

V zvezi z študijo o mirujočem prometu, ki jo je pričela Občina Krško, objavljamo zanimiv prispevek:

Kdo plača brezplačno parkiranje?

O prometni politiki in urejanju prostora
Marko Peterlin, Inštitut za politike prostora

Ste se kdaj vprašali, koliko je vreden prostor, na katerem brezplačno parkirate? Če parkirate na parceli pred svojo hišo, to dobro veste, saj ste vsaj v Ljubljani za vsak kvadratni meter odšteli bogastvo. Kaj pa zastoj parkiranje po sosekah, v središču mesta ali trgovskih središčih? Pa nimam v mislih parkiranja po pločnikih in kolesarskih stezah, upam, da niste te vrste sebični voznik. A morda vseeno menite, da imate pravico do zastoj parkirnega prostora, za katerega bi moralo poskrbeti mesto. Strošek naj bi torej nosili davkoplačevalci, tudi tisti, ki se vozimo s kolesom, in tisti, ki že odplačujejo posojilo za nakup stanovanja z garažo. Kratek račun (potrebna bruto površina za parkirno mesto je 25 kvadratnih metrov krat 500 evrov za kvadratni meter zemljišča krat 135 tisoč vsakodnevnih migrantov v Ljubljano skupaj zneso 1.687.500.000 evrov) pokaže, da na primer Ljubljana samo za zagotavljanje parkirnega mesta na javnih površinah vsem, ki se danes vsak dan pripeljejo v mesto od drugod, potrebuje zemljišča v vrednosti več kot poldrugo milijardo evrov. Ogromen znesek, s katerim bi bilo mogoče narediti marsikaj, npr. celoten sistem najsodobnejšega tramvaja, pa še za nekaj stadionov bi ostalo.

Mesto seveda skrbi za to, da bi čim večji del tega stroška preneslo na kogarkoli drugega. To je glavni razlog, da v svojih prostorskih aktih predpisuje minimalno število parkirnih mest investitorjem stanovanjskih, poslovnih, trgovskih in drugih objektov, ki jih morajo ti zagotoviti na svojih zemljiščih. Ljubljana bo npr. v novem občinskem prostorskem načrtu povsod, razen v središču mesta in vzdolž ozkih pasov ob vpadnicah, zahtevala za prav vsako stanovanje vsaj dve parkirni mesti, pol več, kot določa veljavni pravilnik za gradnjo stanovanj. Investitorji stanovanjskih stavb ta strošek seveda takoj prenesejo naprej, na končnega kupca ali najemnika stanovanja. Nasprotno trgovska središča praviloma zagotavljajo zastoj parkiranje, saj svoj uspeh gradijo na lahki dostopnosti z avtomobili, strošek parkirišča pa zlahka vgradijo v ceno izdelkov, ki jih prodajajo. Posledica je med drugim ta, da se nikakor ne spleča pripeljati v trgovski center s kolesom ali z avtobusom, saj boste strošek parkirišča tako ali tako plačali. Še več, parkirno mesto pri Mercatorjevem centru v Šiški boste plačali tudi, če vaša noga ne bo nikoli stopila vanj. V poslovnih stavbah se strošek parkiranja bolj ali manj neposredno kaže kot režijski strošek poslovanja, ki ga podjetja prenesejo na svoje stranke, če pa gre za javne ustanove, je neposredno na ramenih davkoplačevalcev. Tako ali drugače strošek parkiranja torej plačamo bolj ali manj vsi, vprašanje je le, kakšen je sistem distribucije stroškov.

Predpisovanje minimalnega števila potrebnih parkirnih mest v prostorskih aktih je zato posredna subvencija osebnemu avtomobilskemu prometu nasproti drugim oblikam prometa, kot so javni potniški promet, kolesarjenje in pešačenje. Od vseh zahteva, da prispevamo znatne zneske za njegovo večjo privlačnost, uporabnikom in ponudnikom parkirišč pa onemogoča, da bi stroške parkiranja zmanjšali z racionalnejšo rabo avtomobilov ali se jim celo izognili z drugačnimi načini dostopnosti. In to niti približno ni edina prikrita subvencija avtomobilskemu prometu. Še nekajkrat takšen strošek kot parkirišča je strošek gradnje in vzdrževanja mestnega

cestnega omrežja, za katerega se seveda ne plačuje uporabnina. Ta strošek se zaradi večanja ponudbe parkirišč, ki jo predpisujejo prostorski akti, samo še povečuje, saj ponudba parkirišč neposredno spodbuja dodatno rabo avtomobilov in zato povzroča povpraševanje po novi cestni infrastrukturi.

So pa še drugi posredni stroški, povezani s parkirišči, ki jih je nekoliko težje ovrednotiti. Eden izmed njih je npr. znatno povečana poraba energije v mestih v poletnih mesecih. Poglejte, kako so danes videti dvorišča okoli hiš ali skupne površine novejših stanovanjskih naselij, da niti ne omenjamo trgovskih, poslovnih in industrijskih območij. Zaradi asfaltiranih in tlakovanih parkirišč so deli dvorišč z visokim rastjem zmanjšani na vedno bolj zanemarljive ostanke, v naseljih pa je podobno zaradi kletnih garaž, nad katerimi drevesa ne morejo zrasti. Asfaltirane površine bistveno bolj akumulirajo toploto kot zelene površine, zato so mesta v poletnih nočeh t. i. otoki vročine, kjer je temperatura za nekaj stopinj višja kakor v okolici. Zaradi tega je potrebne bistveno več energije za hlajenje, vendar te energije pozimi zaradi precej manj sonca in krajših dni ni mogoče nadomestiti s prihranki za ogrevanje.

Navsezadnje so parkirišča tudi potrata prostora, ki bi ga lahko porabili za produktivnejše ali pa bolj uživaške namene. Najbolj škodljiva posledica te potrate je, da se zaradi nje aktivne rabe prostora medsebojno tako razmikajo, da med njimi ni več smiselna nobena druga oblika premikanja razen avtomobilske. S tem ni več možnosti za nastanek povezanega uličnega prostora, ki hkrati omogoča ekonomsko donosnost dejavnosti ob njem, varnost in naključno druženje. Medsebojna bližina dejavnosti omogoča velike prihranke časa za vsakdanje opravke, že razmeroma kratko vsakodnevno pešačenje pa omogoča boljše zdravje prebivalcev mesta. Naključno druženje na podlagi vsakdanjih aktivnosti je dolgoročno še posebej pomembno, saj omogoča razvoj odprtih tipov skupnosti, ki so bile v nasprotju z zaprtim tipom skupnosti, v kateri vsak pozna vsakogar, zgodovinsko gledano ključne za razvoj novih idej in širjenje teh idej v družbi.

Predpisovanje minimalnega števila potrebnih parkirnih mest v prostorskih aktih je še posebej nesmiselno prav z vidika prostorske politike. Zadnje desetletje ali dve za najbolj negativen pojav v prostoru veljata suburbanizacija in nenadzorovano širjenje urbanih območij na nepozidana zemljišča. Pri tem gre za selitev dejavnosti iz mest na obrobje, na lokacije, ki so dobro dostopne z avtomobilom, ter za selitev prebivalcev iz mest v primestja, kjer enodružinske hišice rastejo kot gobe po dežju. Takšna organizacija dejavnosti v prostoru povzroča visoke stroške za zagotavljanje osnovnih storitev, kot so komunalna infrastruktura, vrtci in šole, zaradi nje pa je nujna tudi zelo velika mobilnost ljudi, ki temelji skoraj izključno na osebnem avtomobilu. S tem povzroča zelo velike gospodarske in družbene stroške, povezane s porabo energije za promet, z onesnaževanjem zraka, izgubo časa v prometnih zastojih, zdravjem ljudi zaradi onesnaževanja in nezdravega načina življenja ... Na deklarativni ravni zato vsi prostorski dokumenti, od evropskih do občinskih, poudarjajo nujnost zmanjševanja potreb po prometu, zgoščanju mest predvsem znotraj že pozidanih območij in prenovi opuščanih ali slabo izkoriščenih območij v mestih. Predpisovanje minimalnega števila potrebnih parkirnih mest je, protislovno, zelo močan instrument proti zapisanim ciljem. V gostih mestnih predelih namreč zagotavljanje predpisanega števila parkirišč zaradi dragih zemljišč in omejenega prostora pomeni ogromen strošek, veliko večji kot na obrobju, kjer so zemljišča cenejša. Minimalni parkirni standardi so tako pomembna posredna ekonomska spodbuda za razvoj na obrobju in zunaj že pozidanih območij.

Ko tole berete, si najbrž mislite, da sem šel čez rob. Saj morda je vse res, a nekje pač

moramo parkirati. Tako kot potrebujemo avtomobile, da se z njimi vozimo, potrebujemo tudi parkirišča, da na njih parkiramo. Imate prav, ampak še zdaleč ne potrebujemo toliko parkirišč! Če bo obveljal predlog iz novega ljubljanskega prostorskega načrta, bosta za manjše stanovanje, veliko 40 kvadratnih metrov, potrebni dve parkirni mesti, zanju pa bo skupaj s površinami za manipulacijo potrebnih 50 kvadratnih metrov. Za parkiranje bo torej treba nameniti več prostora kot za bivanje! Se vam zdi to razumno? Investitor vam bo parkirne prostore seveda prodal skupaj s stanovanjem, zato boste za isto ceno dobili manjšo bivalno površino stanovanja. Ste se res pripravljeni odreči dodatni sobi ali veliki bivalni terasi zato, da boste imeli prostor za morebiten drugi avto? Že danes pa je v garažah nekaterih novejših stanovanjskih naseljih v Ljubljani veliko lastniških parkirnih mest stalno praznih, vedno je dovolj prostora tudi v vseh plačljivih garažnih hišah v mestnem središču, več kot polovico časa pa so bolj ali manj prazna celo parkirišča obleganih trgovskih središč.

Zaradi vseh navedenih razlogov se predvsem v državah Zahodne Evrope, pa tudi v številnih mestih Severne Amerike in Avstralije že dalj časa razvijajo drugačni načini urejanja parkiranja. Na Nizozemskem npr. že več kot dvajset let, v Veliki Britaniji pa slabih deset let s prostorsko politiko nič več ne predpisujejo minimalnega števila potrebnih parkirišč, ampak največje še dovoljeno število parkirišč za posamezne rabe prostora. Takšne vrste rešitev sodijo v nabor ukrepov za razvoj trajnostnih oblik mobilnosti, h katerim prispevajo tudi ukrepi za učinkovitejšo rabo parkirišč, ki se opisujejo s pojmom upravljanja mirujočega prometa. Pri načrtovanju mirujočega prometa oz. parkiranja v avtomobilsko razvitem svetu se tako dogaja temeljni premik v načinu obravnavanja vprašanja parkiranja in rešitev tega vprašanja. Stari način načrtovanja parkiranja je predvideval, da mora biti parkirišč vedno dovolj in da morajo biti večinoma za uporabnika brezplačna. Stroški zagotavljanja parkirišč naj bi bili vključeni v stroške gradnje stavb in ponekod podprti tudi z javnim denarjem, potrebe po parkiranju pa naj bi se zadovoljevale na vsaki lokaciji posebej. V nasprotju s tem novi način načrtovanja parkiranja obravnava presežno ponudbo parkirišč vsaj tako negativno kot premajhno ponudbo. Zato tudi ne želi za vsako ceno ponuditi obilja parkirišč, pač pa si prizadeva za optimalno ponudbo ter za čim učinkovitejšo rabo vseh razpoložljivih parkirišč. Poudarja skupno uporabo parkirišč med različnimi bližnjimi rabami prostora, čim pogostejše zaračunavanje uporabe parkirišč neposredno uporabnikom ter zagotavljanje denarnih spodbud posameznikom, ki zmanjšajo svoje potrebe po parkiriščih.

Med značilnimi ukrepi upravljanja mirujočega prometa je npr. ločeno trženje stanovanj in parkirišč za nakup ali najem stanovanj, tako da imajo kupci ali najemniki možnost zmanjšati svoje potrebe po parkiriščih, če želijo. Tako se potrebe po parkiranju praviloma zmanjšajo za približno 20 odstotkov. Podjetja lahko za podoben odstotek zmanjšajo potrebe po najemanju parkirišč z denarnim izplačilom 50 evrov na mesec zaposlenemu, ki ne uporablja dodeljenega parkirnega mesta. Prav tako med značilne ukrepe sodijo do pešcev prijazne ureditve neposredne okolice poslovnih stavb ter zagotavljanje dovolj velikih, pred krajo varnih in dostopnih parkirišč za kolesa. K tem sodijo tudi primerne garderobe in kopalnice v poslovnih stavbah, ki omogočijo zaposlenim, da se pred začetkom dela uredijo. Ključno je še zagotavljanje informacij stanovalcem, zaposlenim ali obiskovalcem o možnostih in urnikih javnega prevoza, o taksi službah in njihovih cenah, o dodatnih možnih parkiriščih ter ažurno obveščanje o možnostih skupnega prevoza z drugimi vozniki.

Posebej zanimiv ukrep za učinkovito rabo parkirišč so skupni avtomobili oz. storitev, ki jo z mednarodnim izrazom imenujemo »carsharing«. Gre za model izposoje

avtomobilov za kratka časovna obdobja, praviloma na uro. Zanimiv je za uporabnike, ki avto potrebujejo le občasno, za vsakotedenske nakupe ali kupovanje enkrat na mesec, za sestanke na drugem koncu mesta ali za kratke enodnevne izlete.

Organizacija izposoje je lahko povsem komercialna dejavnost, ki jo pogosto izvajajo agencije za izposajo vozil, lahko pa se z izposajo ukvarja tudi javna agencija ali pa organizirana skupina uporabnikov. »Carsharing« je danes na voljo že v več kot tisoč mestih po vsem svetu, med najrazvitejšimi državami na tem področju sta Švica in Nemčija, storitev pa je dobro razvita v skoraj vseh večjih mestih Zahodne Evrope, Severne Amerike in Avstralije. V mestnih središčih z enim skupnim avtomobilom praviloma nadomestimo potrebo po petih lastnih avtomobilih, s čimer se potreba po parkiriščih zmanjša za štiri parkirna mesta. Koristi pa niso le pri parkiriščih, temveč tudi pri družinskih proračunih. Pogosto skupni avto zadovolji potrebo po drugem in vseh nadaljnjih družinskih avtomobilih. Raziskave v ZDA so pokazale, da je tretjina gospodinjstev, ki so se vključila v shemo skupnih avtomobilov, prodala drugi avto, preostala gospodinjstva pa so odložila nakup novega. Povprečen mesečni prihranek gospodinjstva je tako znašal od 100 in do 350 evrov.

V Ljubljani ali Mariboru se s sistemom »carsharing« za zdaj še ne moremo pohvaliti, zato si podobnih prihrankov ne obetajte prehitro. Prej nasprotno. Če bodo v Ljubljani obveljali novi mestni minimalni parkirni normativi, ki zagotavljajo obilje parkirišč na posameznih lokacijah, hkrati pa niti ne poskušajo omogočati javno dostopnih parkirnih mest, ki bi jih bilo mogoče izkoristiti za različne potrebe, boste še naprej posredno plačevali znatne zneske za premalo izkoriščena parkirišča. Za ponazoritev obetov še podatek, ki so ga prometni strokovnjaki izračunali za mestno središče Ljubljane: če bodo izpeljani vsi projekti, zastavljeni pred recesijo, bo mestno središče dobilo okoli 15 tisoč novih parkirišč, največ v okviru projektov Emonike in nove Tobačne, s čimer bi se nekajkrat povečala sedanja ponudba parkirnih mest. In to pri cestnem omrežju, ki je ob konicah že doseglo prag zmogljivosti. Celoten BTC premore le polovico toliko parkirišč.

http://www.mladina.si/tehdnik/201028/kdo_placa_brezplacno_parkiranje