

Zbori za prostor – Kaj je javni interes pri parkirni politiki?

Uvodni prispevek Zbora 30.8.2016, Peter Pahor

Med zaparkiranimi zelenicami in praznimi garažnimi hišami

Parkirni normativi se v zadnjih letih v Ljubljani sicer znižujejo, a izkušnje kažejo, da sta dve parkirni mesti na stanovanje pogosto preveč. Je čas, da te normative ukinemo in namesto njih predpišemo maksimalno število parkirnih mest?

Ko govorimo o parkirni politiki, se je Ljubljana kot še marsikatero drugo mesto v preteklih letih soočala z žolčnimi kritikami stanovalcev starejših stanovanjskih sosesk, da nimajo kje parkirati. Čeprav pogosto prav ti stanovalci nosijo vsaj del odgovornosti, da so zemljišča med in ob bloki pristala v zasebni lasti, marsikateri od njih sedaj pričakuje, da bo občina reševala njegov parkirni problem. Zato niti ne čudi drugi ekstrem – novejšje stanovanjske soseske, ki stanovalce kar nagovarjajo k temu, da si omislijo (drugi) avto.

Ljubljanski občinski prostorski načrt investitorjem za večstanovanjske stavbe predpisuje eno parkirno mesto za stanovanje z do 70 kvadratnimi metri tlorisne površine, kamor štejemo tudi shrambe, balkone, lože. Že za dvosobno stanovanje, ki se ne nahaja v središču ali ožjem središču mesta ali ob glavnih vpadnicah, parkirni normativi hitro določijo dve parkirni mesti. Ki jih investitorji seveda zaračunajo kupcu stanovanja – ne glede ali jih ta potrebuje ali ne. Seveda to ni poceni – v Eko srebrni hiši ob Dunajski cesti za eno parkirno mesto zaračunajo 15.000 evrov, če se držita skupaj, pa mora kupec odšteti kar 36.000 evrov. V gostih mestnih predelih je namreč za investitorje predpisano število parkirnih mest zaradi dragih zemljišč in omejenega prostora pomeni ogromen strošek. Po izračunih dve parkirni mesti skupaj z dovozi in vsemi drugimi površinami v garažni hiši namreč zasedeta 50 kvadratnih metrov. Prav šokanten je podatek, da za parkiranje namenjamo skoraj toliko prostora kot za bivalno površino, za drugo parkirno mesto pa odštejemo toliko denarja kot za manjšo sobo, ki si je marsikatera družina ne privošči.

Parkirni normativi se znižujejo

Parkirni normativi se vsaj v Ljubljani zadnja leta sicer znižujejo. V zadnjem občinskem prostorskem načrtu je občina namesto 60 kvadratnih metrov tlorisne površine za eno parkirno mesto predpisala 70 kvadratnih metrov. Dobrodošla pridobitev pravi direktor ljubljanskega stanovanjskega sklada Sašo Rink, ki pa vseeno meni, da bi bila zanje bolj optimalna številka eno parkirno mesto na stanovanje. Njihova želja se v kratkem gotovo ne bo uresničila. »Smo pa v okviru sedanje obravnave sprememb občinskega prostorskega načrta podali pobudo, da naj se kvadratura stanovanja, ki je merilo za določitev števila parkirnih mest, spremeni. In sicer, naj merilo ne bo neto uporabna površina, ki vključuje tudi shrambe, balkone, katerih

kvadrature zelo variirajo, ne prispevajo pa k večji bivalni površini, marveč kvadratura prostorov namenjenih prebivanju, ki je po našem mnenju edina merodajna kvadratura za določitev števila oseb, ki lahko prebivajo v stanovanju in posledično števila zahtevanih parkirnih mest,« pravi Rink.

Na občinskem stanovanjskem skladu drago plačujejo stroge parkirne normative, ki jih je – ironično – določila prav občina. Med leti 2006 in 2010 sta sklad in občina od Vegrada AM s tremi pogodbami kupila 426 stanovanj. V prvem paketu so morali kupiti 1,7 parkirnega mesta na stanovanje, v drugih dveh paketih pa so za vsako stanovanje kupili dve parkirni mesti. Če sta Mestna občina Ljubljana in sklad pri stanovanjih dosegla za tisti čas dokaj ugodno ceno kvadratnega metra, ki se je gibala med 1350 in 1750 evrov za kvadratni meter brez davka, so parkirne prostore preplačali, saj so za posameznega odšteli kar 18.000 evrov oziroma več kot 11 milijonov evrov. »Pomislek glede potrebnosti števila parkirnih mest, ki jih je bilo potrebno kupiti v soseski Celovški dvori, je obstajal, vendar je prodajalec pogojeval odkup stanovanj s takim številom parkirnih mest, kot jih je v skladu z zahtevami prostorskega akta bil dolžan zagotoviti na posamezno enoto. Investitor je bil dolžan zadostiti zahtevam po predpisanemu številu parkirnim mest in bi bilo neutemeljeno pričakovati, da bo prodajal posamezno stanovanje z manj parkirnimi mesti, kot jih je bil zavezan zagotoviti za to enoto,« pripoveduje Rink.

Skladu ostajajo parkirna mesta, ki so jih morali kupiti

Sklad in občina sta na koncu postala lastnika 618 parkirnih mest, pri čemer so jih najemniki neprofitnih stanovanj najeli le nekaj več kot 330, še okoli 20 pa zunanji uporabniki. Rink pojasnjuje, da najemnikov ne morejo prisiliti, da najamejo tudi parkirna mesta, čeprav so ta vezana na stanovanje. »Če ima najemnik avtomobil, je dolžan parkirno mesto tudi najeti in zanj plačevati. Če pa tako prosilec, kot vsi uporabniki stanovanja z uradnimi dokazili izkažejo, da niso lastniki avtomobila, pripadajoče parkirno mesto odklopimo od stanovanja in niso več dolžni plačevati ne najemnine ne obratovalnih stroškov za parkirno mesto. Skladu potem ne preostane drugega kot da poskuša ta parkirna mesta potem oddati zunanjim uporabnikom. Tako je bilo tudi v primeru Celovških dvorov. Kljub izjemno nizki ceni 34 evrov za mesečni najem, ki se ob dolgoročnem najemu zniža na 25,5 evra, pa so doživeli hladen tuš. »Pri oddaji parkirnih mest v Celovških dvorih smo neuspešni, saj imamo oddanih le 7 parkirnih mest, ki predstavljajo trajni višek, prostih pa nam ostaja 257 parkirnih mest,« pravi Rink. Tudi drugod ima sklad več prostih parkirnih mest, vendar so jih v Zeleni jami in v Zupančičevi jami, pod centrom starejših Trnovo in v Novih Poljanah večino vsaj uspeli oddati.

Za razliko od sklada imajo investitorji, ki stanovanja prodajajo, veliko bolj proste roke in praviloma parkirna mesta, ki jih morajo za večstanovanjski stavbo zagotoviti po prostorskem aktu, vežejo na nakup stanovanja. Nihče si namreč ne želi po prodaji stanovanj ostati lastnik parkirnih mest, ki jih težko spraviš v promet. Zato ne čudi, da vsaj investitorji, s katerimi smo govorili, niso posebej kritični do normativov o minimalnem številu parkirnih mest. Direktor iProjekta Aleš Bešter pravi, da po njihovih izkušnjah normativi niso preveč strogi in kupci

stanovanj praviloma vsa parkirna mesta tudi potrebujejo, čeprav hkrati priznava, da se garaže zapolnijo šele nekaj let po zaključku projekta. »Na splošno smo mi do sedaj na vseh projektih naredili več parkirnih mest od predpisanih. Razen zadnjega projekta Atrium, kjer prodajamo še pet stanovanj in dva poslovna prostora, imamo na ostalih projektih vsa parkirna mesta v garaži za osebna vozila prodana oziroma rezervirana,« pravi Bešter.

Prav absurdne so situacije, ko se zraven že tako ne povsem polnih garaž v stanovanjskih soseskah nahajajo večje trgovine s še večjimi parkirišči. Vzemimo recimo primer stanovanjske soseske na Mesarski ulici. Največja stanovanja je republiški stanovanjski sklad prodajal celo s po tremi parkirnimi mesti. Zato ne čudi, da veliko ljudi ta parkirna mesta sedaj oddaja, o čemer se lahko prepričamo na spletu. Po dokončanju soseske so zraven zgradili še dve večji trgovini, Mercator in Hofer, vsako z ogromnim parkiriščem, ki tudi sredi dneva ni niti približno polno. Po zaključku delovnega časa trgovini parkirni zapornici zapreta, na zaparkirani Mesarski ulici pa redarji pišejo globe.

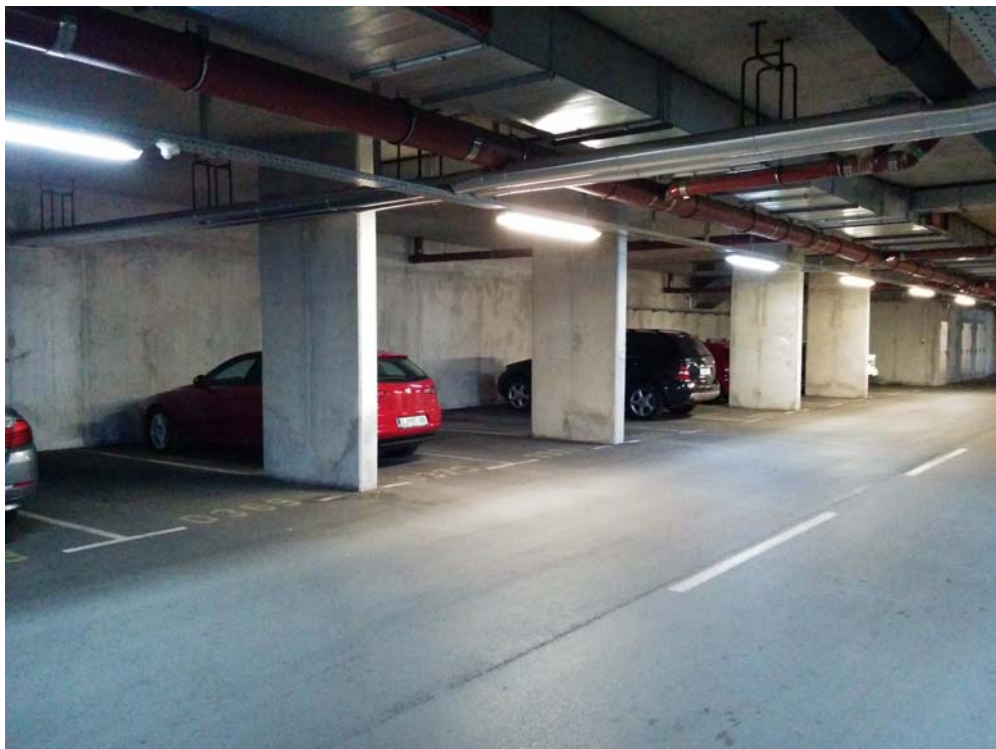
FOTO



bs3: V soseski BS3 za Bežigradom je toliko avtomobilov, da jih lastniki redno parkirajo tudi na otroških igriščih.



Hofer: Parkirišče trgovine Hofer pred solesko na Mesarski ulici ni do polovice napolnjeno niti pozno popoldne.



Mesarska: Popoldne ni polna niti garaža pod bloki na Mesarski ulici. Ker je parkirnih mest preveč, jih nekateri tudi oddajajo.

VPRAŠANJA:

- **Kakšne bi bile posledice, če bi občina investitorjem občine ne bi več predpisovale minimalnega števila parkirnih mest? Ali še več: če bi občina predpisovala maksimalno število parkirnih mest?**
- **Kako bi tudi na področju parkirnih normativov lahko spodbudili večjo uporabo javnega prometa, pešačenja in kolesarjenja?**
- **Kakšni so skriti stroški parkirnih mest?**
- **Kakšna bi morala biti parkirna politika pri parkiriščih nakupovalnih središč?**
- **Kako bi stroškov za parkirna mesta odvezali posameznikov, ki avtomobila nimajo?**
- **Kako bi lahko obstoječa parkirišča lahko koristneje uporabili ali jih vsaj bolje izkoristili, da se ne bi vsaj gradila brez potrebe nova?**
- **Kakšen urbanistični razvoj spodbujajo minimalni parkirni standardi?**

Parkirišča na nepozidanih zemljiščih zadnji ljubljanski hit

V prestolnici so se zadnja leta namnožila parkirišča na nepozidanih stavbnih zemljiščih. V mestu jih je že približno dvajset, na njih pa je več kot 3500 parkirnih mest. Čeprav so bili na občini do tega problema sprva ravnodušni, sedaj napovedujejo ukrepe.

Zaradi krize na nepremičninskem trgu se množijo parkirišča na nepozidanih stavbnih zemljiščih. Večjih »začasnih« parkirišč je v Ljubljani že vsaj 17, na njih pa okoli 3500 parkirnih mest. Skoncentrirana so predvsem okoli ljubljanske železniške postaje, na mestih, kjer bi po zazidalnem načrtu morale stati stolpnice, ter v bližini kliničnega centra, kjer je posel s parkirnimi mesti še posebej donosen.

Peščena parkirišča pri železniški postaji, kjer okrog 1500 parkirnih prostorov, so po drugi strani cenovno tako naravnana, da vabijo predvsem avtomobiliste, ki se vozijo v službo. Večina parkirišč namreč ponuja mesečno parkirnino (od 59 do 70 evrov), tudi dnevno parkiranje za od 4 do 6 evrov pa je za v okolici zaposlene zelo konkurenčno. Celo sistemu P + R, kjer celodnevno parkiranje stane 2,4 evra, vendar se je treba kljub temu v središče zapeljati s sicer brezplačnim avtobusom.

Kontradiktorna stališča občine

Ljubljanska občina je bila do to tega vprašanja do pred kratkim precej zmedena. Čeprav so si v parkirni politiki do leta 2020 med drugim zadali, da ne bodo povečevali števila parkirnih prostorov v mestu, je po drugi strani mestni svet na pobudo mestne uprave junija brez velikega trušča sprejel avtentični razlagi občinskih prostorskih načrtov, s katerima so lastnikom omogočili ureditev parkirišč. V prvem primeru gre za zemljišča za stavbo Slovenijalesa južno od Linhartove ceste, kjer je po prostorskem načrtu predvidena gradnja poslovnih prostorov z do 45 metrov visoko stolpnico.

V drugem primeru pa je občina ureditev omogočila tudi na celotnem območju med železnico in Vilharjevo cesto, kjer tako ali tako že danes najdemo dve večji parkirišči. Pobudo je dalo podjetje BTC, saj svetuje pri trženju poslovnih površin v Situli. »Eden od prostorov v Situli je namenjen živilski trgovini, ki potrebuje parkirne prostore tudi na terenu,« je pojasnila Maja Oven iz BTC. Danes prazno zemljišče pred Situlo je sicer v lasti Petrola, po prostorskem aktu pa je tu predvidena gradnja bencinskega servisa.

Parkirišče brez gradbenega dovoljenja ima tudi občina

Na vprašanje, zakaj spodbujajo urejanje parkirnih mest na nepozidanih zemljiščih so po sprejemu sprememb prostorskih aktov na mestnem svetu, na občini odgovorili, da »ukinitvev začasnih parkirišč ne bi bistveno razbremenila prometa«, po drugi strani pa lahko nefunkcionalno zemljišče uporabimo vsaj za parkiranje. Danes so stališče spremenili in napovedali celo ukrepe. »Problematike gradnje parkirišč za trženje na zasebnih zemljiščih se občina zaveda. Zato bo predmet sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta, ki je v pripravi, tudi presoja možnih omejitev gradnje parkirišč za trženje na zasebnih zemljiščih,

saj pospešena gradnja takih parkirišč nasprotuje prometni politiki Mestne občine Ljubljana. Predlogi bodo predstavljeni na javni razgrnitvi,« so nam pred dnevi povedali na občini.

Gradbena zakonodaja in predvsem nadzor sicer omogočata precej kreativnosti pri urejanju parkirišč na nepozidanih zemljiščih. Zelo na splošno velja, da za ureditev površine, večje od 200 kvadratnih metrov potrebuješ gradbeno dovoljenje, temu pa se lastniki, ki želijo urediti parkirišče, izognejo tako, da površin ne asfaltirajo, temveč pustijo makadam. Po besedah naših sogovornikov se ob morebitnem obisku gradbenega inšpektorja izgovarjajo, da so na parkirišče postavili le urbano opremo. Zanimivo je, da se podobnih prijemov poslužujeta tudi ljubljanska občina oziroma njeno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice. Ko so želeli urediti parkirišče na Rudniku, je gradbeni inšpektor med asfaltiranjem dela ustavil, ker bi morali po njegovi presoji pridobiti gradbeno dovoljenje. Tega pa niso mogli pridobiti, ker je po prostorskem aktu bila tu predvidena lokacija za veletržnico. Verjetno tudi na podlagi te izkušnje parkirišča na parceli za NUK 2 niso nikoli asfaltirali in izvajali nobenih večjih posegov, tako da tam parkirišče obratuje brez težav že nekaj let, čeprav v osnovi med tema dvema parkiriščema ni razlike.

VPRAŠANJA:

- **Kakšno vlogo pri brzdanju osebnega motornega prometa pripisujete parkirni politiki?**
- **Kateri so primeri dobrih praks na področju parkirne politike, ki bi jih lahko slovenska mesta posnemala?**
- **Bi morale občine bolj omejiti urejanje parkirišč na nepozidanih zemljiščih? Kako bi to lahko najboljše storile?**
- **Kako ocenjujete gradbeno zakonodajo pri vprašanju urejanja parkirišč?**

FOTO



Emonika: Na »začasnih« parkiriščih blizu ljubljanske železniške postaje je že okrog 1500 parkirnih mest.

Bi morala po taksijih občina navzgor omejiti tudi parkirnine?

Oddajanje parkirnih prostorov v okolici ljubljanskega kliničnega centra je tako donosno, da parkirišča nastajajo tudi na zemljiščih, namenjenih stanovanjski gradnji. Ljudje oddajajo celo svoja dvorišča.

Parkirnine niso nikjer tako zasoljene kot okoli kliničnega centra. Čeprav gre za tretjo, najcenejšo parkirno cono v občini, so zasebna parkirišča in garažne hiše na tem območju daleč najdražji v mestu in verjetno tudi državi. Tri ure parkiranja v garažnih hišah Šempeter in Meksiko stanejo 6,70 evra, na nekoliko cenejših parkiriščih pa 4,50 evra. Ker je dotok pacientov do kliničnega centra stalen, nikjer nimajo težav z zasedenostjo.

Voznike na parkirišča vabijo s kričečimi napisi

Že na prvi pogled je mogoče reči, da ta ljubljanska soseska živi prav za parkirni posel. Kričeči napisi voznike usmerjajo proti začasnim plačljivim parkiriščem, da se slučajno ne bi izgubili, dostikrat poskrbijo še usmerjevalci v fluorescenčnih jopičih. Območje je preprejeno s količki, vsako dvorišče ali zaplata zemlje je zavarovana z rampo. Tako ni samo ob Bohoričevi ulici, ampak tudi v sosednjih ulicah: Japljevi, Sketovi, Jenkovi... Zlato pravilo tamkajšnjih parkirišč je: čim bližje so kliničnemu centru, tem dražja so. Ura parkiranja ob Bohoričevi ulici stane najmanj 1,5 evra, prav tako na bližnji Sketovi ulici, medtem ko je makadamsko parkirišče na Jenkovi ulici za pol evra na uro cenejše. Kar malo nenavadno je videti, da so v teh ulicah na voljo občinski parkirni prostori ob cestišču za pičlih 40 centov na uro, parkiranje po 17. uri pa je celo brezplačno.

Občina in klinični center načrtovala svoji garažni hiši

Povsem druga zgodba sta garažni hiši Šempeter in Meksiko, najpreprostejša in tudi najdražja rešitev za paciente. Obe garažni hiši sta v lasti Kranjske stavbne družbe, ki ima tudi garažni hiši Trdinova in Kapitelj. Lastnik te družbe je avstrijsko podjetje Reitenburg z Dunaja, ki so ga leta 2014 ustanovili družinski člani nepremičnarja Jožeta Anderliča. Temu je veliki met uspel prav z nakupom zemljišča za parkirno hišo Šempeter, ki ga je novembra 2004 od občine na dražbi za dobre štiri milijone evrov kupilo podjetje Amas consulting. Kljub visoki kupnini pa je po mnenju večine prometnih in urbanističnih strokovnjakov občina takrat naredila kardinalno napako, ko je iz rok spustila tako ključno lokacijo in s tem zasebnikom prepustila upravljanje parkirne politike na širšem območju kliničnega centra.

Občina je do leta 2004 celo načrtovala, da bo garažno hišo Šarabon (danes Šempeter) dokončalo njeno podjetje Ljubljanska parkirišča, vendar naj bi te načrte prekrižalo dejstvo, da za to niso mogli dobiti dovolj visokega posojila. Seveda so so pozneje pojavile tudi špekulacije, da je takratna garnitura z županjo Danico Simšič na čelu to donosno lokacijo prodala namenoma, da bi se do nje dokopal takrat in tudi pozneje na občini dobro zapisan poslovnež Jože Anderlič.

Parkirišče donosnejše celo od stanovanj

Na prvi pogled je presenetljivo, da na širšem območju kliničnega centra tudi na manjših zazidljivih zemljiščih namesto stanovanj rasejo začasna parkirišča. A le na prvi pogled, saj je že po konzervativnem izračunu to zelo donosen posel. Vzemimo parkirišče ob Bohoričevi ulici, kjer so uredili 120 parkirnih prostorov. Če je parkirišče zasedeno 70-odstotno samo osem ur na dan, potem to nanese skoraj 1000 evrov na dan. Tudi če vzamemo, da parkirišče služi le ob delavnikih, to na letni ravni pomeni več kot četrt milijona prihodkov, pri čemer so obratovalni stroški zaradi avtomatiziranega plačevanja parkirnine razmeroma nizki.

FOTO



klinični: Na zasebnih zemljiščih okrog kliničnega centra je mogoče parkirati za evro ali evro in pol na uro. Zraven so občinski parkirni prostori, kjer parkirnina znaša zgolj štirideset centov na uro.

VPRAŠANJA:

- **Kako je mogoče, da ura parkiranja na občinskih površinah pri kliničnem centru stane 40 centov, medtem ko le nekaj metrov stran na zasebnem zemljišču ura stane 1,50 evra?**
- **Kakšne so možnosti občine? Bi lahko po vzoru najvišjih tarif za taksije podobno omejitev vpeljala za zasebna parkirišča?**
- **Kako bi lahko preprečili zlorabe enega ponudnika, ki ima na določenem območju parkirni monopol?**

Skozi pogovor v torek, 30. 8., še več o parkirni politiki v drugih slovenskih občinah ter predvsem o možnih rešitvah težav na področju parkirne politike.