

PARKIRANJE

Parkirnina tudi v Savskem naselju

Dnevnik, 6.1.2023

Iz obrazložitve MU MOL, oddelka za promet in gospodarske dejavnosti:

»Trajnostni razvoj Ljubljane od leta 2007 je prinesel največ sprememb v pravo smer predvsem na področju trajnostne mobilnosti. Z mnogimi konkretnimi ukrepi na osnovi Prometne politike MOL (2012) zasledujemo glavni cilj, ki je med drugim spremeniti potovalne navade in izboljšati porazdelitev mobilnosti na način, da bo tretjina poti opravljenih z javnim prevozom, tretjina s kolesom in peš ter tretjina z osebnim vozilom. V letu 2017 smo Prometno politiko nadgradili v Celostno prometno strategijo MOL, s katero v sodelovanju z različnimi deležniki in glede na dosedanje dosežke ponovno opredeljujemo cilje za še boljšo kakovost življenja v Ljubljani.« Itd.

Ukrepi Mestne uprave so vezani na redne postopke, tudi predstavljene javnosti.

V problem se je treba vključevati sproti, v času razvoja in priprave predlogov za odločitve, preden so odločitve potrjene na mestnem svetu.

»Trajnostni razvoj« je dogovor na ravni EU, za vse države članice, vključuje boj proti podnebnim spremembam, proti hrupu, proti neracionalni rabi energije, proti neracionalni rabi prostora in materialov, ipd., kar vse predstavlja individualna raba motornih vozil.

Vključuje mestne režime za zmanjšanje rabe osebnih avtomobilov, tudi zaračunavanje parkirnin na javnih površinah, alternativno pa seveda visoko zmogljiv, vsestransko dostopen prevoz z javnimi prometnimi sredstvi. Eno brez drugega ni sprejemljivo.

Pravila iz »primerov dobre prakse« v EU mestih so, da se oba režima – torej nadzor (omejitve, dajatve) nad parkiranjem in ponudba visoko zmogljivega in dostopnega (v radiju cca 5 minut peš hoje) javnega prometa uvedeta v javnost ISTOČASNO, premišljeno, nadzorovano. Primarno je vsekakor omogočiti javen prevoz s primernim režimom, vzporedno pa z nadziranjem zmanjšati porabo osebnih vozil.

»Parkirnina« je sicer že ves čas nenamensko všteta v dajatve prebivalstva (kar v okviru standarda cestnih in prometnih površin za javno rabo), in sicer kot strošek plačila NUSZ (nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča). Nadomestilo vključuje tudi ustrezen režim javnega prometa. Javne službe bi morale poskrbeti za ustrezne ureditve.

Tudi pogoji v prostorskem aktu MOL vključujejo izhodišča za to problematiko.

Bivalna območja se urejajo s prostorskimi akti – s pogoji za novogradnje in za vzdrževanje.

Pomembna določila v prostorskih aktih so tudi vezana na obseg pogojev ureditve parkirnih mest (PM).

V času gradnje starejših sosesk je bil določen normativ 1,1 PM na stanovanje, pozneje (in še danes) 1,5 PM na stanovanje, (v Ljubljani pa je manj trajnostno uvedena zahteva za novogradnje, do 2PM na stanovanje, vezano na velikost stanovanja; ta zahteva ne pomeni nikakršne obveze mestnih oblasti za dograditev parkirnih ureditev v obstoječih soseskah).

Ureditev PM na prostem v soseskah se je plačala znotraj stroškov komunalnega prispevka, z namenom javne rabe. Iz tega razloga ostajajo taka parkirišča še naprej z javnim režimom. V novejšem času se gradijo parkirišča bolj ali manj na zasebnih dvoriščih novih sosesk ali večstanovanjske stavbe (kot direktni strošek kupcev etažne lastnine). Ureditev PM v garažah se je vedno plačevala direktno – strošek garažnega mesta ni bil del kupnine stanovanja ali plačila komunalnega prispevka.

Danes v soseskah lastništvo avtomobilov presega 1,1 PM ali 1,5 PM na prebivalca, posledično primanjkuje parkirišč. Za dodatne ureditve dodatnih PM (ki pa tako ali tako presegajo vzdržan »trajnostni« normativ) je treba investirati na novo, in to ne s strani mestnega proračuna (razen tam, kjer ni bilo zgrajeno, kar je bilo v času načrtovanja soseske predvideno, in pokrito s komunalnim prispevkom, pa ne izvedeno). Pač pa se iz mestnega proračuna investirajo ustrezne ureditve javnega prometa, z ustreznim voznim taktom, in lokalno dostopnostjo (in celoten režim cestnega prometa). Itd..

Mestna oblast mora tudi poskrbeti, da so parkirna mesta (javnega značaja) ustrezno na razpolago tistim, katerim so po vseh normativih namenjena, in bila vplačana z njihove strani. Parkirišča na javnih površinah se kljub vsemu ne more zapirati z rampami za samo nekatere uporabnike - takih razsodb sodišče je bilo že nekaj.

Prevelik pritisk zunanjih obiskovalcev – dnevnih migrantov – na namensko urejena parkirišča bi morala uprava z vsemi trajnostno sprejemljivimi sredstvi preprečiti – na dovolj učinkovit način

(prednost imajo učinkovita in prednostno ponujena sredstva javnega prevoza – če jih ni, nič ne pomaga, onemogočanje mobilnosti prebivalcem, tudi s podražitvami in oteževanjem uporabe, postane kontra-produktivno).

LP Martina Lipnik, u.d.i.a.
Jelovškova 2f, 1000 Ljubljana

Objavljeno Dnevnik 9.1.2023