



Pregled volilnih programov s področja prometne politike in trajnostne mobilnosti

Uvod

Promet je eden ključnih sektorjev, ki določa tako kakovost življenja državljanov kot tudi, posebej v Sloveniji, zmožnost doseganja podnebnih ciljev. Promet je namreč postal sektor z največjim deležem emisij toplogrednih plinov (čez 36% v letu 2023).¹ Zato je bil narejen sistematični pregled vsebin vezanih na promet v volilnih programih oz. usmeritvah strank in koalicij, ki jim zadnje ankete (15. 3. 2026), napovedujejo preboj v parlament.² V analizo je vključenih osem strank oziroma volilnih list: SDS, Gibanje Svoboda (GS), Skupna lista NSi, SLS in FOKUS Marka Lotriča, SD, Levica in Vesna, Demokrati, Resni.ca ter Pirati. Temelji na izpisih relevantnih delov volilnih programov, ki so bili ocenjeni glede vpliva na prometne politike, trajnostno mobilnost in spodbujanje alternativnih goriv v prometu, ter dopolnjeni z analitičnimi opombami in sintezo prevladujočega diskurza. Programi so vzeti kot temeljno izhodišče za analizo, saj predstavljajo strinjanje skupnega stališča strank, medtem ko odgovori na posamezne zahteve in vprašanja različnih akterjev v predvolilnem času ne nudijo nujno usklajenega stališča strank.³

Povzetek ugotovitev

Največji stranki – SDS in GS predstavljata diametralno nasprotna stališča, obema pa je skupno to, da niso pripravili volilnega programa v obliki novega dokumenta, temveč objavili le [Programske predstavitve \(SDS\)](#) oz. [stebre programa \(GS\)](#). To kaže na podcenjevanje programskih usmeritev kot enega od načinov za privabljanje volilcev, ter morda željo pustiti proste roke za dogovore po volitvah, saj konkretnih ukrepov večinoma ni niti omenjenih. Splošne usmeritve pa kažejo pri SDS na negativen učinek na emisije iz prometa, saj predvidevajo »cenovno dostopno energijo za ljudi in gospodarstvo«, »pospešitev gradnje vseh manjkajočih povezav« in »dodatne vozne pasove«, medtem ko GS izpostavlja potrebo po »zeleni paradigmi razvoja« in stavi bolj na tehnološki razvoj – obnovljive vire energije, elektrifikacijo in industrijske železniške tire, ob tem pa le omeni pravičen prehod in trajnostno mobilnost brez navedbe konkretnih ukrepov.

¹ [Izpusti toplogrednih plinov | Okoljski kazalci](#)

² <https://www.rtv slo.si/slovenija/parlamentarne-volitve-2026/raziskave-javnega-mnenja/anketa-sedem-strank-cez-parlamentarni-prag-sestavljanje-koalicije-bo-tezavno/776371>

³ To dokazuje tudi večina prelomljenih zavez zahtev Glas ljudstva (npr. <https://glas-ljudstva.si/monitoring-zaveze/258/>).

Kot protiutež pa ima SD izjemno [razdelan program na 100 straneh](#), ki temeljito našteva ukrepe po različnih področjih, tako da si nekateri ukrepi tudi nasprotujejo - logistika in gradnja novih voznih pasov ni skladna s cilji zmanjšanja emisij. So pa edini, ki omenjajo zeleno proračunsko reformo in posebej tudi spodbujanje infrastrukture za peš hojo (in kolesarjenje).

Skupna lista NSi, SLS in FOKUS Marka Lotriča pa nasprotno poudarek v sicer [kratkem programu \(28 strani\)](#) namenja pretočnosti prometa, gradnji novih cest in podpori avtoprevoznikom. Gre za zanikanje podnebne krize in odsotnost ukrepov za zniževanje emisij, podnebne spremembe so omenjene samo v poglavju kmetijstvo, kot prilagajanje in vlaganje v odpornost.

Skupna lista Levice in Vesne ima najbolj radikalno zeleni in transformativni [program ukrepov](#) za naslavljanje podnebne krize. Vendar je v določenih vidiki nedosleden - nizka cena energije ne vodi k zmanjševanju emisij, prav tako ni nujno da je JPP »hitrejši, udobnejši in ugodnejši od avtomobilov« da bi služil ljudem in prispeval k zmanjševanju emisij. Edini pa omenjajo okolju škodljive subvencije, načelo onesnaževalec plača in aktivno mobilnost (kolesarjenje omeni še program Piratov).

Demokrati imajo po drugi strani izjemno [podrobno izdelan program](#), ki pa teži k elektrifikaciji, digitalizaciji in regionalizaciji za »razogljičenje končne rabe«. Hkrati program predlaga ukrepe, ki bodo vodili k povečanju emisij - spodbujanje avtoprevoznitstva (logistike kot panoge za »krepitev konkurenčnosti«), predvideva gradnjo novih cest in širitev avtocest na 3 pasove.

Resni.ca pa je edina stranka, ki ima [program napisan v obliki 'prostega spisa'](#) – nepovezanega besedila, kjer se analiza stanja prepleta s pavšalnimi ocenami, partikularnimi ugotovitvami in trditvami o nameravanih ukrepih. Promet je omenjen le posredno v dveh poglavjih – v poglavju o zniževanju davkov in o »zeleni prevari«, pri čemer trdijo da bodo ukinili vse trošarine in davke na rabo goriv in energentov, ter spodbujali rabo fosilnih goriv, ker je njihova raba »ekonomsko upravičena« saj že obstaja vsa infrastruktura, ogljični odtis pa je tako prevara.

Na nasprotni strani so Pirati, ki v [programu](#) izrecno izpostavljajo »spopad z avtocentrizmom« kot naslov poglavja v katerem predvidevajo tudi transformativne ukrepe kot so »ukinitve škodljivih javno zasebnih partnerstev pri avtobusnih prevozihi«. Poudarek programa je na javnem potniškem prometu, ne naslovijo pa tovornega in drugih oblik prometa. Podroben program je tako samo v delu, ki zadeva kolesarjenje in JPP, medtem ko npr. alternativnih goriv v prometu ne omenjajo. Podobno kot drugi omenjajo tudi decentralizacijo in ustanovitev regij kot rešitev za reševanje prometnih izzivov.

Sklepi in ocena

Analiza je odkrila izrazite notranje napetosti v večini programov. SD predvideva podnebno nevtralnost do 2050, hkrati pa podpira izgradnjo nove obvoznice in razvoj logistike, kar je v nasprotju s podnebnimi cilji. Demokrati imajo tehnično podroben program z elementi trajnosti (elektrifikacija, vodik, zeleni prehod Luke Koper), a skupni učinek predlaganih ukrepov bo bolj verjetno povečanje, ne zmanjšanje emisij. Levica in Vesna sta programsko najdoslednejši pri okoljskih ciljih, a nekatere ekonomske predpostavke (nizka cena energije kot spodbuda) niso nujno v skladu z zmanjšanjem emisij.

Pregled volilnih programov za leto 2026 razkriva, da prometna politika in trajnostna mobilnost ostajata področji z velikimi programskimi razlikami med strankami, hkrati pa večina programov trpi zaradi odsotnosti jasnih, merljivih in transformativnih ukrepov, kot so davki in olajšave, temeljno preoblikovanje paradigme razvoja prometa in konkretni finančni mehanizmi za preoblikovanje sistema.

Skupni imenovalci med strankami so prepoznanje pomena hitre železnice Ljubljana–Maribor, splošna podpora elektrifikaciji in načelna zavezanost JPP. Ključne razlike pa se pojavljajo pri vprašanjih: ali je prometna politika orodje za zmanjšanje emisij ali le za večjo pretočnost; ali je JPP javno dobro ali le dopolnilo osebnemu prometu; ter kakšno vlogo ima aktivna mobilnost v urbani prometni politiki.

Iz podnebne perspektive je opazno, da nobena od strank ne predlaga celostnega sistema ukrepov za zmanjšanje prometnih emisij, ki bi bil usklajen s cilji za leto 2030. Slovenija kot ena od držav v EU z največjim deležem emisij v prometu in prometno najbolj obremenjenih tranzitnih držav v EU bo morala v prihodnjem mandatu sprejeti odločitve, ki jih večina volilnih programov le nakazuje, ne pa jasno opredeli.

Priloga

Povzetek po strankah

Spodnja preglednica povzema ključne ugotovitve analize za vsako stranko:

- **SDS** (avtocentrični) - Gradnja cest, varnost v prometu, JPP le načelno
- **Gibanje Svoboda** (tehnološki) - TM in elektrifikacija načelno, brez konkretnih ukrepov
- **NSi, SLS in FOKUS Marka Lotriča** (varnostni) - Hitra železnica, širitev cest, enotni JPP, brez emisijskih ciljev
- **SD** (reformistični) - Najbolj razdelan program; brezplačni JPP, infrastrukturni sklad
- **Levica in Vesna** (transformativni) - Podnebna vozovnica, odprava fosilnih subvencij, aktivna mobilnost
- **Demokrati** (tehnološki) - Detajlna infrastruktura, elektrifikacija, vodik, logistika
- **Resni.ca** (zanikanje) - Odprava okoljskih davkov, podpora fosilnim gorivom
- **Pirati** (radikalno zeleni) - Anti-avtocentrizem, JPP kot javno dobro, kolesarjenje, ekološke cone

Pregled stališč po strankah

SDS – Slovenska demokratska stranka

Diskurz: Avtocentrični | Metafora: Varnost in pretočnost

SDS prometno politiko umešča predvsem v kontekst gospodarske podpore in mobilnosti prebivalstva. Program poudarja odpravo prometnih zastojev, dokončanje avtocestnih povezav (Koroška) in razširitev prometno obremenjenih odsekov z dodatnimi voznimi pasovi. Poudarjena je vzpostavitev avtocestne policije in splošna varnost v prometu.

Javni potniški promet je omenjen le v enem stavku, in sicer kot del vizije "brez zastojev", kar kaže na odsotnost systemske zaveze razvoju trajnostne mobilnosti. Program ne naslavlja zmanjšanja emisij iz prometa, podnebnih ciljev ali aktivne mobilnosti.

Poudarek na decentralizaciji in regionalizaciji.

Gibanje Svoboda

Diskurz: Tehnološki | Metafora: OVE, elektrifikacija, pravični prehod

Program Gibanja Svoboda na področju prometa ostaja na visoki ravni abstraktnosti. Stranka zagovarja spodbujanje vseh oblik trajnostne mobilnosti in elektrifikacijo osebnih avtomobilov ter preusmeritev tovornega prometa s cest na železnice z uvedbo industrijskih tirov.

Kljub navedenim ciljem program ne vsebuje konkretnih ukrepov, časovnic ali finančnih instrumentov. Digitalizacija in trajnostna mobilnost sta omenjeni v okviru zelene paradigme razvoja, ki jo program zagovarja načelno, a brez operativnih podrobnosti. Analitska ocena programa ga označuje kot nedodelanega na področju trajnostne prometne politike.

NSi, SLS in FOKUS Marka Lotriča

Diskurz: Varnostni | Metafora: Pretočnost prometa, širitev cest, podpora logistiki

Koalicija NSi, SLS in FOKUS Marka Lotriča predvideva hierarhijo "ljudje pred tranzitom", ki daje prednost vsakodnevni mobilnosti pred tovrnim prometom, a v praksi predlaga ukrepe, ki spodbujajo rabo osebnih vozil: razširitev vpadnic na šestpasovnice, gradnja regionalnih hitrih cest in podpora avtoprevoznikemu sektorju (logistiki).

Prav tako program predvideva enotni in usklajeni sistem javnega prevoza ter hiter železniški dostop med Ljubljano in Mariborom. Kljub načelnim izjavam program ne vsebuje konkretnih ukrepov za zmanjšanje emisij iz prometa, kar analiza ocenjuje kot notranjo nedoslednost – predlagani ukrepi bodo skupaj verjetno vodili k povečanju prometnih emisij.

Socialni demokrati (SD)

Diskurz: Reformistični | Metafora: Izvajanje ukrepov in merjenje ciljev

SD ima med vsemi strankami najbolj razdelan seznam prometnih ukrepov. Program vključuje posebno poglavje o zeleni mobilnosti in infrastrukturnem skladu, ki predvideva stabilne in trajne finančne vire za investicije v ceste in železnice. Poudarjen je cilj podnebne nevtralnosti do leta 2050, kar je lahko tudi oblika odlaganja ukrepov. Konkretni ukrepi obsegajo: izgradnjo hitre železnice Maribor–Ljubljana–Koper, sodobno mestno in primestno železnico v Ljubljani, enotno upravljanje JPP, polnilno infrastrukturo za električna vozila, souporabo vozil ter razvoj multimodalnih logističnih vozlišč. Predvideno je tudi preučitev brezplačnega JPP za vse. Analiza opozarja na notranje napetosti v programu: izgradnja drugega kraka ljubljanske obvoznice in podpora logistiki sta v nasprotju s cilji zmanjšanja emisij. Kljub temu SD predstavlja programsko najbolj celovit pristop k prometni politiki.

Levica in Vesna

Diskurz: Transformativni, radikalno zeleni | Metafora: Pravičen zeleni prehod
Program Levica in Vesna je edini, ki eksplicitno poziva k odpravi fosilnih subvencij in davčnih oprostitvev za kerozin ter uvaja načelo „onesnaževalec plača“. Ključni poudarki so brezplačni javni prevoz za mlade, uvedba podnebne vozovnice (letne karte za vse oblike JPP), hitre in pogoste železnice ter aktivna mobilnost z znižanjem DDV za kolesa in e-kolesa.

Analiza vseeno opozarja na nekatere kontradikcije: zagotovljena nizka cena energije ne vodi k zmanjšanju emisij, prav tako pa ni nujno, da bo JPP »hitrejši, udobnejši in ugodnejši od avtomobilov« da bi služil ljudem in prispeval k zmanjševanju emisij.

Demokrati

Diskurz: Tehnološki | Metafora: Posodobitev in digitalizacija

Program Demokratov na področju infrastrukture in logistike je med podrobnejšimi. Predvideva razširitev avtocest na prometno obremenjenih odsekih TEN-T, gradnjo manjkajočih cestnih povezav, elektrifikacijo in digitalizacijo železniške mreže (ERTMS/ETCS), razvoj multimodalnih terminalov ter zeleni prehod Luke Koper z uvedbo alternativnih goriv (LNG, vodik).

Program poudarja geostrateško vlogo Slovenije kot logističnega vozlišča in Luko Koper kot strateško prednost. Elektromobilnost in vodikova tehnologija v težkem prometu sta omenjena, a brez konkretnih instrumentov za spodbujanje prehoda. Analiza ugotavlja, da program kljub obsežnosti ne naslavlja ukrepov za zmanjšanje emisij, celo nasprotno - predlagani ukrepi (spodbujanje avtoprevoznitva, gradnja cest) bodo skupaj verjetno vodili k njihovem povečanju.

Resni.ca

Diskurz: Zanikanje | Metafora: Zelena prevara, zniževanje davčnih obremenitev

Resni.ca zavzema radikalno drugačno stališče od večine strank: zavrača okoljske ukrepe v energetiki in prometu kot ekonomsko neupravičene. Program na 71 straneh ne

vsebuje praktično nobenih konkretnih prometnih ukrepov. Poudarek je na davčni razbremenitvi, zlasti na odpravi trošarin in okoljskih dajatev na goriva.

Stranka zagovarja nadaljnjo rabo zemeljskega plina in fosilnih goriv ter zavrača politične pritiske za zmanjšanje ogljičnega odtisa, ki ga označuje za „popoln nesmisel, če že ne prevaro“. Trajnostna mobilnost in zeleni prehod v prometu nista omenjena. To je programsko in ideološko najoddaljenejši program od podnebnih ciljev in zavez.

Piratska stranka (Pirati)

Diskurz: Radikalno zeleni | Metafora: Javno dobro, ne-avtocentrizem

Piranska stranka ima med vsemi analiziranimi programi najbolj eksplicitno napisano, da se zavzemajo za anti-avtocentristično usmerjeno prometno politiko. Program eksplicitno naslavlja „spopad z avtocentrizmom“ in predlaga vrsto konkretnih ukrepov za krepitev JPP: enotni sistem nakupa vozovnic, odprti podatki o prometu, uvedba nočnih linij, gradnja tramvajske in hitre avtobusne infrastrukture ter elektrifikacija železnic.

Program predvideva cilj znižanja povprečnega časa potovanja do delovnega mesta za 20 % v štirih letih, ter namen nameniti del trošarin na goriva neposredno subvencijam za JPP. Analiza opozarja, da program ne naslavlja tovornega prometa in letalskega sektorja, ki sta pomembna vira emisij. Podrobno je razdelan del programa, ki zadeva kolesarjenje in JPP.

Primerjalna analiza po vsebinah

Javni potniški promet

JPP je omenjen v programih vseh strank, vendar z zelo različno stopnjo zavzetosti in konkretnosti. Na eni strani sta Levica/Vesna in Pirati, ki predlagata sistemske spremembe financiranja in upravljanja JPP, vključno z brezplačnim prevozom in infrastrukturnimi investicijami. Na drugi strani so SDS in Resni.ca, kjer je JPP omenjen le marginalno ali sploh ne.

SD je edina stranka, ki predvideva institucionalno reformo (enotnega upravljavca JPP) in hkrati naslavlja tako urbano kot regionalno razsežnost javnega prevoza.

NSi/SLS/FOKUS predvidevata enotni sistem JPP, a brez razdelane finančne podlage.

Hitra železniška proga med Ljubljano in Mariborom (s ciljem pod eno uro potovalnega časa) je navedena v programih SD, NSi/SLS/FOKUS in Demokratov. To kaže na prepoznanje strateškega pomena železniškega omrežja.

Elektrifikacija in alternativna goriva

Elektrifikacija osebnih vozil je omenjena pri SD, GS, Demokratih in NSi/SLS/FOKUS.

Demokrati in SD izpostavljata polnilno infrastrukturo kot sistemski izziv, Demokrati pa dodajajo vodik kot alternativno gorivo za težki tovorni promet.

Resni.ca je edina stranka, ki aktivno nasprotuje zmanjšanju porabe fosilnih goriv in obravnava okoljske dajatve na energente kot neupravičene davke. Levica in Vesna sta edini, ki eksplicitno pozivata k odpravi subvencij za fosilna goriva in kerozin.

Aktivna mobilnost in urbano okolje

Kolesarjenje, hoja in aktivna mobilnost so v večini programov bodisi odsotni bodisi omenjeni le mimogrede. Izjemi sta Levica/Vesna, ki predvidevata znižanje DDV za kolesa in e-kolesa, ter Pirati, ki imajo podrobno razdelan kolesarski del programa. SD omenjata infrastrukturo za pešce in kolesarje, a brez konkretnih mehanizmov.

Ekološke cone v mestnih centrih so predlagane izključno v programu Piratov (*»Priprava zakonske podlage za uvedbo ekoloških con v centrih mest«* - podlage so sicer že sprejete z ZCPN). To je izgubljena priložnost za omembo uvedbe učinkovitega znižanja emisij v mestih in uskladitev z evropskimi trendi, kjer mestne občine vse bolj uvajajo cone z omejitvami za motorna vozila.

Avtorica analize: Barbara Simonič, IPREŠ