ALTERNATOR
Misliti znanost.

Neznosna lahkotnost parkiranja

6. 11. 2025

Številka: 22/2025

Avtor:

- Marko Kovač

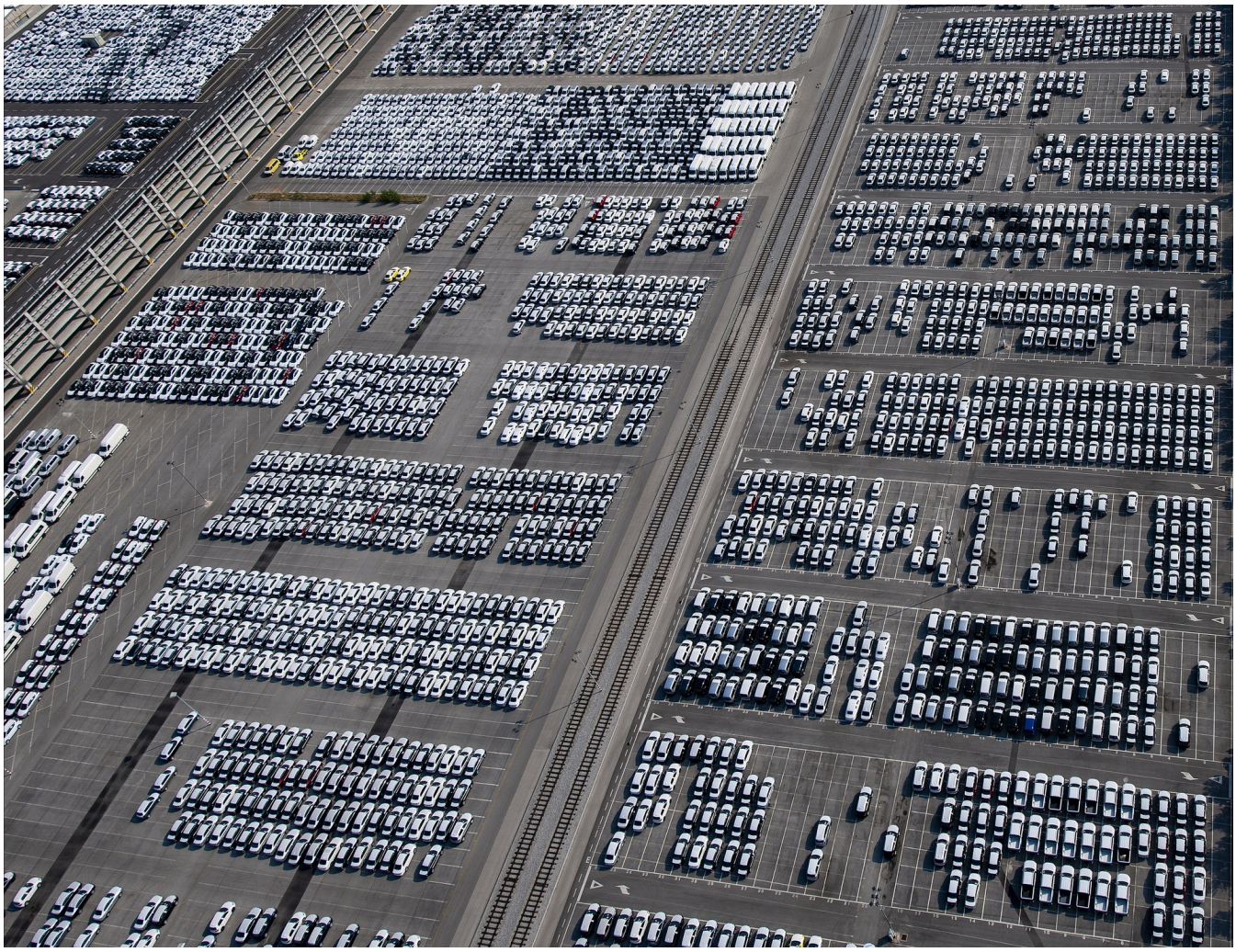


Foto: Arne Hodalič

Avtomobil je v dobrem stoletju uporabe postal naš osnovni način premikanja, a tudi statusni simbol in sredstvo za izražanje čustvenih napetosti sodobnega človeka. Analize (https://doi.org/10.2790/7028) uporabe avtomobila kažejo, da avto aktivno uporabljamo le 5–10 % časa, sicer pa stoji na parkirišču. Zaradi tovrstnega zapravljanja časa in tudi prostora je mobilnost smiselno analizirati skozi problematiko parkiranja. Eden prvih, ki je obravnaval številne probleme parkiranja, je bil ekonomist in urbanist Donald Shoup, ki je s knjigo *Visoka cena brezplačnega parkiranja* (https://doi.org/10.1177/0739456X9701700102) izpodbijal do tedaj ustaljeno mnenje o urbanističnem načrtovanju in parkirni politiki kot nujnih posledicah prometa. Njegova ekonometrična analiza cen parkiranja je pojasnila dolgotrajno iskanje parkirnega prostora, s čimer iščoči povzročajo še dodatno gnečo. Poceni parkiranje ima skrite stroške in škodljive posledice, na primer neučinkovito rabo mestnih zemljišč, saj parkirišča zasedajo dragocene mestne površine, ki bi sicer služile produktivnejšemu razvoju mest. Poceni parkiranje ob tem tudi spodbuja nepotrebno uporabo avtomobilov, kar še dodatno povečuje prometne zastoje in onesnaževanje zraka, predvsem na račun alternativnih načinov prevoza (https://repozitorij.uni-lj.si/IzpisGradiva.php?id=85813) . Nizka cena parkiranja velja le za voznika, preostali ekonomski stroški parkiranja – na primer gradnja in vzdrževanje parkirne infrastrukture – pa padejo na širšo skupnost, pri čemer preostali meščani na ta način subvencionirajo promet oziroma voznike.

Eurostat (https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en) navaja, da v Sloveniji v primerjavi z drugimi državami EU največji delež dohodkov gospodinjstev (okoli 17 %) namenimo za mobilnost, pri čemer prednjačita nakup in vzdrževanje avtomobila. Vendar ti podatki ne upoštevajo porabe (dragocenega) prostora. To se zajeda v vse pore delovanja družbe, saj je tako manj prostora namenjeno drugim družbenim dejavnostim (https://www.jstor.org/stable/48646201) . Zato ne preseneča, da je ideja o brezplačnem parkiranju postala malodane ideal in je že pred stoletjem našla svoj prostor v eni najbolj razširjenih družabnih iger na svetu – Monopolyju, kjer je eno od bolj zaželenih igralnih polj namenjeno brezplačnemu parkiranju, saj igralec ob obisku ne plačuje najemnine. A igre lahko podajajo tudi drugačen pogled – pretirano potrebo po parkiriščih. Pred leti so si snovalci nove različice popularne računalniške igre SimCity, ki simulira delovanje mesta, zaželeli več realizma. Posameznim mestnim dejavnostim so tako poskušali nameniti toliko prostora, kot so ga zahtevali podatki iz resničnega življenja, med drugim tudi glede števila parkirišč. A od te ideje so hitro odstopili, ko so ugotovili, da bi bila takšna igra zaradi preobilja parkirišč dolgočasna (https://www.theverge.com/2013/5/9/4316222/simcity-lead-designer-stone-librande-talks-about-building-game) . Ambivalenten odnos do parkiranja kažejo tudi spletni zemljevidi, kot so Google Zemljevidi in podobni servisi, ki pri načrtovanju poti ne upoštevajo časa (https://doi.org/10.1016/j.eswa.2012.01.091) , porabljenega za iskanje parkirnega mesta, s čimer prikrito spodbujajo uporabo avtomobila v mestih. O avtocentričnosti naše družbe priča tudi dejstvo, da lahko voznik avtomobila, ki je nepravilno parkiran na pločniku ali kolesarski stezi, pričakuje kazen le, če ga na mestu samem zaloti ustrezno opremljen policist ali redar.

Parkirišča kot ilustracija (ne)učinkovitosti upravljanja s prostorom

Prikrita avtocentričnost ima posledice, saj je precejšen del javnega prostora evropskih mest namenjen parkiranju (https://www.blog.urbact.eu/2017/04/want-to-reduce-traffic-in-cities/) . Ena od pomembnih spodbud slabemu upravljanju s prostorom je zahteva po minimalnem številu parkirnih mest stanovanjskih, gospodarskih in javnih objektov – minimalni parkirni normativi, ki jih imamo tudi v Sloveniji. Tovrstne zahteve so mestoma absurde, saj zahtevajo obsežna parkirišča tudi za območja, kjer je smiselno v večji meri uporabiti javni potniški promet ali aktivno mobilnost. To spodbuja avtocentrično obnašanje – če ima stanovanje zagotovljeno (brezplačno) parkirišče, je veliko bolj verjetno, da bodo prebivalci namesto javnega potniškega prometa raje uporabljali avto. Podobna povezava velja tudi za možnost parkiranja v službi. Ukinitev minimalnih parkirnih normativov so pri nas predlagali Aljaž Plevnik z Urbanističnega inštituta RS in sodelavci (2020 (https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/Prostorski-red/Mirujoci-promet-v-urbanih-naseljih.pdf)), in čeprav nekatere slovenske občine izražajo podporo tovrstnim omejitvam, se ta podpora kaže predvsem na deklarativni ravni, medtem ko je vsebinska oziroma izvedbena podpora omejena.

Nizke cene parkiranja zahtevajo lastniki obcestnih trgovin in lokalov z argumentom (https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.01.023) , da tovrstne ugodnosti povečujejo njihov obisk, čeprav avtomobili, ki iščejo brezplačno prosto mesto, ustvarjajo veliko lokalnega prometa. Takšnemu razmišljanju oporekajo raziskave (https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103468) , ki kažejo, da lahko nadomeščanje parkirišč z območji za pešce število obiskovalcev tudi poveča. Podobno kažejo tudi izkušnje s turističnim obiskom za promet zaprtega centra Ljubljane (IPOP 2020 (https://www.ipop.si/2020/09/28/mesta-mestom-pescona-v-ljubljani/)).

Henry Grabar se je težav s parkiranjem, ki za več tisočletij prehiteva pojav avtomobilov, v knjigi *Tlakovan paradiž: Kako parkiranje pojasnjuje svet* (https://www.penguinrandomhouse.com/books/634461/paved-paradise-by-henry-grabar/) lotil zgodovinsko. Tudi on ugotavlja, da so avtomobili spodbudili nastanek parkirišč, iskanje poceni parkiranja pa je povzročalo dodatno gnečo, čemur je sledilo podiranje bivališč v središčih mest in gradnjo obsežnih parkirišč in parkirnih hiš. Na to niso bila imuna niti slovenska mesta; žalosten primer je podrtje poznobaročne Koslerjeve palače (https://outsider.si/janez-suhadolc-maison-du-peuple/) ob širitvi današnje Slovenske ceste v Ljubljani.

Ob tem se premalo zavedamo, koliko prostora potrebujejo avtomobili (https://doi.org/10.1016/C2017-0-03917-4) . Sodobno parkirišče meri približno 15 m^2, k čemur je treba prišteti še dodatni servisni prostor, na primer dovozne poti. Skupna površina tako znaša od 25 m^2 do tudi več kot 30 m^2 za parkirno mesto v garaži. Toda vsak avtomobil potrebuje več parkirnih prostorov: enega doma, drugega v službi, tretjega za opravke (trgovine, javne ustanove, turistične namestitve in podobno). Domneva se, da imamo v Evropi za vsak avto do tri parkirišča, v ZDA pa je razmerje še bolj neugodno – 290 milijonov osebnih vozil za dobrih 330 milijonov prebivalcev zahteva več kot milijardo parkirišč (https://www.penguinrandomhouse.com/books/634461/paved-paradise-by-henry-grabar/) . Avtomobili se tudi stalno povečujejo; v zadnjih letih, ko je moč zaznati izrazito povečanje priljubljenosti športnih terencev, je povečevanje dobilo še dodaten pospešek. Tako nekdanji standard velikosti parkirnih prostorov ne zadošča več – če je leta 1991 zadoščalo parkirno mesto dolžine 4,3 m, se danes priporoča (https://www.izs.si/assets/media/izsnovo/2024/IZS%20MST%2007_2024%20garaze.pdf) dolžino že nad 5 m. Čeprav so ponekod (npr. v Parizu) za športne terence uvedli dražjo parkirnino, to samo po sebi ni dovolj za opaznejše zmanjševanje potreb po parkiranju.

Na Nebotičnik sva odšla, prosto parkirišče ugledala

Vsak dan se iz okoliških krajev v Ljubljano zgrne več kot 100.000 avtomobilov (https://www.finance.si/transport-in-logistika/v-ljubljano-se-vsak-dan-na-delo-pripelje-vec-kot-127-tisoc-ljudi-oglejte-si-koliko-prostora-zasede-30-tisoc-avtov/a/8954218) , ki jim je treba prišteti še več kot 160.000 vozil v lasti Ljubljančanov. Ob tem je nekoliko nenavadno, da mesto nima popisa (https://omp.zrc-sazu.si/zalozba/catalog/view/1044/4441/554-2) vseh javnih parkirišč, neuradne ocene pa govorijo o vsaj 175.000 javno dosegljivih parkirnih mestih, ki skupno zasedajo več kot 4 km^2 prostora. Za primerjavo – ožje središče Dunaja ima za 950.000 prebivalcev le 220.000 parkirnih mest (Park4SUMP 2020 (https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/General_PM_and_Policy/PARK4SUMP_Case_Study_Parking_Management_in_Vienna.pdf)).

Analize cen novogradenj kažejo, da lahko stroški zemljišča in izgradnje ustreznega parkirišča gradnjo stavbe podražijo tudi za četrtino. Parkirišča v Ljubljani so naprodaj (https://www.nepremicnine.net/oglasi-prodaja/ljubljana-mesto/garaza/) po okoli 10.000 evrov, mesta v parkirnih garažah pa dosegajo med 30.000 in 40.000 evrov, pri čemer cene ne odstopajo (https://parkmodo.com/how-much-does-a-parking-garage-cost-to-build) od mednarodnega povprečja. Podobno lahko ocenimo, da so številna parkirna mesta v nedavno zgrajenih javnih objektih (Športni park Stožice, Rog in Ilirija) povečala stroške gradnje za okoli 20 %. Toda ta parkirna mesta niso popolnoma zasedena in tako se stroškov izgradnje ne odplačuje s parkirnino. Večino stroškov gradnje parkirne infrastrukture pokrijemo meščani sami, tudi tisti, ki teh parkirnih mest ne uporabljamo. Pred leti je urbanist Marko Peterlin ocenil (https://www.mladina.si/51166/kdo-placa-brezplacno-parkiranje/) , da parkirni prostor za dnevne obiskovalce družbo stane več kot poldrugo milijardo evrov.

O darežljivosti do lastnikov vozil pričajo tudi cene mestnih dovolilnic za parkiranje. Dovoljenje za obcestno parkiranje v Ljubljani stane do 100 evrov letno, po novem pa naj bi bilo še cenejše, čeprav je realna cena (na nepremičninskem trgu) bližje 1000 evrom letno. Za primerjavo je lahko razlika v ceni za komercialni najem prostora za druge namene: najem utice za peko in prodajo kostanja, ki zaseda celo manjšo površino kot sodoben avto, lahko stane več kot 10.000 evrov na sezono, ki traja štiri mesece. To je vsaj 25-krat več kot za avto.

Avtomobili so resda pomembno prispevali k mobilnosti in s tem tudi h gospodarskemu razvoju sveta in Slovenije, toda preveliko zanašanje na motoriziran osebni transport in zanemarjanje drugih, prostorsko manj potratnih načinov prevoza potegne za sabo tudi zahteve po velikem številu parkirišč. Hkrati vedno nova parkirišča in garaže v pretiranih količinah tlačimo tudi tja, kjer bo ustvarjeni avtomobilski promet povzročal še nove zastoje (https://repozitorij.uni-lj.si/IzpisGradiva.php?id=85813) na že tako preobremenjenih cestah. Ogromno število načrtovanih parkirnih mest pod novo ljubljansko železniško postajo vzbuja dvome o primarni namembnosti prometnega vozlišča in svari pred ustvarjanjem dodatnega avtomobilskega prometa v centru.

Oblikovanje mest za ljudi, ne za avtomobile

Razmah avtomobilov v Sloveniji opravičujemo z razseljenostjo – s številnimi manjšimi kraji in vasmi, pri čemer naj bi bile drugačne oblike mobilnosti nesmiselne ali ekonomsko neupravičene. Toda razseljenost poznajo tudi druge države, hkrati pa je razseljenost v Sloveniji tudi posledica razvoja (avto)cestne infrastrukture. Že pred desetletji je italijanski fizik Cesare Marchetti opazil težnjo, da ljudje za prevoz namenimo dobro uro časa na dan. Ta pojav so kasneje poimenovali Marchettijeva konstanta (https://bigthink.com/strange-maps/marchettis-constant/) , saj ostaja nespremenjena ne glede na sredstvo in hitrost potovanja. Intenzivna gradnja avtocest na prelomu stoletja je omogočila, da smo se lahko preselili dlje, ne da bi bistveno podaljšali čas, ki ga preživimo v prometu, dokler ta logika ni sprožila širše reakcije. To zelo dobro opisuje fenomen spodbujenega prometa (https://doi.org/10.3141/1659-09) , ki pravi, da povečana zmogljivosti cest s skrajšanjem potovalnega časa spodbuja večje število prepotovanih kilometrov z avtomobili. Ekonometrična raziskava (https://repozitorij.uni-lj.si/IzpisGradiva.php?id=85813) je ta pojav dokazala tudi v Sloveniji, saj je suburbanizacija s širitvijo naselij ob izvozih avtocest spodbudila tako potrebe po prevozu kot tudi po dodatnem številu parkirnih mest. Slovensko avtocentričnost pa ne spodbuja le ugodno parkiranje, temveč tudi številni drobni ukrepi, ki finančno nagrajujejo daljše vožnje: od pavšalnega zneska cestnine do povračil potnih stroškov.

Za očitki o razseljenosti se skrivajo problemi urbanizma, ki jih je stihijski razvoj zadnjih desetletij prezrl. Suburbanizacija (https://giam.zrc-sazu.si/sites/default/files/zbornik/Ravbar_37.pdf) oziroma selitev prebivalstva na obrobje je bila spodbujena tudi z dostopnostjo in ugodnejšimi cenami nepremičnin. Toda ustrezna urbanistična zasnova novih okolij, ki bi omogočala kakovostno bivanje brez avtomobila, temu ni sledila: trgovine so bile nemalokrat oddaljene, v želji po zmanjševanju stroškov so zapirali lokalne izpostave bank, pošte in drugih uradov. Tudi službe praviloma niso sledile ljudem, temveč so ostajale v urbanih središčih. Več avtomobilov je pomenilo tudi več potreb po parkirnih mestih v urbanih okoljih.

Analize (https://doi.org/10.1038/s41586-023-06757-3) vedenja prebivalcev s pomočjo lokacijskih podatkov telefonov kažejo na večjo družbeno povezljivost mest do 100.000 prebivalcev. Ta meja morda ni ravno naključje, zdi se namreč, da prebivalci večjih mest hitreje posežejo po individualnem motornem prevozu. Ta podatek je tudi voda na mlin ideji o 15-minutnih mestih (https://www.wiley.com/en-sg/The+15-Minute+City%3A+A+Solution+to+Saving+Our+Time+and+Our+Planet-p-9781394228140) , ki zagovarja mesta, kjer bi imeli prebivalci izpolnjenih večino svojih potreb znotraj območja največ 15 minut hoje, kolesarjenja ali uporabe javnega potniškega prometa. V časih pred avtomobili so se številna mesta, tudi Ljubljana, razvijala v podobni smeri in šele širša dosegljivost avtomobilov jih je spremenila v avtomobilske poligone.

Izkazana neprimerna cena parkiranja spodbuja veliko potrato prostora za avtomobile, kar je v nasprotju s sodobnimi urbanističnimi trendi in tudi drugimi ukrepi

okoljske politike, kot je zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov, onesnaževal zraka, hrupa in podobno. Omejevanje parkiranja z zaračunavanjem realnih stroškov gre z roko v roki s spodbujanjem drugih vrst trajnostne mobilnosti – pešačenja, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa (https://doi.org/10.3986/alternator.2023.20) . Boljše upravljanje s prostorom pa nedvomno pomeni tudi ugodnejše bivanje.

Izkušnje iz tujine kažejo (https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102465) , da se spremembe v dojemanju prometa tako glede rabe prostora kot tudi prometne varnosti zgodijo šele s širšo podporo ali vizijo sprememb. V nedavni *Raziskavi (https://www.ljubljana.si/assets/Uploads/Potovalne-navade-v-MOL-in-LUR-2013-2024-celotno-porocilo-Januar-2025.pdf) potovalnih navad v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji za leto 2024* si je večina vprašanih zaželela več parkirnih mest. Očitno je, da večina prebivalcev cenovne dostopnosti parkiranja ne povezuje (https://www.mladina.si/241162/trpka-resnica-o-ljubljani) s pretirano uporabo avtomobilov in s pogostimi prometnimi zastoji.

Tehnološki optimisti polagajo veliko upov za rešitev prometno-parkirnih zagat v nove tehnološke rešitve, kot so na primer avtonomna vozila. Ta naj ne bi potrebovala parkirišč, temveč bi sama vozila od ene naloge do druge. Toda skeptiki opozarjajo (https://doi.org/10.1016/j.cstp.2023.101112) na ustvarjanje dodatnega prometa v prehodnem obdobju, ki lahko traja desetletja, in visoko ceno takšnih vozil, ki si jih bodo lahko privoščili le premožnejši.

Kako naprej?

Kljub zavedanju številnih škodljivih posledic pretirane uporabe avtomobilov se njihovo število v večini razvitih držav in tudi Sloveniji še vedno povečuje. Promet je kompleksen pojav, njegovo urejanje pa se, zaradi prepleta številnih interesov in poenostavljenih pogledov, zdi skorajda Sizifovo delo. Še nekoliko huje je s parkiranjem, ki se marsikateremu lastniku avtomobila zdi neodtujljiva pravica (https://doi.org/10.1016/j.tra.2025.104528) . Čeprav so obljube o prihodnjih novih tehnologijah izredno mikavne, pa izkušnje kažejo, da je treba poseči po obstoječih orodjih – parkirni politiki, ki pripomore k izboljšanju kvalitete bivanja v mestu ter večji uporabi tako javnega potniškega prometa kot tudi aktivne mobilnosti.

Nekaj idej, kako spremeniti parkirno politiko, navaja *Nacionalni energetski in podnebni načrt* (https://www.energetika-portal.si/dokumenti/strateski-razvojni-dokumenti/nacionalni-energetski-in-podnebni-nacrt-2024/) . Glavne ideje so upravljanje parkiranja s časovno omejitvijo, zmanjšanje števila parkirnih mest (na račun zelenih površin in podobnega) in uvajanje maksimalnih parkirnih standardov. Dodatna parkirna mesta predvideva za sopotništvo, več parkirnih mest pa je predvidenih tudi za kolesarje z namenom večmodalne mobilnosti. Zaključno poročilo (https://www.sptm.si/application/files/8117/1715/6373/Porocilo-CRP-MR-koncno.pdf) projekta Prevozna revščina v Republiki Sloveniji sledi podobnim idejam, pri tem pa izpostavlja, da bi lahko izboljšave v javnem potniškem prometu financirali iz višje cene parkirnin. Dodaten ukrep (https://www.blog.urbact.eu/2017/04/want-to-reduce-traffic-in-cities/) je nedvomno ustrezno vrednotenje parkiranja, saj raziskave kažejo, da lahko dvig cen parkiranja dodatno zmanjša uporabo avtomobilov. Prav tako morajo biti investicije v parkirne garaže uravnotežene – višje cene parkiranja na ulici spodbujajo uporabo garaž, kar zmanjša lokalni promet, ki nastane zaradi iskanja prostih parkirišč.

Omejevanje parkiranja mora spremljati ponudba drugih uporabnih možnosti mobilnosti, saj lahko nepremišljeni ukrepi vodijo v socialne stiske in napetosti. A hkrati lahko nova parkirna mesta še dodatno spodbudijo že tako pretirano rabo avtomobilov. Mednarodne primerjave kažejo, da je naša parkirna politika ustrezna (IPOP 2025 (https://www.ipop.si/2025/09/21/epa-award-2025-parkirne-politike/)), umanjka nam »le« politična volja, da bi s celovitim pristopom ustrezno izboljšali kvaliteto bivanja v mestih in tudi drugje.