

Parkiranje: družbeni konsenz je težko doseči, a brez njega so na boljšem samo nekateri

Ljubljana, 27. 05. 2026

Konflikt v Štepanjskem naselju ni presenečenje. Je logična posledica desetletij prometnih in prostorskih odločitev, ki so spodbujale rabo avtomobila, medtem ko so alternative ostajale zapostavljene. Razprava o parkiranju zato ni le razprava o parkirnih mestih. Je razprava o tem, kako želimo v mestu živeti.

Že več mesecev spremljamo dogajanje v Štepanjskem naselju, ki je v medijih dobilo tolikšno težo, da se redno pojavlja med osrednjimi novicami na nacionalni ravni. To kaže na dva vidika:

- Promet, mobilnost in sorodne teme prebivalce, medije in druge javnosti zanimajo in so trenutno ena od osrednjih nacionalnih tem.
- V očeh številnih članov družbe je mobilnost tako pogojena z rabo avtomobila, da lahko še (premišljeno ali nepremišljeno, utemeljeno ali neutemeljeno) omejevanje dosedanjih praks na področju parkiranja postane povod za javni spor med mestom in meščani.

Parkirna politika, ki zajema sklop ukrepov na področju upravljanja parkiranja in je del širših prometnih politik, je eden ključnih mehanizmov, s katerimi mesta in naselja uresničujejo cilje kakovosti bivanja – od zdravja in varnosti do dostopnosti, socialne vključenosti ranljivih skupin ter gospodarske vitalnosti. Pogosto gre za ukrepe, ki jih prebivalci najprej opazijo ob omejevanju hitrosti in urejanju mirujočega prometa.

Hkrati se mesta soočajo s težavami neurejenega lastništva javnih površin, ki izvirajo iz lastninjenja nekdanje družbene lastnine. Zato morajo občine morajo začeti delovati proaktivno in nastaviti jasno politiko ohranjanja javnih površin. S tem je povezan eden največjih trenutnih izzivov občin, in sicer upravljanje s parkirišči. Ni jasno, ali naj parkirišča ostanejo brezplačna oz. parkirnine nizke. Plačljiva parkirišča so politično zelo nepriljubljen ukrep, a nujen, če naj se poveča kakovost prostora. Poleg tega ni jasno, kakšno stališče naj občine zavzamejo do obstoječega parkirnega normativa, saj mu v že zgrajenih starejših soseskah sploh ni mogoče zadostiti.

»Trenutni konflikti glede parkiranja v Ljubljani zato niso presenetljivi, temveč so logična posledica dolgoletnega spodbujanja rabe avtomobila ob hkratnem pomanjkljivem vlaganju v javni potniški promet, slabi integraciji mestnega in medkrajevnega prevoza, nezadostni, nekakovostni in prekinjeni kolesarski infrastrukturi ter prostorski razporeditvi dejavnosti, ki zanemarja načela na javnem prometu temelječega razvoja naselij (ang. *Transport Oriented Development, TOD*) ter odsotnosti kakovostnega upravljanja javnih (asfaltiranih in zelenih) površin.« menijo v Koaliciji za trajnostno prometno politiko.

Tako imenovana "parkirna kriza" ni nastala čez noč, temveč so se pogoji zanjo oblikovali skozi desetletja. V tem času niti država, niti občine Ljubljanske urbane regije in niti Mestna občina Ljubljana niso izvajale projektov za reševanje prometnih izzivov regije.

Pri tem imamo v mislih predvsem naslednja področja:

- Prenova linij LPP: Mestni avtobusi si cestni prostor večinoma delijo z avtomobili, zato so potovalni časi nekonkurenčni. Neučinkovitosti shem linij pa potovanja po mestu otežujejo predvsem prebivalcem sosesk in tistim, ki ne potujejo v/iz središča mesta.
- Povezovanje mestnega in medkrajevnega prometa: manjka boljša integracija železnice in medkrajevnih avtobusnih linij z LPP ter razvoj intermodalnih točk na obrobju mesta.
- Kolesarska infrastruktura: Izboljšave so bile premalo ambiciozne, zato kolesarsko omrežje pogosto ostaja prekinjeno in nekakovostno, kolesarsko omrežje na mestni vpadnicah ni urejeno (npr. Dolenjska cesta).
- Parkirna politika: Dolga leta je bila neambiciozna – z nizkimi cenami parkirnin, zastarelimi parkirnimi normativi ter šibkim nadzorom zunaj mestnega središča. Ob tem občina ni izkoristila ene ključnih priložnosti: da bi prihodke iz parkirnin namensko vlagala v izboljšanje kakovosti sosesk ali razvoj trajnostne mobilnosti. Namesto omejevanja avtomobilskega prometa se je [povečevalo parkirne kapacitete v središču mesta in podpiralo gradnjo velikih parkirnih objektov](#)
- Železniška infrastruktura: Ključne nadgradnje, kot so dvotirnost prog (gorenjske, dolenjske, kamniške), tivolski lok in uvedba takta voženj, ki bi omogočal uporabo železnice kot "mestne železnice", še vedno niso bile uresničene.

Parkiranje je potrebno omejiti: kako in na kakšen način?

Ljudje se pogosto obnašamo iracionalno in sprejemamo odločitve, ki so lahko drage, nezdrave ali okolju neprijazne. Lestvica vrednot namreč visoko postavlja udobje, cone udobja pa ni lahko zapustiti in v ustaljeni način življenja uvesti spremembo.

Teza, da je potrebno prenehati omejevati parkiranje, dokler nimamo ustreznih alternativ, strokovno ne drži. To je podobno, kot če bi rekli, da človek ne sme zmanjšati vnosa nezdrave hrane, dokler nima popolne zdrave alternative za vsak obrok. V resnici se sprememba navad začne šele takrat, ko se dostop do škodljivega vsaj malo omeji in hkrati ponuja alternative.

Tudi tuja mesta se zavedajo pomena postopnega omejevanja in ponujanja alternativ: *“Prebivalci bi imeli vse, parkirišča, urejene kolesarske povezave, delujoč javni prevoz, peš poti, hkrati pa te infrastrukture ne uporabljajo dovolj. To je za mesto predrago. Zato smo se v Bolzanu odločili, da se bomo parkiranje aktivno upravljali, z umikanjem parkirišč iz ulic pod zemljo, real-time nadzorom zasedenosti parkirišč v središču, parkirnimi režimi in zaračunavanjem dovolilnic za prebivalcev ipd. Naj poudarim, prebivalci bi imeli vso infrastrukturo, uporabljali pa bi najbolj udobno. Tega si mesta ne moremo privoščiti.”* ¹pravi Brunella Francini, iz italijanskega mesta Bolzano.

Torej, če je parkiranje enostavno in cenovno dostopno, ljudje nimajo razloga, da bi razmislili ali je pot sploh potreba, ali jo lahko opravijo na drugačen način (avtobus, kolo, hoja). V praksi se zato učinkovite spremembe zgodijo takrat, ko obstajajo omejitve pri parkiranju in hkrati izboljšujejo alternative, saj se šele pod pritiskom omejitev spremenijo navade.

Prebivalci želijo biti vključeni v razpravo o prometu in mobilnosti - naloga mesta je, da jim to omogoči

Odpor prebivalcev Štepanjskega naselja je razumljiv, saj proces uvajanja sprememb parkirnega režima, ni potekal dovolj vključujoče, transparentno in povezovalno, kot je to pri tovrstnih ukrepih potrebno. Pri pobudi “Parkirišča so naša” se kažejo prav si vidiki odpora družbe, in sicer strah pred izgubo udobja, dvom v učinkovitost ukrepov in občutek, da spremembe niso pravične.

¹ Izjava je bila podana v sklopu predavanja: Urban Mobility in Bolzano, 7. 5. 2026

V KTPP zato že leta opozarjamo, da je javnost potrebno vključiti že v proces definiranja problemov ter proces oblikovanja ukrepov ter z njo redno vstopati v dialog, komunicirati in jo v začetnih fazah intenzivno vključevati - ne šele, ko so strategije, odloki ali projekti zaključeni. Prav tako mora biti javnost vključena v proces evalvacije in nadgradnje/prilagajanja ukrepov.

Porast civilnih inicativ na področju prometa kaže, da ljudje niso pravočasno obveščeni o ukrepih, ki ključno vplivajo na njihovo vsakdanje življenje in mobilnostne navade ter da se jih smatra kot potrošnike storitev, ne ne kot državljane/meščane, ki soustvarjajo mesto in skupnost.

Tako Ljubljana kot druga slovenska mesta bi morala v tem prepoznati priložnost, da povečajo transparentnost prometnega načrtovanja, načrtovalski proces odprejo javnosti, prebivalce konsistentno vključujejo od najzgodnejših faz do implementacije ter izboljšajo komuniciranje prometnih ukrepov - ne le na ravni ene ceste ali soseske, ampak na ravni celotnega mesta.

Rast novih parkirišč v mestu ne prispeva k reševanju problemov, s katerimi se soočamo prebivalci mesta

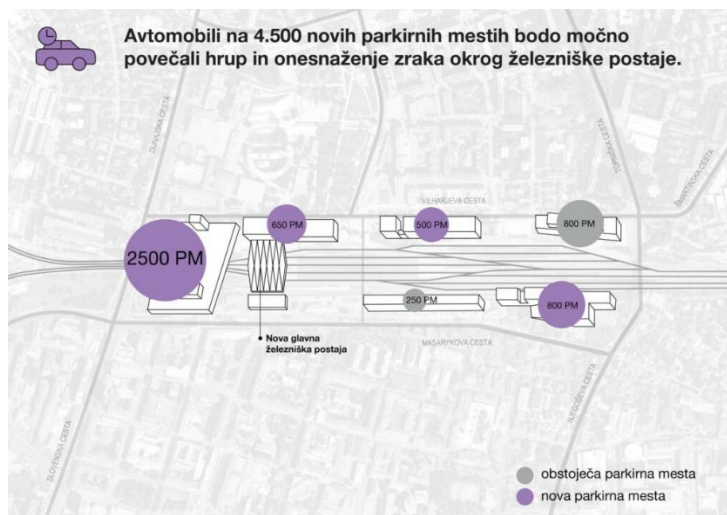
Število avtomobilov v Ljubljani narašča bistveno hitreje od števila prebivalcev.²³ Zaradi slabe kakovosti zraka, ki je povezana tudi s prometnim onesnaženjem v Ljubljani, vsako leto prezgodnje smrti umre kar 570 ljudi⁴. Dnevno v Ljubljano vstopi kar 150.000 vozil.⁵ Ne glede na podatke o slabi kakovosti zraka, o rasti števila vozil, ki dnevno prihajajo v Ljubljana, Mestna občina Ljubljana investitorje še [vedno podpira pri gradnji velikih parkiriščnih kompleksov](#). Gradnja novih parkirišč v mestu se mora prenehati. Ljubljana ima omejen prostor, število avtomobilov pa presega zmogljivosti mesta.

² [Komu zares koristi brezplačno parkiranje? - IPoP](#)

³ [Nekateri kazalniki transporta po: KAZALNIK, OBČINE, LETO. PxWeb](#)

⁴ [V Ljubljani zaradi onesnaženega zraka umre okoli 570 ljudi letno](#)

⁵ https://ncup.si/_resources/surveys/2506%20Dnevne%20migracije%20Ljubljana.pdf



Slika 1: Prikaz načrtovanih parkirnih mest na območju glavne železniške postaje. KTPP, 2021.

Ocenjujemo, da je skupna površina vseh javnih parkirišč v Ljubljani, ki ji je približno 175.000 predstavlja površino kar 4 km², kar je več kot je površina območja v notranjem cestnem obročju oz. Fabianijevem obroču.⁶



Slika 2: Ocena 175.000 parkirnih mest v Ljubljani zaseda približno 4km² površine, kar je približno enako kot je površina notranjega cestnega obroča oz. Fabianijevega obroča.

Pobude, kot je »Parkirišča so naša«, jasno kažejo, da prebivalci doživljajo pomanjkanje parkirnih mest, pritisk zunanjega parkiranja ter občutek, da se odločitve sprejemajo brez njihovega sodelovanja. Takšnih pobud ne razumemo kot problem, temveč kot pomemben signal, da obstoječa politika ne naslavlja vseh dejanskih potreb in okoliščin. Ob tem poudarjamo, da **dolgoročna rešitev ne more biti v nenehnem povečevanju števila parkirnih mest**. Prostor v mestu je omejen, zato je nujno postopno zmanjševanje odvisnosti od avtomobila ter uravnotežena raba javnega prostora.

⁶ [Neznosna lahkotnost parkiranja | Alternator](#)

Ključno vprašanje ni, kje želimo parkirati, ampak kako želimo bivati

V času, ko se številne ljubljanske stanovanjske soseske starajo in bi bil nujno potreben celovit pristop k urbani prenovi teh območij, sta se tako Mestna občina Ljubljana kot civilna iniciativa pri snovanju ukrepov in odzivanju nanje osredotočili predvsem na vprašanje parkiranja. Kljub temu kakovost bivanja ni odvisna le od tega, kje leži najbližje parkirišče. Bolj pomembna je kakovost stanovanj, kakovost skupnih površin, dostopnost in kakovost storitev, ki so na voljo v soseski, in povezanost z drugimi deli mesta. Tako odločevalci kot pobudniki iniciative bodo zato sčasoma morali odgovoriti na vprašanje, kakšna je vizija bivanja v mestnih soseskah v Ljubljani? Kakšno bo življenje v Štepanjskem naselju, Savskem naselju, v Šiški čez 10 in več let? Ali želijo živeti v okolju, ki bo prijetno za vse - tudi za malčke, otroke in starostnike? Koliko bo zelenih površin, kje bo najbližja trgovina in zdravstveni dom, kako bodo preživljali delovni in prosti čas ter na kakšen način se želijo premikati po mestu? Koliko bo pokritih kolesarnic, kakšne kolesarske avtoceste bodo peljale od Štepanjskega naselja do drugih sosesk v mestu in kje bodo parkirani avtomobili čez 10 let? Bodo parkirišča rasla z velikostjo avtomobilov? Bomo dopustili parkiranje na zelenih površinah?

Brez te vizije se razprava reducira na konflikt med mestom in meščani, namesto da bi govorili o kakovosti bivanja kot celoti. Razprava o parkiranju je odprla pomembna vprašanja o mobilnosti, prostoru in prihodnosti mesta. Naša odgovornost je, da to razpravo usmerimo v iskanje rešitev, ki bodo hkrati pravične, izvedljive in dolgoročno vzdržne.

Menimo, da mora vsaka sprememba parkirne politike temeljiti na celostnem pristopu, ki vključuje:

- realno analizo razmer na terenu (zasedenost, potrebe prebivalcev, vpliv dnevnih migracij),
- zaščito kakovosti bivanja obstoječih prebivalcev,
- dostopnost za pešce in kolesarje, količino zelenih površin
- postopno uvajanje ukrepov parkirne politike,

ter hkratno izboljšanje alternativ, kot so javni prevoz, varne površine za hojo in kolesarjenje ter učinkoviti sistemi P+R.

Odločitve, ki neposredno vplivajo na vsakdanje življenje ljudi, morajo biti sprejete pregledno, ob dialogu in z možnostjo soustvarjanja rešitev. Le tako je mogoče graditi zaupanje in doseči dolgoročno podporo nujnim spremembam.

V KTPP zato pozivamo Mestno občino Ljubljana, da parkirno politiko razvija kot del širše vizije zelene, pravične, dostopne občine, ki bo hkrati okoljsko odgovorna, socialno pravična in prilagojena konkretnim razmeram v posameznik soseskah.

Naš skupni cilj mora biti mesto, kjer javni prostor služi ljudem – za bivanje, gibanje in skupnost – ne pa predvsem hranjenje avtomobilov.

Za Koalicijo za trajnostno prometno politiko,
Špela Berlot Veselko

Za več informacij: spela.berlot@cipra.org,

041/528-731