

## **Parkirna politika v slovenskih mestih v času Covid-19**

---

**Trajnostna in pametna mobilnost za uspešen prehod  
krize Covid-19 v Sloveniji (za mala in srednja podjetja)**

**Različica 1.1**

**7/12/2020**

---

Mitja Klemenčič (UM)

Upravljanje motoriziranega prometa in parkiranja je ključni izziv pri trajnostnem in pametnem načrtovanju mobilnosti. Medtem, ko nekatera mesta v Sloveniji že razmišljajo o conah brez avtomobila v središčih mest (npr. Ljubljana), večina mest v Sloveniji sledi politiki višanja parkirnine v središčih mest s ciljem zmanjšanja dolgoročnega parkiranja. Od občine do občine je odvisno, koliko parkirnih mest je plačljivih in za kakšen znesek. Poleg tega ima večina mest tudi zasebna parkirišča oziroma parkirne hiše, kjer cene parkiranja ne določajo občine.

Čeprav avtomobilski promet in parkirišča zaradi emisij in rabe prostora predstavljajo negativen vidik pri oblikovanju trajnostne skupnosti, predstavljajo tudi pomemben dohodek za mestni proračun in zanimivo področje za mala in srednje velika podjetja (MSP). Da bi našli ravnovesje med temi nasprotujočimi se usmeritvami, so mesta v Sloveniji v načrtih za trajnostno urbano mobilnost večinoma zapisala parkirno politiko, ki določa višje cene parkiranj v središčih mest, medtem, ko cene parkiranja sorazmerno padajo z oddaljenostjo od središča mesta oziroma do glavnih generatorjev prometa. Dodaten izziv predstavlja tudi trenutno upravljanje s parkiranjem, kjer so MSP vključena z različnimi aplikacijami, prometno opremo ali navigacijsko podporo. Medtem, ko takšni podporni parkirni ukrepi zmanjšujejo čas za iskanje prostih parkirnih mest, po drugi strani privabljajo uporabnike avtomobilov, da parkirajo avto čim bližje cilju.

Med Covid-om-19 se je v Sloveniji ustavil ves javni prevoz, posledično so tudi občine ustavile lokalne storitve javnega prevoza. Da bi občine čim bolj zmanjšale širjenje virusa in zagotovile mobilnost in dostopnost do zdravstvenih storitev, so prenehale pobirati parkirno. V prvem valu Covid-a-19 so parkirna mesta, ki so bila plačljiva in v lasti občine, postala brezplačna (npr. V Ljubljani, Mariboru, Velenju, Murski Soboti). Na sliki 1 so prikazane v črno zavite table, kjer so zakrite zahteve za plačilo parkirnine. Pojavile so se težave z zasedenostjo na parkirnih mestih, kjer prebivalci običajno parkirajo z letnimi dovolilnicami. Ker so se spremenile parkirne navade delavcev, ki so morali delati med Covid-om-19, je zasedenost parkirnih mest v poslovnem času v Mariboru dosegla 90% (Vir: Mestna redarska služba Maribor, april 2020).



Slika 1: V črno zavite table – Brezplačno parkiranje med Covid-19 v Mariboru (Vir: [www.maribor24.si](http://www.maribor24.si), April 2020)

Med Covid-om-19 se je posledično dohodek zaradi parkiranja zmanjšal. Politika brezplačnega parkiranja je v Ljubljani mesečno povzročila 1,5 milijona evrov izgube ([www.findinfo.si](http://www.findinfo.si), april 2020), medtem ko je bila v Mariboru izguba 0,56 milijona evrov do junija 2020 (vir: MO Maribor, [www.vecer.com](http://www.vecer.com), julij 2020). V Kranju so poročali o izgubi dohodka 67.000 EUR v času prvega vala (vir: [www.kranj.si](http://www.kranj.si), december 2020).

Med drugim valom (November in December 2020) so nekatera mesta opustila politiko brezplačnega parkiranja in vzpostavila minimalno plačilo za parkiranje (npr. Brezplačno parkiranje na mariborskih javnih parkirnih mestih je bilo možno le z veljavno mesečno ali letno mestno izkaznico javnega prometa). Število avtomobilov, parkiranih na mestnih parkiriščih v Mariboru, se je v primerjavi z enakim obdobjem lani zmanjšalo za 50% (vir: MO Maribor, dec. 2020), posledično pa se je zmanjšala tudi zasedenost. Večina zasebnih parkirnih hiš cen ni spremenila.

Ker je bil ukrep o brezplačnem parkiranju v času Covid-19 v slovenskih mestih na splošno sprejet, se je posledično voznike vozil še dodatno spodbujalo k pogostejši uporabi avtomobila, poleg tega pa so bili uporabniki javnega prevoza prisiljeni uporabljati druge načine (npr. kolesa, taksije, souporabo avtomobilov ali lastne avtomobile). Čeprav je bil ukrep pozitiven z družbenega vidika za voznike avtomobilov (npr. zdravstveni delavci so imeli brezplačno parkirišče v bližini bolnišnic) in dostopnost z avtomobilom, je predstavljal nasprotje trajnostne urbane mobilnosti, kjer so poudarjeni alternativni načini. Poleg tega so bili ljudje, ki ne znajo ali ne morejo uporabljati avtomobila oziroma si ga ne morejo privoščiti zaradi popolne ustavitve vseh storitev javnega prevoza družbeno še bolj izolirani, hkrati pa jim je bila odvzeta tudi mobilnost zaradi testiranja za Covid-19 ali zaradi zdravstvene oskrbe. Glede na analizo potovalnih navad v Mariboru 12% prebivalcev pred Covid-19 v povprečju ni zapustilo doma (Vir: Potovalne navade v Mariboru - UM FGPA 2017). Odstotek prebivalcev, ki v Covidu-19 niso zapustili doma, je bil posledično bistveno višji. Čeprav je bila med prvim valom spomladi 2020 osnovna mobilnost za najbolj ranljive prebivalce zanemarjena, je bil v drugi fazi družben vidik mobilnosti malo bolj izpostavljen. Podprti so bili ukrepi, kot so sistemi prostovoljnih šoferjev (npr. Prostofer) in dezinfekcija sistemov souporabe vozil.

Čeprav je bil ukrep brezplačnega parkiranja začasen, lahko dolgoročno predstavlja nepovratno spremembo potovalnih navad za uporabnike javnega prevoza in njihove preusmeritve na avtomobilski promet. Dodaten izziv predstavlja ohranitev potnikov v javnem potniškem prometu po Covid-19, ki so pred Covid-19 uporabljali javni prevoz.