



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

Izkušnje z Načrti izvajanja parkirne politike

27. 11. 2025

Urban Jeriha

IPoP – Inštitut za politike prostora



državna
celostna
prometna
strategija



PODNEBNI
SKLAD



Vsebina

1. Pomen parkiranja na državni ravni
2. Nacionalne smernice
3. Izkušnje pri izdelavi NIPP



Urbanistična izhodišča

1. Mesto (ali državo) se razdeli na različna območja (stanovanjska poslovna, trgovska...).
2. Določi se največjo dovoljena gostota pozidave.
3. Ob stavbah se zahteva obsežna brezplačna parkirišča.



Urbanistična izhodišča

1. Mesto (ali državo) se razdeli na različna območja (stanovanjska poslovna, trgovska...).
2. Določi se največjo dovoljena gostota pozidave.
3. Ob stavbah se zahteva obsežna brezplačna parkirišča.

S tem ustvarijo stalne poti med posameznimi območji.

Mesta se širijo navzven, kar podaljšuje razdalje potovanja.

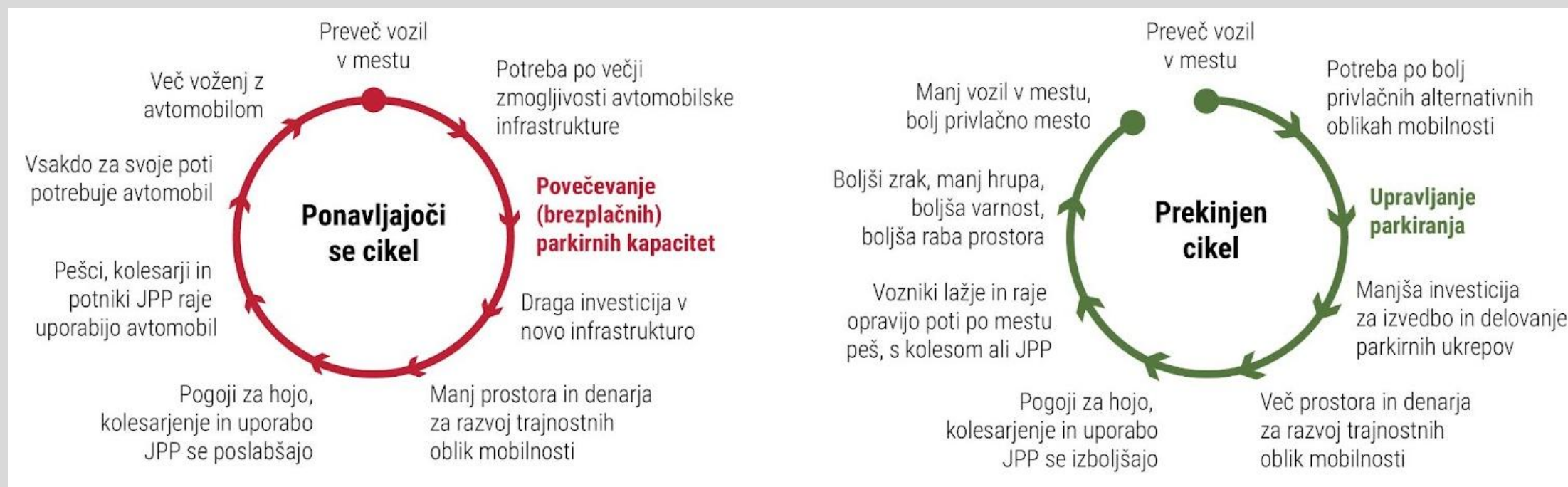
Avtomobili postanejo najlažji in najcenejši način potovanja.



Ceste in mesta so polni avtomobilov



Kje smo se znašli?



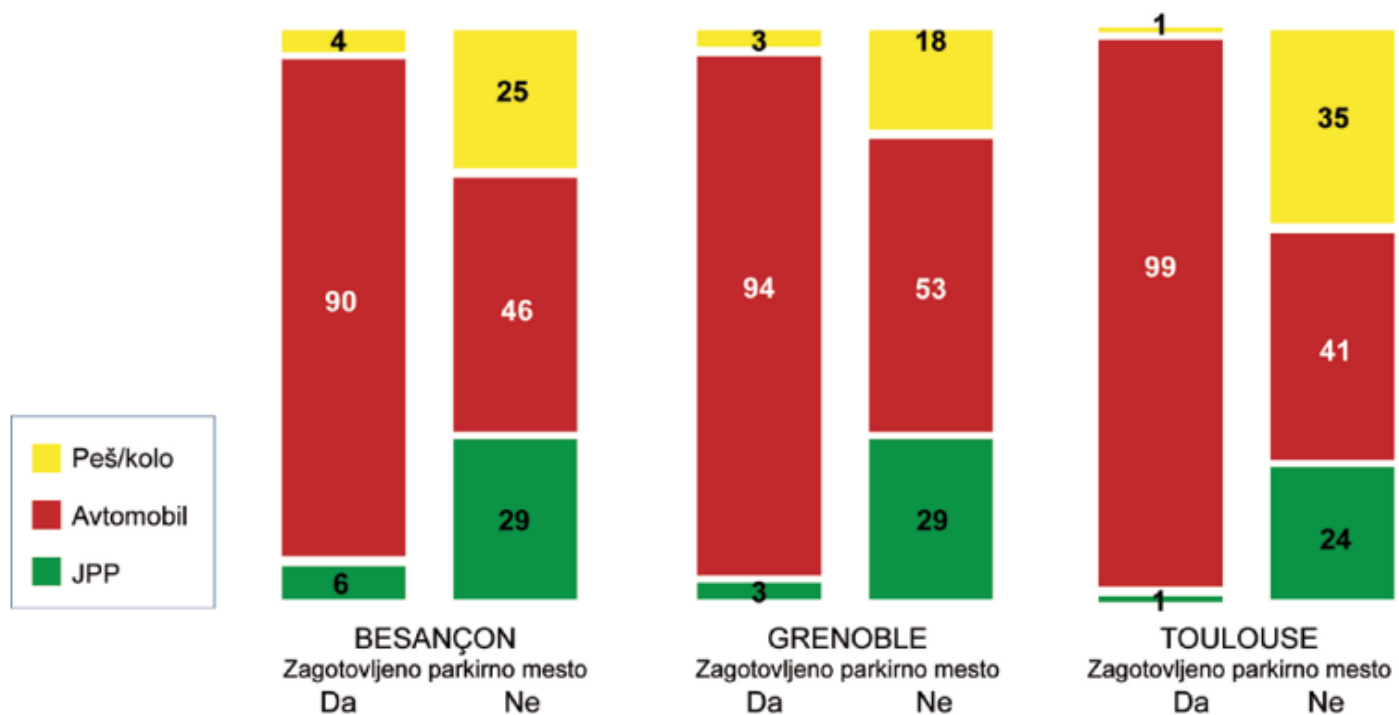
Vir: Začaran krog avtomobilske odvisnosti in njegova prekinitev (Slapničar, 2022; po Litman, 2006)



Ali parkirišča vplivajo na promet?

Vir: PUSH&PULL

Potovalne navade zaposlenih v Franciji z zagotovljenim parkirnim mestom/brez njega



Deleži

Vir: Citadins face à l'automobilité – primerjalna analiza lokalnih skupnosti
Besançon, Grenoble, Toulouse, Bern, Ženeva in Lozana, 1998.

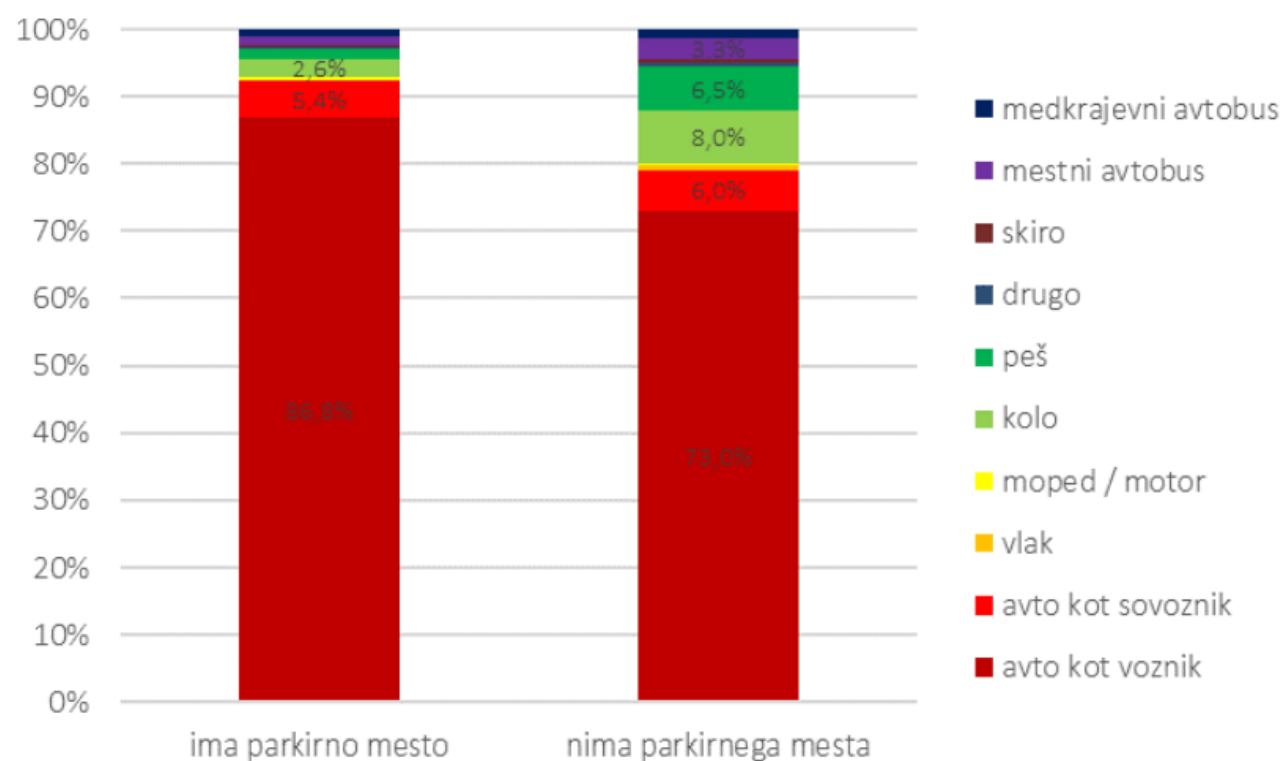


Ali parkirišča vplivajo na promet?

Vir: Priprava in izvedba ankete po
gospodinjstvih o prometnih
navadah prebivalcev na nivoju
Republike Slovenije, PNZ
november 2022

Delež potovanj po prometnih sredstvih glede na parkirno mesto

Zaposleni, ki imajo na voljo parkirno mesto, se večkrat odločajo za uporabo avtomobila za poti na delo kot tisti, ki parkirnega mesta nimajo. Slednji pogosteje izberejo kolesarjenje, pešačenje in avtobus.



Grafikon 21: Delež potovanj po prometnih sredstvih glede na parkirno mesto (N=1.310)

Kako imajo parkirišča vpliv na izbiro potovalnega načina?

Parkiranje je orodje
upravljanja prometa (angl.
Traffic demand
management, TDM).





Parkirni normativi

Plansko orodje

Dolgoročno vpliva na izbiro
potovalnih načinov

Parkirni normativ	Opis	Primer
MINIMALEN	Predpisano je najmanjše število parkirnih mest ob gradnji objekta.	Večina slovenskih občin
MAKSIMALEN	Določeno je največje število parkirnih mest, lahko jih je manj.	London
PRILAGODLJIV	Kombinacija min. in max. normativa, odvisno od lokacije v mestu.	Zürich, Mainz
BREZ NORMATIVA	Parkirišča niso obvezna.	Občina Šoštanj, staro jedro Ljubljane
*PARKIRNA KAPICA	Omejevanje števila skupnih ali uličnih parkirnih mest na območju	Pariz, Zürich
*MOBILNOSTNI NAČRT	Normativ se prilagodi glede na mobilnostni načrt ali pogodbo.	Mobilnostna pogodba Gradec, Ljubljana, Škofja Loka



Parkirni režimi

Ekonomsko orodje

Kratkoročni vpliv na distribucijo parkiranih vozil

Vir: Upravljajmo parkiranje,
Nacionalne smernice za izdelavo
Načrtov izvajanje parkirnih politik

Režim	BREZPLAČNO	ČASOVNO OMEJENO	PLAČLJIVO PO URAH	DOVOLILNICE
Zasedenost	Višja zasedenost parkirišč, nizko izmenjevanje vozil.	Nižja zasedenost, hitrejša izmenjevanje vozil.	Nižja zasedenost, hitrejša izmenjevanje vozil.	Srednja zasedenost, nizko izmenjevanje vozil
Učinek na mesto	Spodbuja vožnjo z avtom.	Pogoste zlorabe, višji stroški redarstva oziroma nadzora.	Večja uporaba drugih načinov mobilnosti.	Večje pravice za pretežne uporabnike prostora.
Vedenje uporabnikov	Načelo: parkira, kdor pride prej, povzroča dolgo iskanje parkirnih mest.	Omogoča prevažanje potnikov, odvrta od daljšega časa parkiranja.	Znižuje privlačnost vožnje, ker zvišuje strošek potovanja.	Udobno za stalne uporabnike.
Učinki na uporabnike	Neprimerno za vse uporabnike, ker vzpodbuja konflikte med različnimi uporabniki.	Primerno za obiskovalce, manj primerno za zaposlene, neprimerno za stanovalce.	Primerno za obiskovalce, manj primerno za zaposlene in stanovalce.	Primerno za stanovalce (lastnike nepremičnin) in zaposlene.



Merwedekanal, Utrecht (Nizozemska)

6000 stanovanj

12 000 prebivalcev

1200 najemnih parkirnih
mest v javnih parkirnih
hišah

1000 za stanovalce

170 za souporabo

30 invalidskih





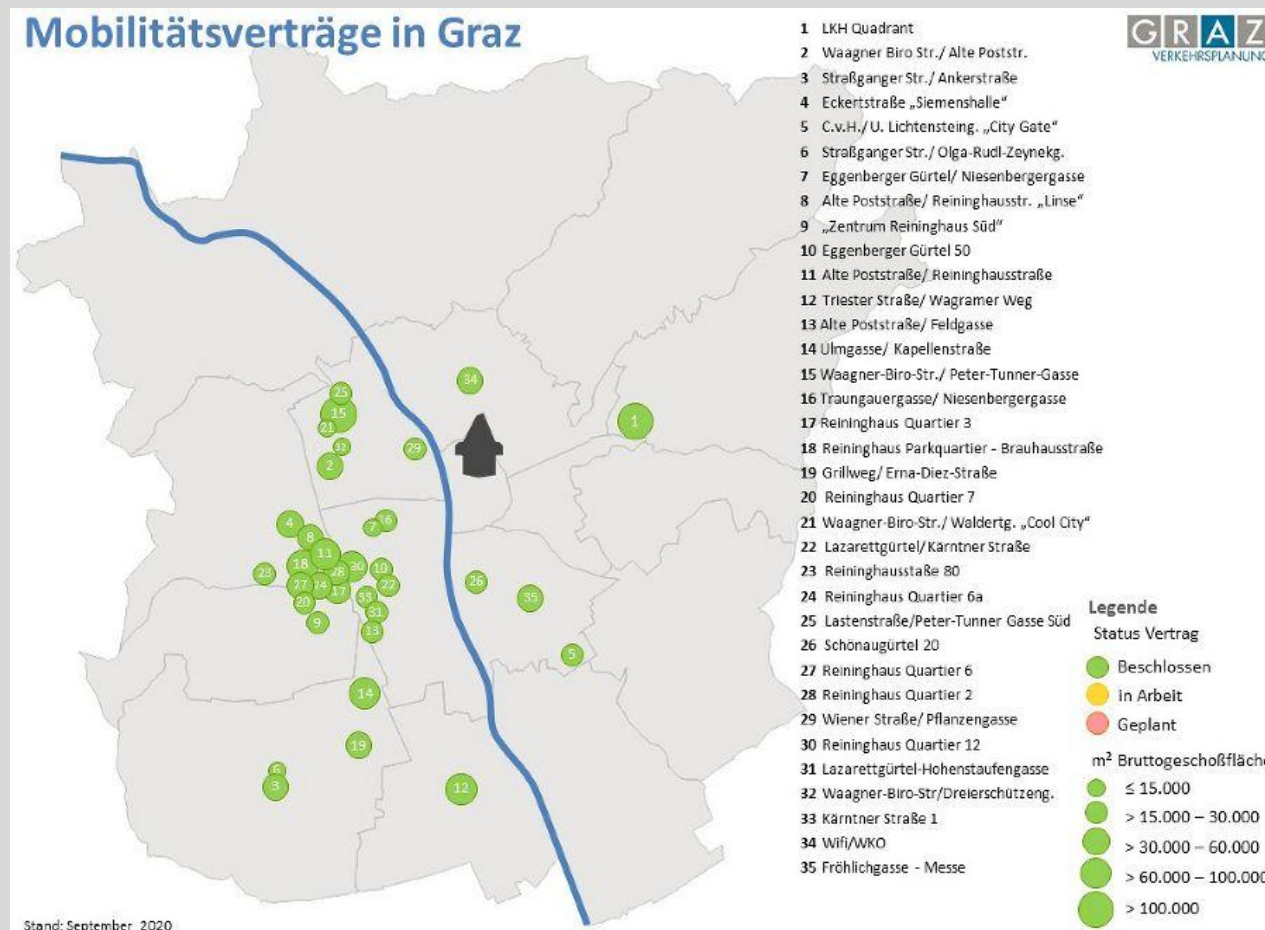
Gradec (Avstrija)

Mobilnostna pogodba

Manjše število parkirnih
mest

Spodbujanje javnega
prevoza, hoje, kolesarjenja,
souporabe vozil in e-
mobilnosti

Mobilitätsverträge in Graz





Prispevek na službena parkirišča, Nottingham (Velika Britanija)

(angl. Workplace Parking
Levy)

570 funtov letno na
parkirišče, če ima
organizacija 11 ali več
parkirnih mest

Vir prihodkov za
financiranje ukrepov
trajnostne mobilnosti

In **10 years**, we have...

Generated annual
savings of

£15.4m

for the city and

£7.7m

directly for
businesses



Seen a

26% growth

in new businesses



Contributed
to an increase
in employment by

20.8%



Seen unemployment
rates fall by

6.3%



WPL: a snapshot

Economy

£1 million
in grants

given to local businesses
for sustainable transport
improvements



Reduced congestion
growth by

47%



Bus

**Over
£120m**

invested into our
bus network



Environment

**Added 17km
of track**

to turn a tram line into a network
which connects the city

Tram



Train



Transformed Nottingham
Station into a
21st century
multi-modal
interchange,
creating a hub for
transport in the city

£55m

improving our city's cycling
and active travel facilities

Bikes





Pariz (Francija)

Umik 72 % uličnega
parkiranja, izboljšave ne-
avtomobilske mobilnosti.

Učinek:
60 % zmanjšanje
avtomobilskega prometa v
središču mestu
35% zmanjšanje prometa v
predmestjih

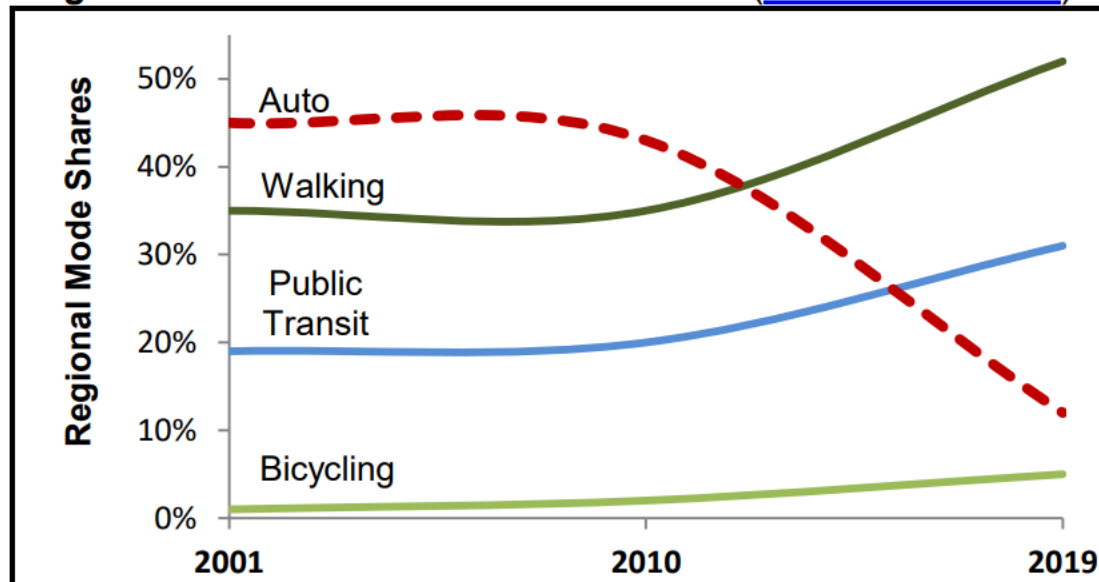
| 15

Vir: TDM Success Stories, VTPI



Rue de Rivoli in 2014 (left) and 2023 (right). Google Maps and Henry Grabar

Figure 21 Paris Mode Share Trends ([C40 Cities 2019](#))



During the last two decades, Paris vehicle traffic declined 60% in the central city and 35% in suburbs, while walking, bicycling and public transit travel increased significantly due to an integrated program of non-auto mode improvements and vehicle traffic restrictions



Nacionalne smernice

Za pripravo načrtov
izvajanja parkirnih politik

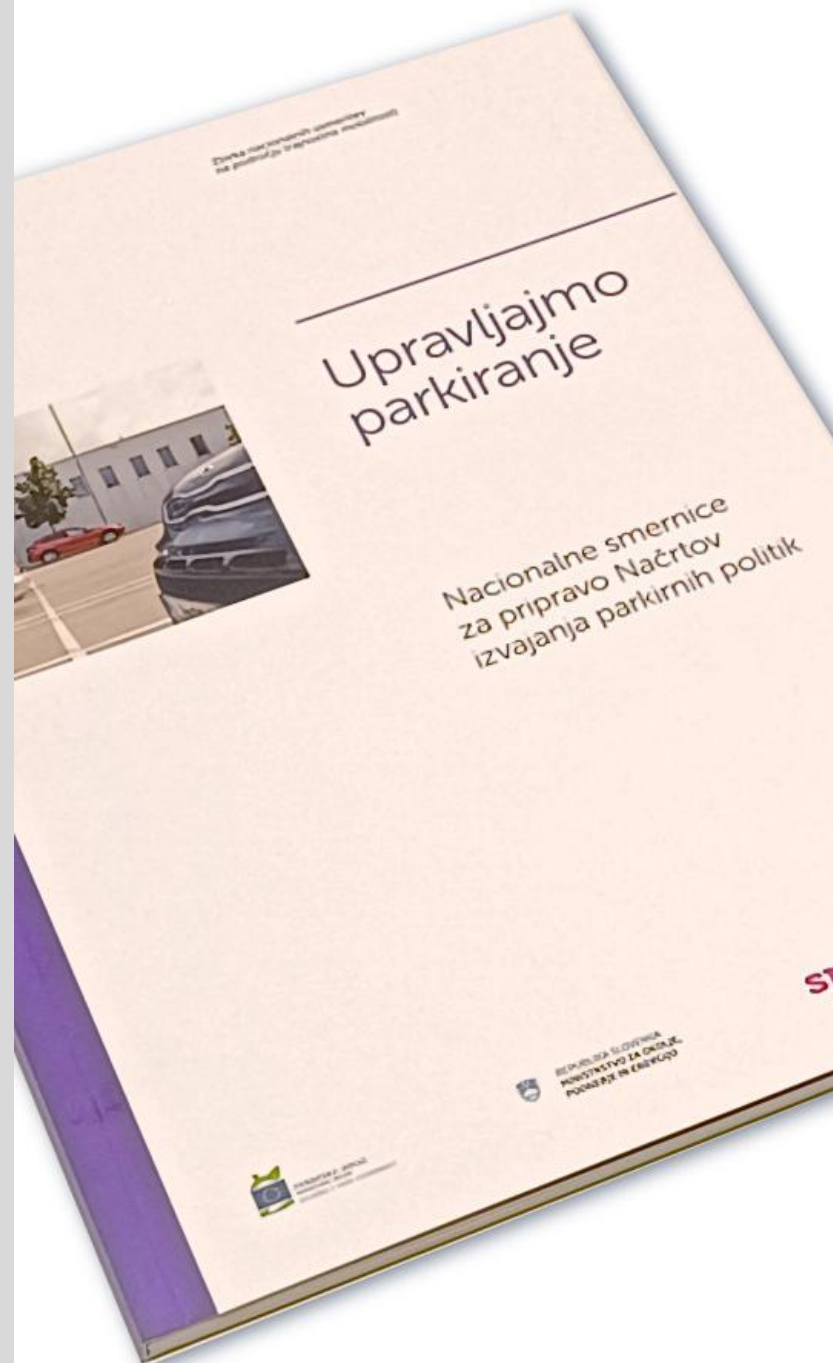




REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

Upravljammo parkiranje

Nacionalne smernice za
pripravo Načrtov izvajanja
parkirnih politik



Avtorji

dr. Darja Šemrov, Katja Butina, Brina Medvešček, Urban Jeriha, Anja Slapničar, dr. Aidan Cerar, Klemen Milovanovič, Rok Vodopivec, Maruša Strmec

Strokovna recenzija

Paul Barter

Urednika

Tadej Žaucer, Staša Kraljič



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



RRA LUR
regionalna razvojna agencija
ljubljanske urbane regije

IPPOP
Inštitut
za politike prostora
Institute
for spatial policies





Namen smernic

OCPS v Sloveniji so velik uspeh.

Usmerjanje in strokovna podpora

Smernice nudijo jasna in strokovno podprta navodila za pripravo NIPP.

Konsistentnost in enotnost

Nacionalne smernice zagotavljajo konsistenten pristop k parkiranju na nacionalni ravni.

Izmenjava dobrih praks

Smernice omogočajo tudi izmenjavo dobrih praks med občinami. V ta namen sta bila pripravljena pilotna načrta za občini Medvode in Škofja Loka.

Dvig kakovosti parkirnih politik

S pomočjo strokovnih smernic lahko občine razvijejo bolj premišljene in kakovostne parkirne politike.

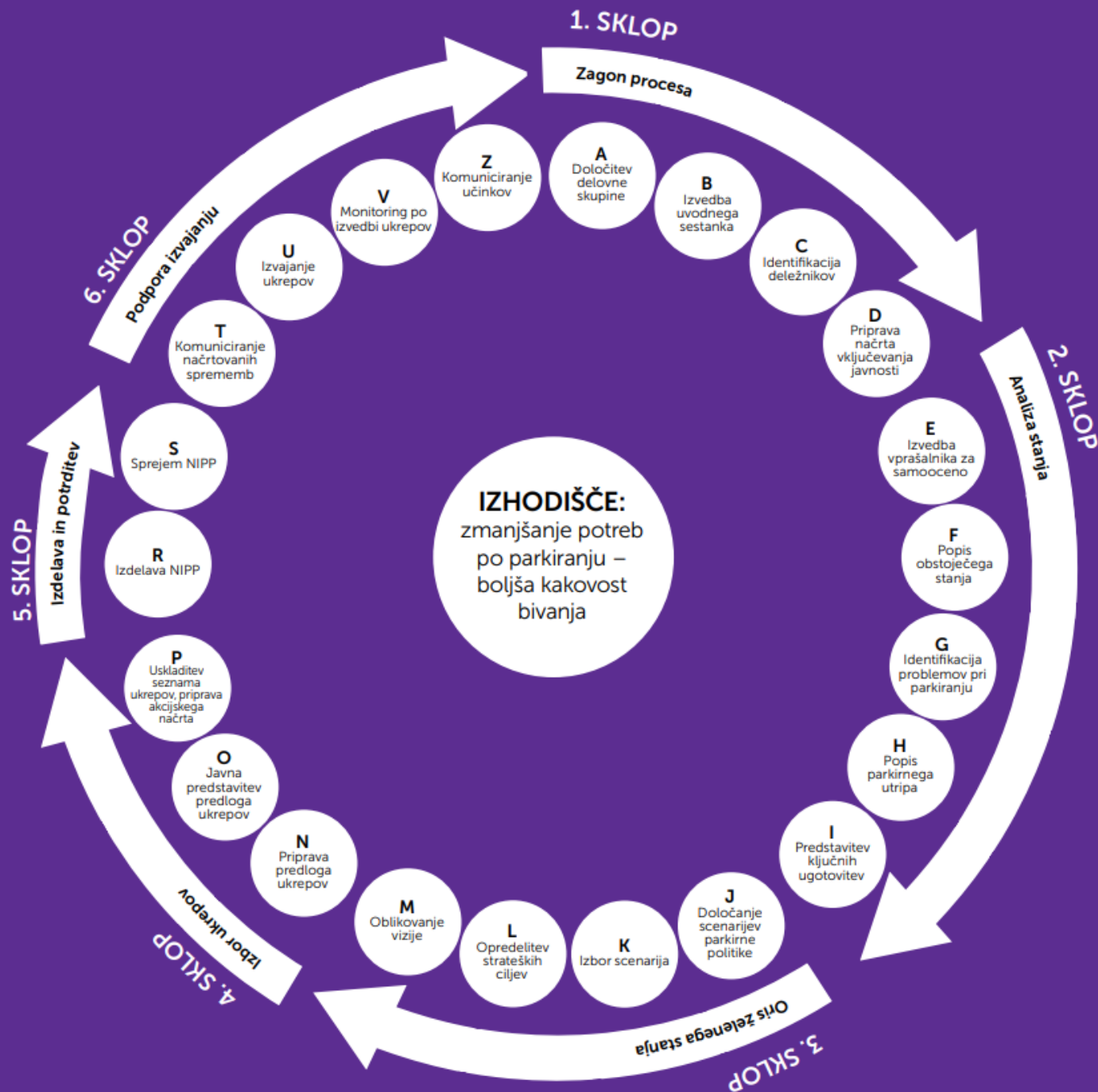
Vsebina smernic

6 sklopov

- Zagon procesa
- Analiza stanja
- Oris želenega stanja
- Izbor ukrepov
- Izdelava in potrditev
- Podpora izvajanju

4 priloge

- Opis ukrepov
- Analiza parkirnega utripa
- Oblikovalska načela
- Tehnologija in oprema



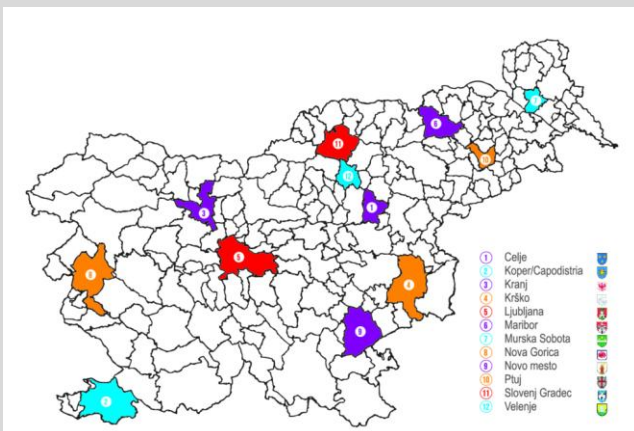


Orodja oblikovanja parkirnih politik





Obveznost izdelave NIPP



ZAKON O CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU

NEURADNO PREČIŠČENO BESEDILO (ZCPN-NPB1)

I. poglavje: SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (predmet zakona)

Ta zakon ureja cilje in načela celostnega prometnega načrtovanja, vrste celostnih prometnih strategij, njihovo vsebino in postopek priprave, presojo kakovosti ter

Na podlagi sedmega odstavka 23. člena, petega odstavka 24. člena in četrtega odstavka 26. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22) minister za okolje, podnebje in energijo izdaja

PRAVILNIK O NAČRTIH UPRAVLJANJA MESTNE LOGISTIKE, NAČRTIH IZVAJANJA PARKIRNE POLITIKE IN MOBILNOSTNIH NAČRTIH

1. člen

(vsebina)

Ta pravilnik podrobneje določa vsebino, obliko, način priprave ter odstotek in višino sofinanciranja načrtov upravljanja mestne logistike (v nadaljnjem besedilu: NUML), vsebino načrtov izvajanja parkirne politike (v nadaljnjem besedilu: NIPP) ter vsebino, postopek priprave, odstotek in višino sofinanciranja mobilnostnih načrtov (v nadaljnjem besedilu: MN).



Nagrada EPA

Kategorija: Okolje, družba,
upravljanje

Vir:

<https://europeanparking.eu/epa-awards/>





Izkušnje pri izdelavi Načrtov izvajanja parkirnih politik

Pilotna projekta
Škofja Loka in Medvode



NIPP Medvode

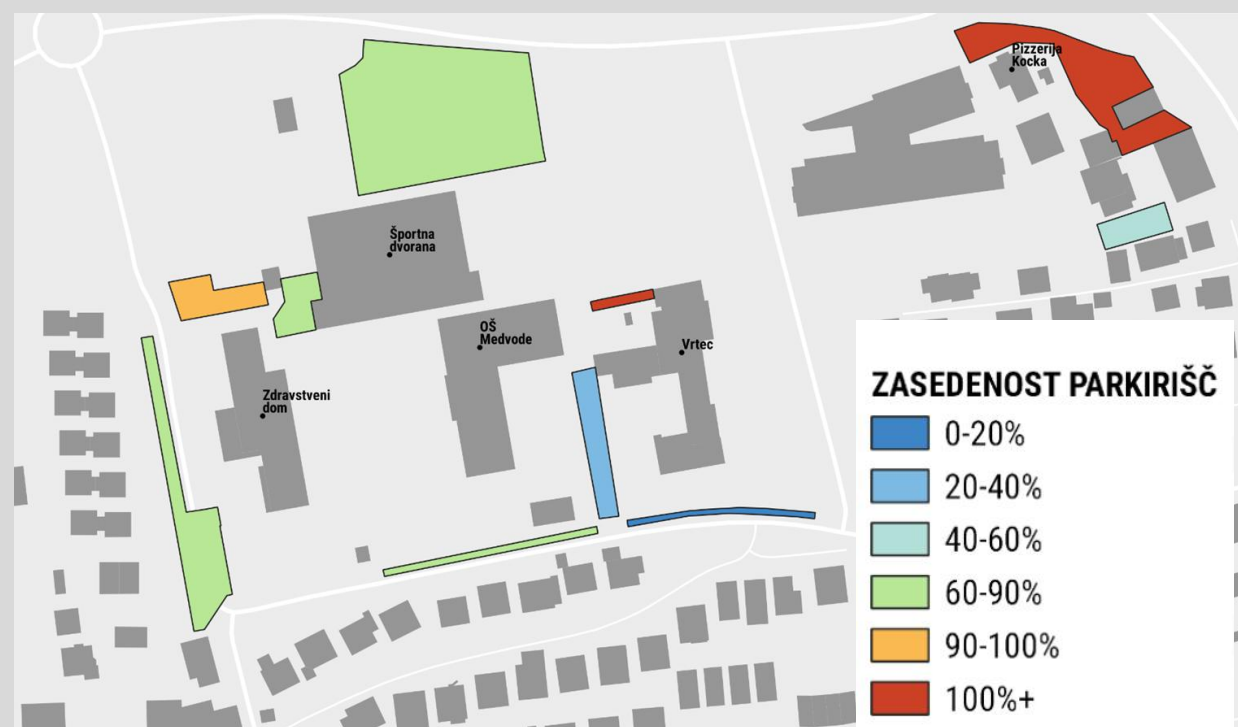
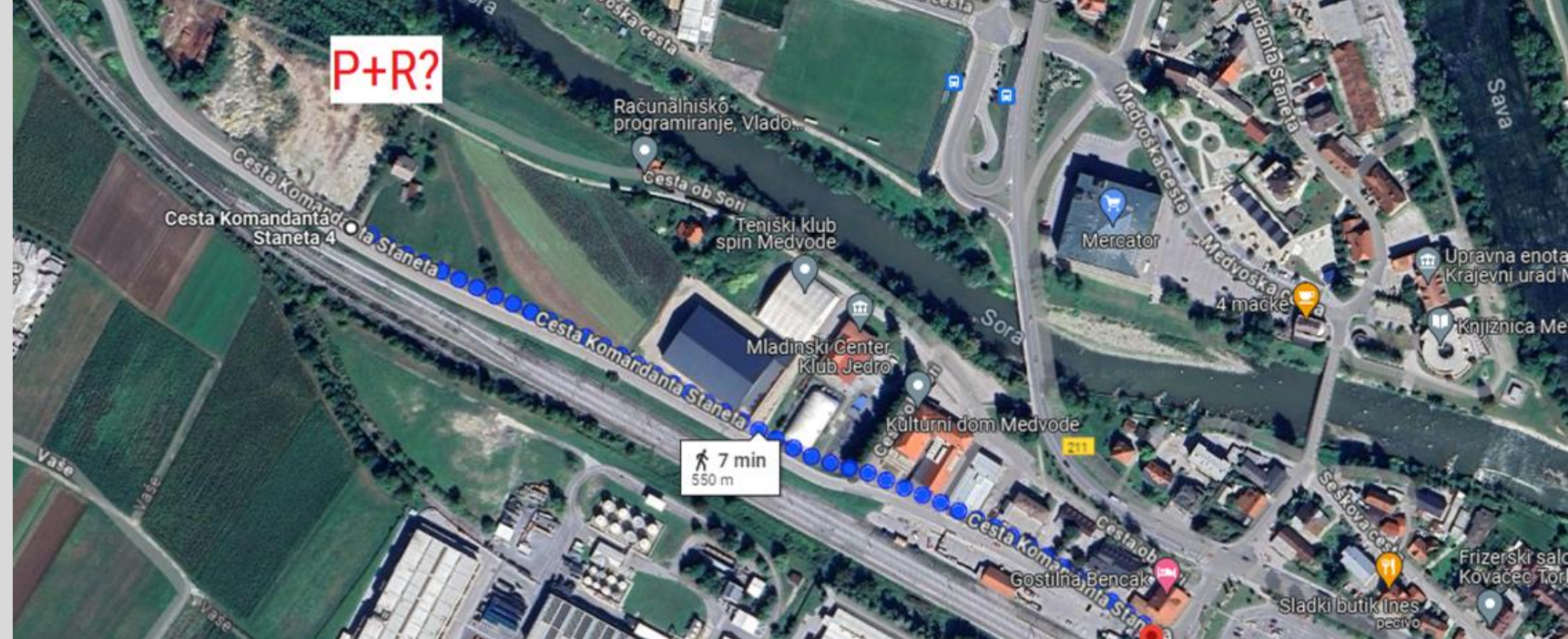
- Avtomobili zasedajo ogromno prostora v mestu.
- Nekatera parkirišča so polna, druga prazna.
- Brezplačna parkirišča spodbujajo poti z avtomobilom tudi na kratke razdalje.
- Iskanje prostih parkirišč ustvarja promet in stres.





Možnost #1: Nova parkirišča na površju

V bližini večjih zgoštitev so
že dostopna parkirišča.





Možnost 2: Gradnja parkirne hiše

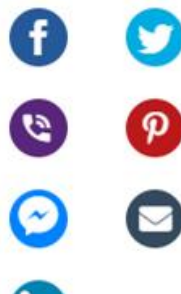
Kjer so parkirišča na
površini brezplačna, so
parkirne hiše prazne.

Nedelja,
17. 4. 2022; 17.21

Osveženo:
1 leto

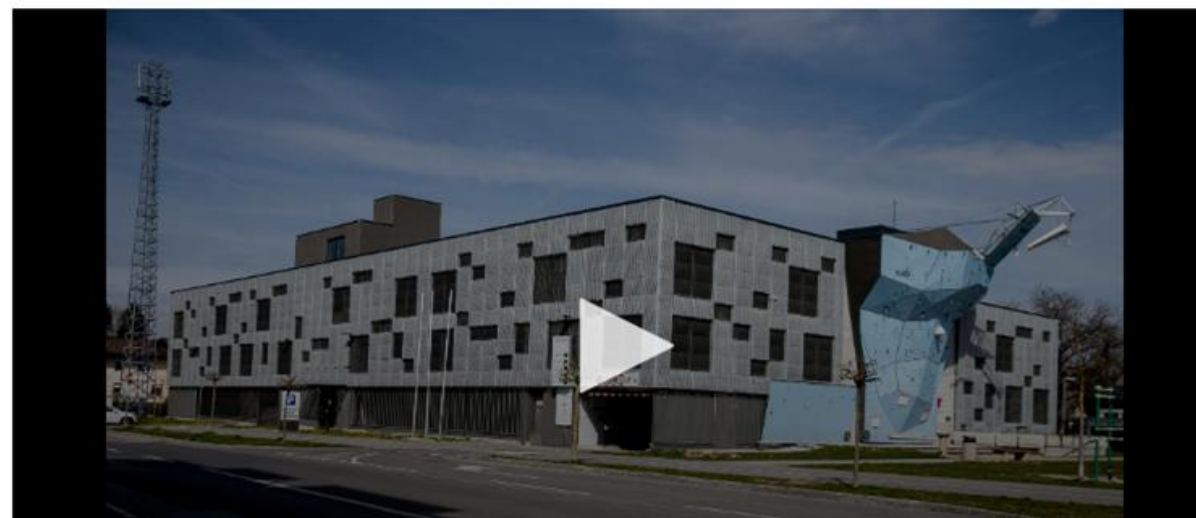


TERMOMETER



Garažna hiša v Domžalah ostaja "hiša duhov"

Avtor: David Kos

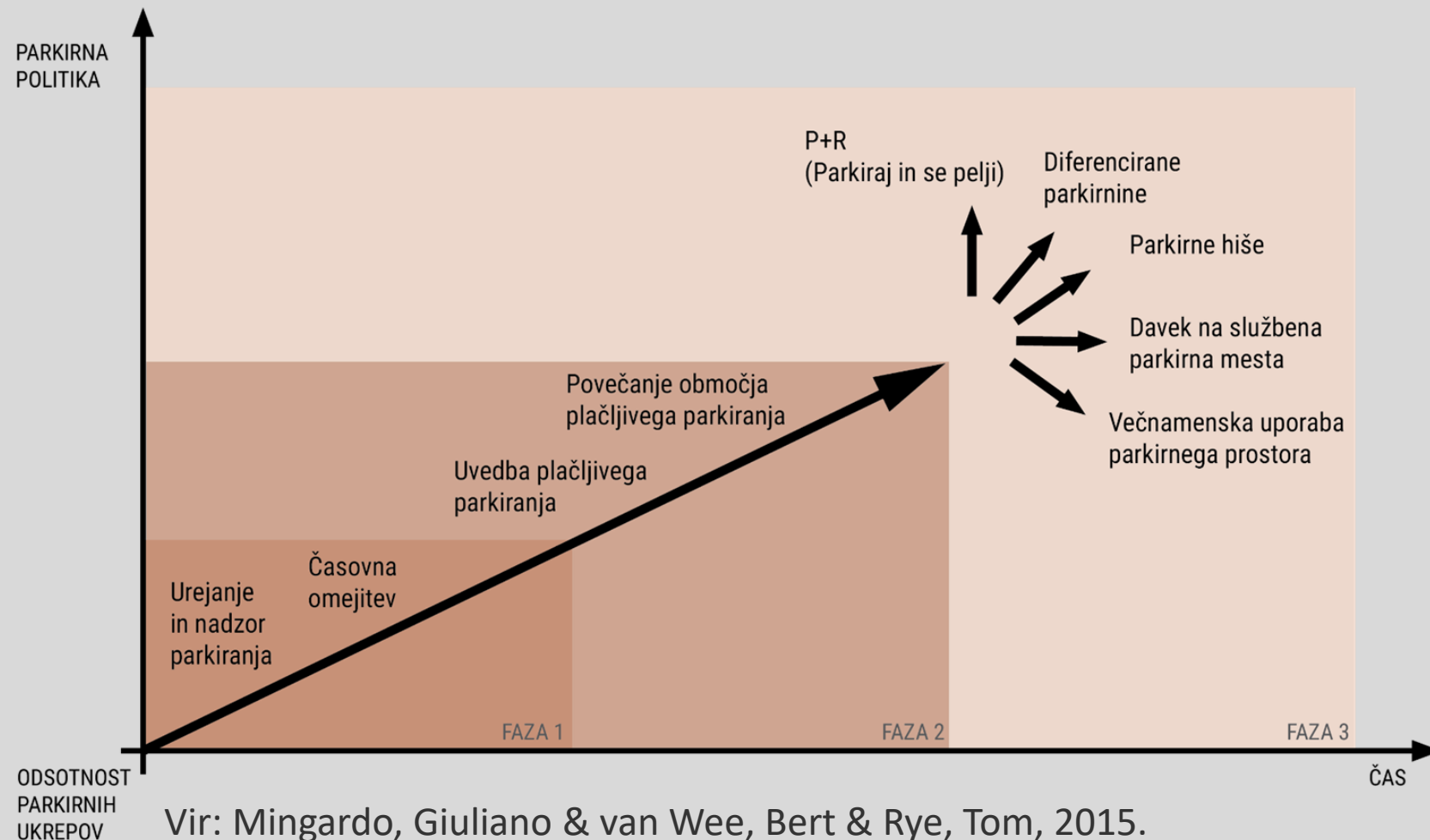


Vse bolj je očitno, da potrebe po garažni hiši v Domžalah, ki že sedmo leto ostaja bolj kot ne prazna, ni bilo. V zadnjem letu je v njej v povprečju parkiralo 223 vozil mesečno, kar po naših izračunih predstavlja 0,13-odstotno zasedenost.



Možnost 3: Izboljšave parkirnih režimov

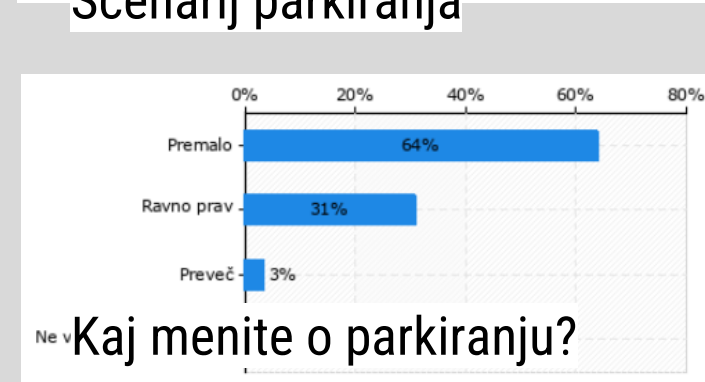
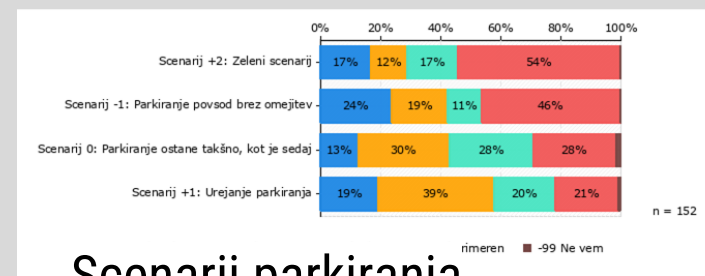
Parkirni režimi so predpogoj
za gradnjo nove
infrastrukture.





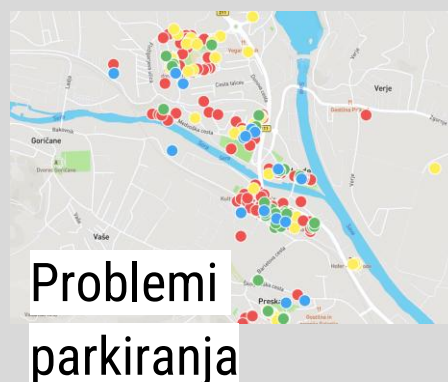
Opravljeno delo

Javno pojasnjevanje
ugotovitev in vključevanje
prebivalcev v soodločanje



65 vnosov	PREDLOG ZA UREJANJE
Digitalizacija	Plačevanje parkirnine prek aplikacije pri ZD
Parkirni režim	ZD, ParkPlac-drive in, Spar, Železniška postaja, D Spodnje Pirniče, turistično zanimiva območja*
Ureditev infrastrukture	Golo Brdo, Občina Medvode, OŠ Sora, ZD, turistično območja*
Iz in	a skupnost, Železniška pos
C	postaja
R	animiva območja*, Športna dvorana

**Komentarji o
parkiranju**



Pozdravljeni,

Hvala za posredovana pojasnila, podatke in obrazložitve.

Z vzpostavitvijo parkirnih mest na strani Preske, sem mislil na parceli 464/7 in 464/9, obe K.O. **Medvode**. Gre za parceli direktno nasproti železniške postaje. Glede zasedenosti parkirišč (59%), bi za lažje vrednotenje/razumevanje potreboval več podatkov (v katerem delu dneva se je merila zasedenost, ali so to gotovostjo lahko trdim, da je parkirišče pri Šparu mnogokrat v funkciji P+R, lastniki parkirišč so to težavo reševali tudi z varnostnikom zjutraj, ki je spuščal odhodni na vlak igra vlogo vsaka minuta in če je občinsko parkirišče oddaljeno 3 minute peš hoje več kot zasebno parkirišče ima slednje pač prednost. Razumem da ne morete vplivati na kolesarske poti, JPP... ampak rešitve (mirujočega) prometa so po mojem lahko le rezultat celostnega pristopa, predvsem interesu, da je P+R Stanežič poln, Medvodam je v interesu, da so plačljiva parkirišča polna, Škofja loka enako).

Strinjam se, da je treba izkoristiti potencialne obstoječih parkirnih mest, a glede na potrebe je treba preučiti zakaj že sedaj niso bolj zasedena (cena, lokacija, ponuja digitalizacija in tako naprej izkoristiti obstoječe vire (npr. parkirna mesta in železnico). Še ena ideja za pozitivno diskriminacijo... morda bi lahko bile npr. če se 4 osebe skupaj pripeljejo z enim avtomobilom iz npr. Sore ali Žlebov v **Medvode**, da bi pot nadaljevali z železnico je lahko parkirna brezplačna (k ob razp

Glede predlaganih scenarijev se mi zdi, da bi bilo najprej treba ločiti tipe parkiranja, ker **parkiranje** za prestop na vlak ali obisk pošte ima drugačne zakonite pričakovati, da se bo drastično zmanjšala uporaba avtomobila za opravke in dostop do vlaka.

Lep pozdrav,

**Email na
parkiranje@ipop.si**



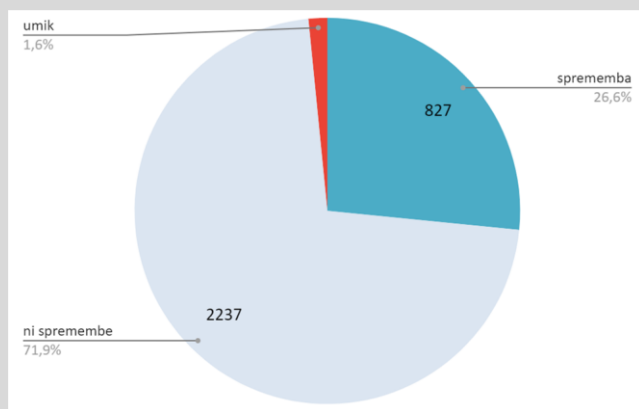


Sistem ukrepov

/ RAZVOJ INFRASTRUKTURE /		
3.1. Umik parkirišč oz. nelegalnega parkiranja	/ IZVAJANJE STORITEV /	
3.2. Rekonstrukcije in posodobitve parkirišč	2.1. Posodobitev parkirnih režimov	/ UPRAVLJANJE SISTEMA /
3.3. Nova parkirna infrastruktura	2.2. Poenostavitev plačila parkirnine izdajanja dovolilnic	
	2.3. Izboljšan nadzor nad parkiranjem	
	2.4. Ureditev in redno vzdrževanje parkirišč	
	1.1. Posodobitev pravnih podlag	1.1.1. Občinski prostorski načrt 1.1.2. Odlok, ki ureja parkiranje 1.1.3. Odlok, ki ureja NUSZ 1.1.4. Akt, ki določa sestavo občinskega proračuna 1.1.5. Odlok, ki ureja odmerjanje komunalnega prispevka 1.1.6. Pravilniki in odredbe
	1.2. Izboljšan pregled in urejanje dejanskega stanja na parkiriščih	1.2.1. Kataster parkirišč 1.2.2. Monitoring stanja 1.2.3. Urejanje lastništva parkirišč 1.2.4. Upravljanje parkirišč
	1.3. Krepitev zmogljivosti za upravljanje parkiranja	1.3.1. Informiranje 1.3.2. Participacija 1.3.3. Parkirna za lokalni razvoj 1.3.4. Izobraževanje



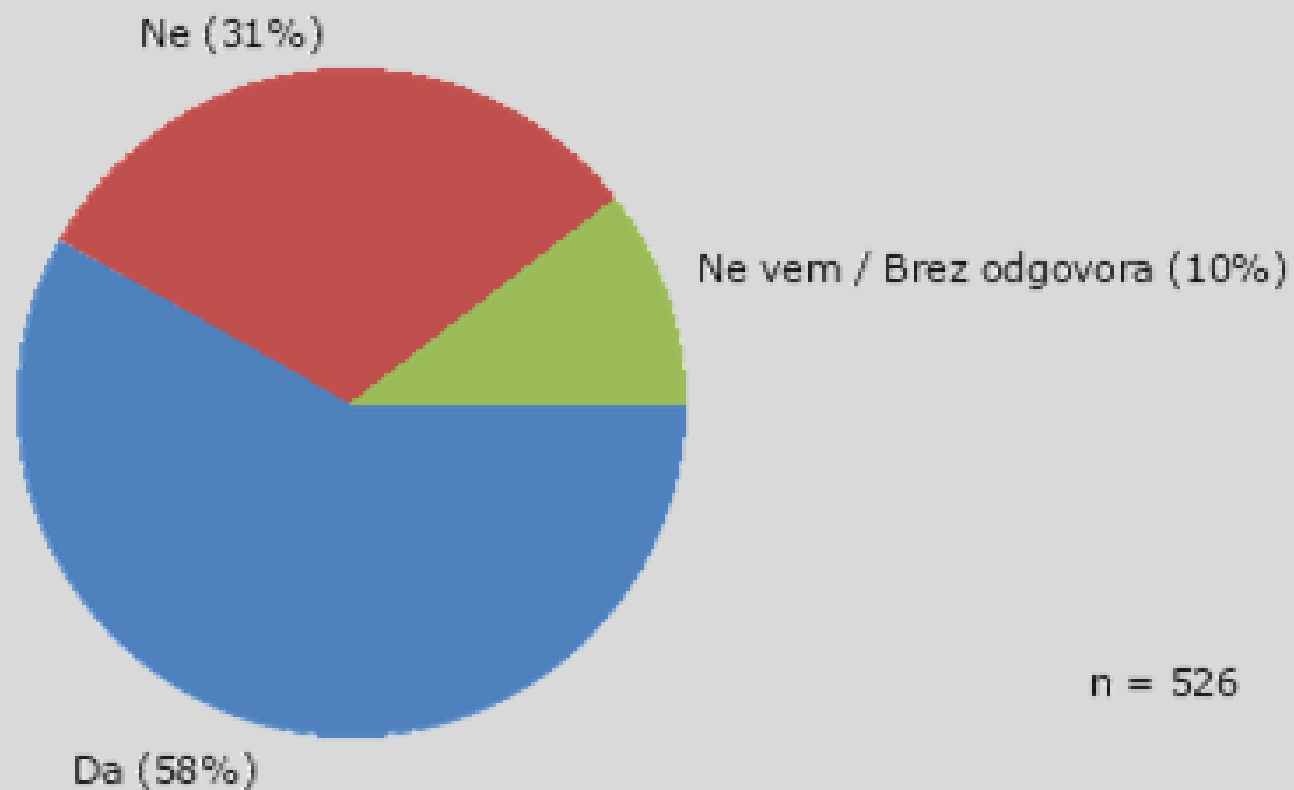
Novi parkirni režimi





Javna podpora

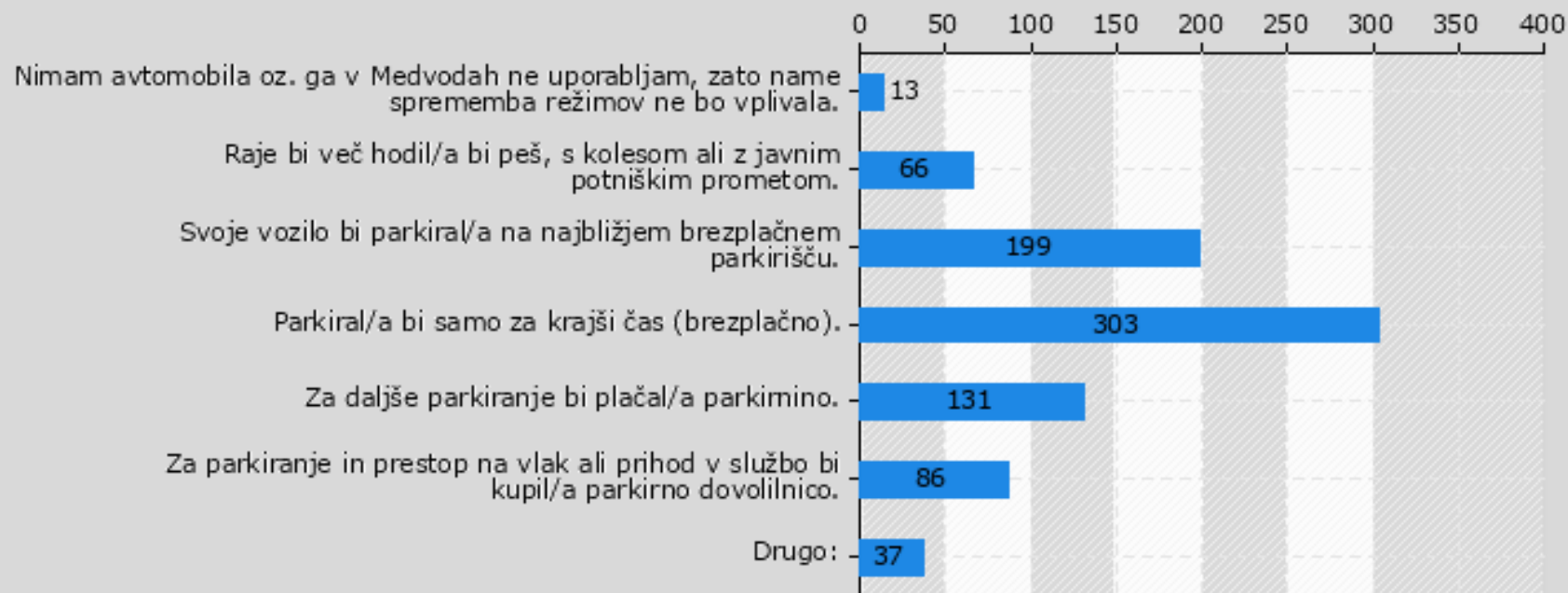
Ali podpirate opisano
prenovo parkirnih režimov v
Medvodah?





Sprememba potovalnih navad

Kaj menite, da boste storili
ob spremembi parkirnih
režimov?





Naslednji izzivi

- Uporaba novih analitičnih tehnike
- Komunikacija in vključevanje javnosti
- Izvedba ukrepov
- Uveljavitev sodobnejših parkirnih normativov





Vprašanja ali komentarji?

Hvala.

Urban Jeriha

IPoP – Inštitut za politike prostora