



Mestna občina
Ljubljana

Mestna uprava
Služba za lokalno samoupravo
Ambrožev trg 7, 1000 Ljubljana
t: 01 306 48 30
glavna.pisarna@ljubljana.si, www.ljubljana.si

Mestni svet MOL
Mestni trg 1
1000 Ljubljana

Številka: 90000-4/2025-21
Datum: 16. 5. 2025

Zadeva: Odgovor na pisno svetniško vprašanje mestnega svetnika Denisa Strikovića
Zveza: 90000-4/2025-7

Spoštovani,

v nadaljevanju odgovarjamo na pisno svetniško vprašanje mestnega svetnika Denisa Strikovića, vezano na zapiranje sosesk v Novih Fužinah in Štepanjskem naselju

1. Na kakšen način so oz. bodo v reševanje parkirne situacije oz. morebitno uvajanje zapornic vključeni četrtni skupnosti oz. sveta ČS Moste in ČS Golovec?

Kot svetnik v Četrtni skupnosti (ČS) Moste ste bili 11. 2. 2025 prisotni na seji, kjer je bil svetnikom s strani podžupana Dejana Crneka, vodje projekta in sodelavca Odseka za trajnostno mobilnost in javni prostor (OGDP) ter vodje Službe za lokalno samoupravo (SLS) predstavljen in pojasnjen smisel izvedbe projekta v soseski Fužine ter način izvedbe v ČS Golovec, zato nas vaše vprašanje preseneča.

Že dalj časa prejemamo pobude občanov, tamkajšnjih stanovalcev, za ureditev parkirne problematike – predvsem odpravo nepravilnega parkiranja vozil na površinah za pešce in kolesarje, na intervencijskih poteh, na zelenicah in ob otroških igriščih. Tovrstni projekti v MOL tečejo z namenom zaščite ljudi, dostopnih poti in javnih površin pred objestneži, ki jim prometni znaki in zelenice kot take ne zadostujejo za upoštevanje cestnoprometnih predpisov.

V Kosezah se je kot posledica nesreče, v kateri je bil udeležen otrok, projekt izpeljal s podporo Sveta ČS Šiška v okviru Evropskega tedna mobilnosti 2023 (ETM).

V ČS Golovec je svet ČS z veseljem sprejel pobudo MOL, kot najboljši poznavalci so sami pripravili predlog postavitve (fiksni ali pomični) ovir, dodatnih prometnih znakov, kategorizacije poti kot interventnih. Podžupan Dejan Crnek si je predlog skupaj s predsednikom ČS ter vodjo in sodelavcema SLS predlog ogledal na terenu, Služba za pravne zadeve MOL in Oddelek za ravnanje z nepremičninami MOL sta predlog preverila z vidika lastništva zemljišč in morebitnih postopkov po ZVetL, na OGDPA pa so na podlagi oglada terena in vseh prejetih informacij pripravili osnutek projekta z delovnim naslovom *Zeleni utrip povezane skupnosti Štepanjskega naselja*. Projekt je bil 15. 4. 2025 na izredni seji predstavljen predstavnikom Sveta ČS, ki so podali tudi svoje pomisleke in predloga, a v osnovi projekt podpirajo. Sledijo predvidoma najmanj ena javna, terenska predstavitev lokalnim prebivalcem z vključitvijo

različnih deležnikov, sinteza predlogov na podlagi njihovih pobud in prvi poskusni ukrepi v okviru letošnjega Evropskega tedna mobilnosti.

Svetniki ČS Moste ste predlagali obratno smer, da najprej predstavniki MOL pripravijo predlog, do katerega bi se nato z огledom na terenu opredelili predstavniki ČS in lokalni prebivalci.

2. Katera zemljišča v Novih Fužinah in Štepanjskem naselju so bila ponujena za izgradnjo novih parkirnih mest? Kakšen je bil interes nakupa oz. najema garažnih mest?

Že na zgoraj omenjeni seji sveta ČS ste bili seznanjeni z dejstvom, da MOL ni dolžna zagotavljati parkirnih mest lastnikom stanovanj, intervencijske poti ter zelenice pa že sedaj niso namenjene temu, a žal nekateri stanovalci tega ne upoštevajo, zato sploh potreba po tovrstnih projektih.

Javno parkirno mesto v neposredni bližini prebivališča je privilegij, ki pa ni vedno zagotovljen v kapacitetah, potrebnih za parkiranje vseh vozil. Potrebno se je zavedati, da kljub pomanjkanju parkirnih prostorov ni sprejemljivo parkiranje na površinah, ki temu niso namenjene. Spomnimo, da je bilo v času, ko so bile grajene soseske, eno vozilo na dve stanovanji, danes je obratno, saj ima v povprečju vsako stanovanje vsaj dve vozili. Pred časom smo npr. stanovalec v Kosezah in na Fužinah, ponujali zemljišča in pomoč pri ureditvi garažne hiše, kjer bi sicer morali kupiti parkirni prostor, vendar takšnega zanimanja s strani stanovalcev ni bilo. Nihče si pa ne more zagotoviti parkirnega mesta, če si sam ne kupi garaže.

Člani svetov ČS se sicer lahko še vedno v svojih okoljih kadarkoli organizirate, preverite potrebe oz. interes med lastniki stanovanj za najem/nakup stanovanj. V primeru zadostno zbranih podpisov bo MOL nudila potrebno pomoč, ne bo pa gradila garažnih hiš za privatne namene, saj to ni pristojnost ne del poslanstva MOL. Ne gre pričakovati, da bomo v MOL v nedogled širili parkirne površine; namesto tega si prizadevamo, da z ukrepi in projekti, ki spodbujajo trajnostne oblike mobilnosti, vplivamo na potrebe po osebнем motornem vozilu. Kljub temu, da že nudimo številne alternative avtomobilu, je potreben tudi premik v miselnosti: tako občane kot obiskovalce Ljubljane spodbujamo, da tudi sami z odločitvijo o načinu potovanja prispevajo k temu, da bodo poti po Ljubljani in do nje še bolj trajnostne, varne in prijetne. Vabimo vas, da kot svetnik ČS pri tem pomagate z lastnim zgledom in z ozaveščanjem o možnostih za trajnostno premikanje po mestu.

3. Na kakšen način in v kakšnem obsegu načrtujete zaprtje Novih Fužin in Štepanjskega naselja? Zakaj se vam zdi, da je zapiranje sosesk strateška rešitev? Je zapiranje sosesk del kakšnega (mednarodnega) projekta oz. kakšnih zavez, dogovorov in/ali kompensacij?

Način urejanja je zapisan že pri prvem vprašanju, sicer pa smo v Mestni občini Ljubljana zavezani trajnostni mobilnosti, kar smo zapisali tudi v dokumente, kot sta Celostna prometna strategija (CPS) MOL in Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije. Vseskozi od sprejema strategije (in še prej v okviru dokumenta Prometna politika MOL iz leta 2012) kontinuirano izvajamo ukrepe in si prizadevamo za izboljšave na področjih spodbujanja trajnostne mobilnosti, dostopnosti, varnosti v prometu, oživljanja javnega prostora, ozelenitve mesta, učinkovitosti in modernizacije področnih storitev idr., ne samo v MOL, temveč tudi v povezavi z Ljubljansko urbano regijo. V teku je izdelava nove Celostne prometne strategije MOL skladno z novimi smernicami ter pravilniki EU in RS, kjer bomo z vključujočim pristopom na novo opredelili cilje in ukrepe na tem področju (več informacij na <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/obcinska-celostna-prometna-strategija-mol-2025-2032/> in <https://cps.projekti.si/ljubljana>). V naslednjih letih bomo skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju pripravili tudi Načrt izvajanja parkirne politike, v okviru katerega se bomo ukvarjali tudi s parkirnimi kapacitetami in z vprašanjem zasedanja ljubljanskih cest, ulic in javnih površin s parkiranimi avtomobili ter iskali ustrezne rešitve.

Bistveni ukrepi prometne in parkirne politike MOL so usmerjeni v spremembo potovalnih navad in uvajanje bolj trajnostnih oblik potovanja: več kolesarjenja, več hoje, večja uporaba javnega potniškega prometa in kolektivnega prevoza. Med te ukrepe sodijo ureditev varnih in udobnih peš površin, izboljšanje kolesarske infrastrukture, širitev mreže sistema souporabe koles, izboljšava javnega potniškega prometa, izgradnja parkirišč po sistemu P+R, spodbujanje souporabe električnih vozil in sopotništva. V MOL nudimo številne možnosti za trajnostno naravnano potovanje po mestu, ki lahko nadomesti ali racionalizira uporabo osebne avtomobila (<https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/ucinkovito-po-mestu/>). S tem želimo med drugim doseči, da bi se potreba po uporabi avtomobila zmanjšala.

Poleg tega je ključen ukrep za zmanjšanje motornih vozil strožja parkirna politika (omejitev dostopa motornim vozilom, uvedba parkirnih con, širitev območij s parkirno, višja cena parkiranja, dovolilnice za stanovalce ...). Namen širitve območij časovno omejenega in plačljivega parkiranja je ureditev stihijskega pojava parkiranja in tudi zmanjšati število dnevnih migracij z daljšim časom parkiranja (večinoma dnevni vozači, ki v Ljubljano prihajajo z avtomobilom na delo, na izobraževanje in po opravkih) ter tako omogočiti več prostih parkirnih mest za stanovalce posameznih območij. Stanovalcem zato nudimo cenovno ugodno pridobitev parkirne dovolilnice, ki omogoča časovno neomejeno parkiranje na javnih površinah, ki so za to določene (več informacij na <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/parkirne-dovolilnice/>).

Poudarjeno se ukvarjamo tudi z reševanjem problematike zaparkiranih lokacij v soseskah, kjer stanovalci parkirajo po površinah, ki temu niso namenjene (pločniki, kolesarske steze, intervencijske poti, zelenice, ...). Ukrepi so odvisni od posamezne lokacije, števila napačno parkiranih vozil, alternativ, lastništva zemljišč ipd., segajo pa od poostrenega nadzora, prek ovir, kot so količki, konfini, urbana oprema..., do spremembe prometnega režima na širšem območju, ureditve dodatnih parkirnih mest, dodatne ozelenitve, spodbujanja trajnostne mobilnosti idr. Na nepravilno parkiranje opozarjamo tudi z različnimi ozaveševalnimi akcijami, s čimer bomo nadaljevali tudi v prihodnje.

Vaša namigovanja na dogovore in kompenzacije zavračamo. Kot smo že večkrat napovedali, bomo v strnjenih stanovanjskih soseskah, kot sta Štepanjsko naselje in Nove Fužine, po vzoru Kosez, izvedli ukrepe za omejitev dostopa motornim vozilom in druge podporne ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter oživiljanje javnega prostora, ki bodo izboljšali kakovost življenja predvsem tamkajšnjih prebivalcev. Trenutno izdelujemo osnutek možnih ukrepov za Štepanjsko naselje, ki jih bomo uskladili s strokovnimi službami, četrtno skupnostjo, krajani, deležniki in drugimi zainteresiranimi javnostmi.

4. Ali je bila narejena analiza trenutnega stanja parkirne problematike oz. izvajanja prometne politike na območju Novih Fužin in Štepanjskega naselja? Kdaj lahko pričakujemo analizo politike?

Posebne statistike zgolj po območjih Fužin in Štepanjskega naselja ne vodimo, smo pa zbrali javno dostopne podatke in ocene ter redno spremljamo pobude občanov. Na območju Četrtna skupnost Moste (Fužine) je bilo v preteklem letu na področju mirujočega prometa skupno izvedenih 1.191 ukrepov s strani Mestnega redarstva, na območju Četrtna skupnost Golovec (Štepanjsko naselje) pa 1.143. V letu 2025 predvidevamo razpis za izvedbo omenjenega Načrta izvajanja parkirnih politik (NIPP) v naslednjih letih, v sklopu katerega bo izvedena tudi analiza parkiranja po celotnem mestu.

5. Zakaj se vam ureditev v Kosezah in Spodnji Šiški zdi primerljiva z Novimi Fužinami in s Štepanjskim naseljem?

Ni generalnega pristopa k omejevanju motornega prometa v soseskah, ki bi bil povsod enak; izbrani ukrepi bodo prilagojeni glede na izhodišča in potrebe posamezne soseske. Projekt, ki ga razvijamo, je premišljen, celovit in ga bomo obravnavali tudi skupaj s prebivalci teh naselij, da bi skupaj poiskali najboljše rešitve za najbolj učinkovito reševanje navedenega pojava. Povod za izvedbo oz. pristop k projektu in ukrepom pa je povsem enak: objestnost nekaterih stanovalcev in obiskovalcev, ki se vozijo in parkirajo po zelenicah in intervencijskih poteh, površinah za pešce in kolesarje ter ob ali na otroških igriščih, kar je nedopustno.

Pripravili:

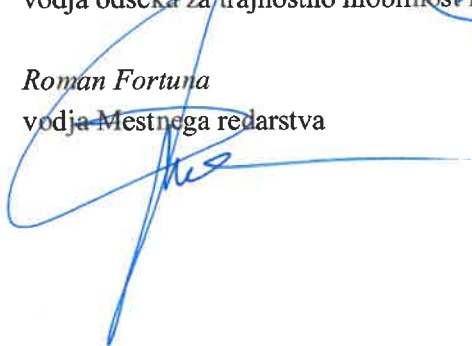
Vita Kontić Bezjak

vodja odseka za trajnostno mobilnost in javni prostor



Roman Fortuna

vodja Mestnega redarstva



Jera Grobelnik
vodja službe

