili opravljeni pogovori s strokovnjaki iz Avstrije, Švice, Velike Britanije, Belgije in Nizozemske. Večinoma gre za partnerje v projektih PUSH & PULL, EVIDENCE in PROSPERITY.

AVSTRIJA

Sonaravno upravljanje parkiranja: smernice za dežele, mesta, občine, podjetja in investitorje

(Umweltfreundliches Parkraummanagement: Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger, 2015)

Smernice za sonaravno upravljanje parkiranja za dežele, mesta, občine, podjetja in investitorje je izdalo avstrijsko zvezno ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo, okolje in upravljanje voda leta 2015 v okviru njihovega programa spopadanja s podnebnimi spremembami Klimaaktiv. Izhodišča smernic so okoljska – vpliv prometa na klimatske spremembe – in izhajajo iz ciljev njihove podnebne strategije.

Smernice naslavljajo celotno področje upravljanja parkiranja, v katerem so parkirni normativi eden od instrumentov. Cilj smernic je bil povečanje zavedanja vseh deležnikov o pomenu in koristih upravljanja parkiranja, prikaz možnosti znižanja stroškov gradnje za investitorje, prikaz dobrih praks doma in v tujini ter prikaz možnih načinov obravnave za izvajanje ukrepov upravljanja parkiranja.

Predstavljena so izhodišča upravljanja mobilnosti in parkiranja, pa tudi vpliv parkiranja na strukturo naselij, zdajšnje ureditve parkiranja v zakonodaji in v postopku načrtovanja. Prostorsko načrtovanje je v Avstriji pristojnost zveznih dežel, zato se ureditev parkirnih normativov razlikuje med deželami in občinami.

Slika: Stanje parkirnih normativov po avstrijskih zveznih deželah (BMLFUVV, 2015)

Tab. 5: Auszugsweise Übersicht der Stellplatzanforderungen gemäß BauO (modifiziert nach Karajan 2001, Bundeskanzleramt 2010, 2011, 2015).

	Einfamilienhaus	Mehrfamilienhaus	Büro- und Verwaltungsräume	Läden, Geschäftshäuser	Handwerks- und Industriebetriebe
Burgenland	1 je Whg.	1 je Whg.	GK	GK	GK
Kärnten	GK	GK	GK	GK	GK
Niederösterreich	1 je Whg.	1 je Whg.	1 je 40m ² Nfl	1 je 30-50 m ² Verkaufs-Nfl ^{b)}	1 je 5 Besch.
Oberösterreich	1 je Whg.	1 je Whg.	1 je 30m ² Nfl	1 je 30m ² Nfl	1 je 60-100m ² Nfl oder 1 je 5 Besch.
Salzburg	1,2 je Whg.	1,2 je Whg.	1 je 30m ² Nfl	1 je 30-50m ² Nfl	1 je 60m ² Nfl
Steiermark	1 je Whg.	1 je Whg.	1 je 5 Besch.	1 je 50m ² VfL	1 je 5 Besch.
Tirol	GK	GK	GK	GK	GK
Vorarlberg	1 je Whg. ^{a)}	0,6 + 0,7 je Whg. ^{b)}	„Nach dem voraussichtl. Bedarf.“	1 je 15-60m ² VfL	1 je 80m ² AHR
Wien	1 je 100m ² Nfl.	1 je 100m ² Nfl.	1 je 100m ² AhR	1 je 100m ² AhR	1 je 100m ² AhR

AhR... Aufenthaltsraum, Besch... Beschäftigte, GK... Gemeindekompetenz, Nfl... Nutzfläche, VfL... Verkaufsfäche, Whg... Wohnung
a)...§4(2) der StellplatzVO 1976 i dF 2009 sieht vor, dass für Einfamilienhäuser jeweils ein Abstellplatz (nicht überdacht) und ein Einstellplatz (überdacht) vorzusehen ist, wobei eine Garagenzufahrt in der Größe eines Abstellplatzes als Abstellplatz gilt. b)...Selbiger Absatz sieht vor, dass für Mehrfamilienhäuser 0,6 Abstellplätze und 0,7 Einstellplätze je Wohnung vorzusehen sind.
c)...1 je 30m² VfL für Einkaufs- und Fachmarktzentren

Večina zveznih dežel določa tudi največjo razdaljo do parkirnih mest (največ 500 m na Dunaju), določenih s parkirnimi normativi. Gre za razmere, ko je na gradbeni parceli prezahtevno ali predrago zagotoviti parkirišča in jih investitor zagotovi na drugi parceli.

V smernicah ugotavljajo, da je zdajšnje stanje na področju parkirnih normativov v nasprotju s številnimi cilji državnih strategij in drugih dokumentov, saj spodbujajo rabo avtomobilov ter povzročajo prometne in okoljske težave. Upravljanje mobilnosti ni zajeto v sistem parkirnih normativov. Nekatere dežele so začele prilagajati parkirne normative novim razmeram in ciljem. Tako je mogoče na Dunaju na lokacijah z dobrim dostopom do JPP zmanjšati parkirno ponudbo tudi za 90 % glede na predpisane osnovne normative.

Natančnost predpisanih parkirnih normativov se med deželami zelo razlikuje in se kaže v treh stopnjah:

- natančna razdelitev parkirnih normativov glede na značilnosti objekta s podrobno obrazložitvijo za posamezne vrste rabe objekta (npr. Dunaj ali Zgornja Avstrija);
- enostavne zahteve, na primer 1 PM na stanovanje, natančna opredelitev števila pa je prepuščena občinam, ki jih je tudi v Avstriji veliko oziroma so majhne po številu prebivalcev (npr. Štajerska);
- brez zahtev in nadzora z ravni dežele, odločitve sprejemajo na občinski ravni (npr. Tirolska).

V vseh deželah poznajo določeno prilagodljivost parkirnih normativov na ravni občin, tako glede števila PM kot tudi glede zahtevanega časa njihove izgradnje. Dežele same določajo utemeljitve, s katerimi občine dopuščajo prilagodljivost. Večina dežel pozna dajatve oziroma finančne poravnave ob neizpolnjevanju parkirnih normativov. Dežele tudi določajo, za kateri namen se plačana dajatev uporabi.

V nadaljevanju smernice podajajo pregled deželnih normativov za kolesarska parkirišča in parkirišča za električna vozila.

Smernice nato podajajo reference do posameznih študij, predvsem do podrobnejših tehničnih smernic za določanje števila parkirnih mest: Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr (FSV, 2008). Podani so tudi alternativni primeri upravljanja parkiranja, na primer sosesk brez avtomobilov ali navodil za urejanje mirujočega prometa v soseskah iz Avstrije in tujine.

Zaključujejo se s priporočili za posamezne ravni upravljanja: od zvezne prek dežel do občin ter investitorjev.

BELGIJA

VADEMÉCUM: trajnostno parkiranje; državni parkirni priročnik

(VADEMÉCUM: Duurzaam Parkeerbeleid, 2007)

Priročnik je izdala flamska vlada oziroma njen oddelek za mobilnost in javna dela ter se celovito loteva vprašanj upravljanja parkiranja oziroma trajnostnega parkiranja, kot ga naslavljajo v priročniku. Vsebina temelji na raziskavi, ki so jo izvedli med 178 flamskimi občinami in s katero so ugotavljali stališča, probleme, želje ter potrebe občin na tem področju. Priročnik upravljanje trajnostnega parkiranja postavlja v kontekst celostnih prometnih strategij, ki so na Flamskem odlično razvite in imajo dolgo tradicijo. Parkiranje želijo postaviti za enega glavnih stebrov v celostnem prometnem načrtovanju zaradi njegovega vpliva na potovalne navade ljudi.

Obsežen priročnik (> 300 strani) je sestavljen iz sedmih samostojnih delov, ki pokrivajo vsa področja parkirne politike – od njene umestitve v širši okvir CPS in prek navodil za pripravo celostne politike trajnostnega parkiranja, parkirnih normativov ter ukrepov upravljanja parkiranja do priporočil za projektiranje.

Posebno poglavje je namenjeno izračunu parkirnih potreb za posamezne dele mesta ali novogradnje. Pri tem procesu so parkirni normativi samo izhodiščna številka. Šele analiza razmer in možnosti racionalizacije parkirnih mest dajo končno številko, ki izraža realne potrebe, te pa so pogosto manjše od zahtev normativov. Izhodišče pristopa je, da je pri izračunu parkirnih zahtev potrebna prilagodljivost, saj so odvisne od značilnosti posameznega prostora.

Priloga priročnika je namenjena parkirnim normativom. Občinam svetujejo, naj z izdelavo parkirne študije z upoštevanjem ciljev CPS in parkirnega načrta same izračunajo parkirne potrebe, določijo parkirne zahteve za posamezna območja in parkirne normative, ki jih potem predpišejo. Poudarjajo, da je to dinamični normativ, izhajajoč iz zelenega ravnovesja parkiranja, ki ga določi parkirni načrt, ter se prilagaja potrebam in zahtevam. Priročnik občinam ponuja različne načine obravnave pri določanju parkirnih normativov, vendar s stališča CPS priporoča maksimalne parkirne normative, in to le takrat, ko je na voljo dovolj alternativnih prevozov in ko je parkiranje na javnih površinah strogo urejeno. Minimalne normative priporoča takrat, ko je treba preprečiti širjenje parkiranja novogradenj na okoliške javne površine. V nadaljevanju prikaže, kako lahko občine same izračunajo parkirne normative, in svetuje, katere kriterije naj pri tem uporabijo.

ŠVICA

Parkiranje – ponudba parkirišč za osebna vozila; državni parkirni normativi

(Parkieren: Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, 2005)

Švicarski pristop v državnih normativih, pripravljenih leta 2005, je bolj tehničen in normativen ter ožje usmerjen v konkretne številke, kot je to v Belgiji (Flandriji) in Avstriji. Podaja dve konkretni metodi za določanje ponudbe parkiranja v različnih območjih rabe:

- osnovno metodo za območja z manj prometa (poglavje C) in
- podrobnejšo metodo za prometno intenzivne lokacije, ki pa je v osnovi uporabna za vsa območja (poglavje D).

Osnovna metoda se osredotoča na določanje števila parkirnih mest za območja rab, povezana z nizko intenzivnostjo prometa. To so predvsem stanovanjska raba ter na druge rabe, ki dnevno povzročajo manjše število potovanj. Dokument določa zgornji prag obsega teh potovanj na manj kot 300 parkirišč ter manj kot 1500 motoriziranih potovanj dnevno. Podane so izhodiščne vrednosti za različne rabe, na primer eno parkirišče na vsakih 100 m² bruto površine stanovanj in dodatnih 10 % parkirišč za obi-

skovalce. V nadaljevanju pa so podani dejavniki zmanjševanja osnovnega števila predpisanih parkirišč glede na tip lokacije, ki ga opredeljujejo dostopnost lokacije z JPP, delež uporabe osebnih motornih vozil, tip storitve in oddaljenost uporabnikov. Na tej osnovi je opredeljenih pet tipov lokacije, za katere je možno število parkirnih mest določeno po stopnjah od minimalnega do maksimalnega. Dejavniki znižanja osnovnega predpisanega števila parkirnih mest so prikazani v spodnji preglednici.

Preglednica 4: Delež parkirišč predpisanih v osnovni preglednici (preglednica 3 v normativih), ki mora biti zgrajen

Delež parkirišč, predpisanih v osnovni preglednici, ki mora biti zgrajen		
Tip lokacije	minimum	maksimum
A	20 %	40 %
B	40 %	60 %
C	50 %	80 %
D	70 %	90 %
E	90 %	100 %

Podrobnejša metoda je bolj večplastna in se osredotoča na projekte nestanovanjske rabe z veliko dinamiko prometa. Izvedemo jo v dveh korakih: v prvem ocenimo potrebno število parkirnih mest na podlagi predloga projekta, v drugem pa vplive in povzročanje prometa z vidika ciljev prostorskega načrtovanja, prometnih obremenitev, okolja in ekonomske učinkovitosti. Če ugotovljeni vplivi niso v skladu s širšimi cilji, je treba projekt podpreti z nekaetrimi prilagoditvami:

- izboljšanje dostopnosti peš, s kolesom in JPP,
- spremembe predlaganih parkirnih režimov,
- druge spremembe projekta.

Po spremembi projekta ponovimo koraka 1 in 2. Koraki se ponavljajo, dokler predvidene prometne in parkirne obremenitve niso v skladu z omenjenimi cilji. Spremembe ocenjujemo na podlagi strokovnih študij.

VELIKA BRITANIJA

Parkirni normativi

(Parking Standards, 2005)

Parkirne normative za Veliko Britanijo so izdali leta 2005 in z njimi nadomestili načrtno smernice PPG 3. Združujejo normative za stanovanjsko rabo z normativi za druge rabe, ki so bili v prejšnjih smernicah obravnavani ločeno. Podajajo osnovne vrednosti, ki jih lahko načrtni dokumenti občin znižajo glede na posebnosti lokacije novogradnje. Zato dokument preusmerja investitorje, da preverijo v konkretnem prostorskem aktu, ali normativi veljajo za obravnavano območje ali pa so kakorkoli znižani.

Normativi predvidevajo prilagodljivost ob morebitnem mešanju rab ali časovni razporeditvi uporabnikov, ki utemeljuje nižje parkirne zahteve. Dokument zajema tudi normative za kolesarska parkirišča in parkirišča za motorna kolesa. Parkirišča za invalide so obravnavana v posebnem dokumentu in jih ta samo omenja.

7 Viri in literatura

- Asselin, O. (2017) The relation between parking and urban planning. Polis-EPA working group on public parking. Lille: Parking policy, Mobility department, MEL.
- Communities (2012) National Planning Policy Framework. Gradivo dostopno na: <https://www.gov.uk/government/publications/national-planning-policy-framework--2>, datum dostopa: 28. julij 2017.
- COST (2005) Parking policies and the effects on economy and mobility. Report on COST Action 342.
- Čerpes, I. (2001). Priporočila za urejanje naselij: Zaključno poročilo o raziskovalni nalogi. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo.
- Department for Transport (2008) Research into the Use and Effectiveness of Maximum Parking Standards. London: Department for Transport.
- Duany Plater-Zyberk & Company (2009) Smart Code, Version 9.2. The Town Paper Publisher. Gradivo dostopno na <http://smartcodecentral.com/>, datum dostopa: 28. julij 2017.
- Flemish government (2007) Vademecum: Sustainable parking. Flemish government, Department of Mobility and Public Works, Policy Division Mobility and Road Safety.
- Kastelic, T., Breška, Z., Čertanc, N., Fajfar, D., Huč, T., Juvanc, A., Lipar, P., Logar, I., Maher, T., Mladenovič, M., Pavčič, T., Peklaj, A., Sajovic, J., Žeželj, M., Žura, M. (1991). Tehnični normativi za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin. Ljubljana: FAGG, Prometnotehniški inštitut.
- Litman, T. (2006) Parking Management Best Practices, American Planning Association, Chicago, Illinois.
- LUZ (2012) Strokovne podlage za mirujoči promet v MOL. Ljubljana: Mestna občina Ljubljana.
- Mingardo, G., van Wee, B. and Rye, T. (2015) Urban parking policy in Europe: a conceptualization of past and possible future trends, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 74, pp. 268–281.
- MOP (2012) Enotna klasifikacija vrst objektov (CC-SI) 2012 s pojasnili. Uradni list RS št. 109/11.
- Pogačnik, A., Premzl, V., in Deu, Z. (2003). Urbanistično planiranje: Univerzitetni učbenik. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Komisija za tisk.
- Reading Borough Council (2011) Revised Parking Standards and Design, Supplementary Planning Document. Reading: Reading Borough Council and Peter Brett Associates.
- Richford District Council (2010) Parking Standards Design and Good Practice Supplementary Planning Document.
- Shoup, D. (1999), 'The problem with minimum parking requirements', Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 33, No. 7–8, pp. 549–574.
- Shoup, D. C., American Planning Association. (2011). The high cost of free parking. Chicago: American Planning Association.
- Schopf, M. in Brezina, T. (2015) Umweltfreundliches Parkraummanagement Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger. Dunaj: Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
- Swiss Association of Road and Transportation Experts (2006) Parkieren: Angebot an Parkfeldern für Personenvagen.
- The Planning Service (2005) Parking Standards.
- Zurich (2010) Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung). Zurich.

Uporabljeni izrazi

Navedeni izrazi se uporabljajo izključno za razumevanje tega priporočila in niso pravno zavezujoči. Nekateri izmed navedenih izrazov imajo v veljavnih predpisih drugačne določitve, ki pa so pravno zavezujoče.

Parkirno mesto	površina, namenjena parkiranju osebnega avtomobila
Parkirni normativ (parkirni standard, parkirne zahteve)	število parkirnih mest, ki morajo biti zagotovljena na obravnavani lokaciji na podlagi dejavnosti, ki se bodo izvajale na njenem območju
Mirujoči promet	vozila v mirovanju, bodisi med parkiranjem ali kratkotrajnim ustavljanjem (v prostorskem načrtovanju so to predvsem površine za mirujoči promet, torej površine, namenjene vozilom, ko mirujejo in so parkirana tam, kjer se njihovo gibanje začne ali konča)
Parkirišče	odprta površina, namenjena parkiranju vozil
Ulično parkiranje	parkirne površine kot del cestišča, namenjene parkiranju vozil
Javno parkirno mesto	parkirno mesto, ki je v javni lasti (največkrat občinski) in je pod enakimi pogoji dostopno vsem uporabnikom
Javno dostopno parkirno mesto	parkirno mesto, ki je v javni ali zasebni lasti in je pod enakimi pogoji (največkrat plačljivo) dostopno vsem uporabnikom
Zasebno parkirno mesto	parkirno mesto, ki je v zasebni lasti in je dostopno le določenim uporabnikom pod pogoji lastnika (parkiranje za lastno uporabo, zaposlene določenega podjetja ali obiskovalce)
Parkirna hiša (garažna hiša)	objekt ali del objekta, namenjen parkiranju vozil

www.mop.gov.si

