

KRAJEVNA SKUPNOST
CENTER
Tomšičeva 21
4000 Kranj

Datum: 13.10.2016

Z A P I S N I K

zboru krajanov Krajevne skupnosti Center, ki je potekal 5. oktobra 2016, v sobi 15 Mestne občine Kranj, Slovenski trg 1, 4000 Kranj z začetkom ob 18. uri.

Seznam udeležencev je priloga tega zapisnika.

DNEVNI RED:

1. Izvolitev organov zbora.
2. Načrtovani posegi občine v prometno ureditev v mestnem jedru.
3. Vprašanja in pobude krajanov.

Predsednik Sveta KS Center, dr. Aleksander Pavšlar, (v nadaljevanju: predsednik) pozdravi zbrane krajanje in predstavnike občinske uprave. Prisotne seznanji z dejstvom, da se zbor krajanov snema z namenom izdelave zapisnika in da se bo zvočni posnetek po izdelavi zapisnika izbrisal. Na izrecno vprašanje, ali kdo nasprotuje snemanju, med udeleženci zbora ni odziva, tako da predsednik ugotovi, da za snemanje ni zadržka.

Predsednik pojasni, da je KS župana 12. septembra pisno povabila na zbor krajanov in mu ponudila tri različne datume v zadnjem tednu septembra z željo, da si sam izbere, kdaj bi se lahko udeležil zbora. Župan je zaprosil za preložitve zbora na prvo polovico oktobra, čemur je KS ugodila in mu ponudila dva datuma v prvem tednu oktobra. Kljub temu ni prišlo do uskladitve, saj je župan nato predlagal, da naj se sklic preloži na datum po 15. oktobru, kar za KS ni bilo sprejemljivo, saj ni mogla odlašati z zborom krajanov. Politična usmeritev občine je jasna, predlogi sprememb odloka o prometni ureditvi pa takšni, da bodo bistveno vplivali na kakovost bivalnega in poslovnega okolja v mestnem jedru, če bodo sprejeti. Krajanje in poslovne subjekte je treba brez odlašanja aktivno in intenzivno vključiti v politični proces sprejemanja tega odloka, sicer ne bodo mogli zavarovati svojih legitimnih interesov. V nasprotnem primeru bodo namreč prevladali interesi tistih, ki v mestu ne živijo in ne delajo, od katerih imajo nekateri zelo radikalne zamisli o tem, kaj bi v mestu počeli.

Predsednik dá na glasovanje dnevni red.

SKLEP 1: Dnevni red se potrdi.

ZA: vsi PROTI: nihče VZDRŽANI: nihče

1. Izvolitev organov zbora

Predsednik za člane delovnega predsedstva predlaga sebe, g. Franca Benedika in g. Antona Marolta, za zapisnikarico go. Ireno Knific in za overovitelja zapisnika g. Edmunda Požgaja in go. Sonjo Mašič.

SKLEP 2: V delovno predsedstvo zbora krajanov so imenovani: Aleksander Pavšlar, Franc Benedik in Anton Marolt, za zapisnikarico Irena Knific, za overovitelja zapisnika pa Edmund Požgaj in Sonja Mašič.

ZA: vsi PROTI: nihče VZDRŽANI: nihče

2. Načrtovani posegi občine v prometno ureditev v mestnem jedru

Predsednik uvodoma predstavi problematiko načrtovanih posegov občine v prometno ureditev. Prvi sklop problematike predstavlja strogo časovno omejevanja dostave. Predlog občine gre v smeri popolne ukinitve možnosti vstopa v mesto z listkom in časovne omejitve dostave do 10. ure dopoldan. To pomeni, da bo po 10. uri dopoldan mesto praktično zaprto za dostavljalce, serviserje, monterje..., skratka za vse zunanje uporabnike. Pred 10. uro bodo v mesto lahko prišla samo tisti dostavna oz. servisna vozila, ki imajo urejene posebne dostavne dovolilnice, kar pomeni, da bo omejevanje prometa tudi pred 10. uro zelo ostro; izjema naj bi bila narejena za posamezne lokale, ki razvažajo hrano. Za obiskovalce mesta, npr. za kupce, za stranke, ki želijo priti do poslovnih prostorov, bo v celoti onemogočeno, tako pred deseto kot tudi po deseti uri, da bi v mesto prišli z avtomobilom. Izjema naj bi bila narejena samo za hotel. Drugi sklop problematike se nanaša na dovolilnice za stanovalce. Predlog zaostuje pridobitev dovolilnice v več smereh: maksimalno ena dovolilnica na stanovanje, ki omogoča vstop v mesto in parkiranje. Druga dovolilnica ne omogoča več vstopa v mesto, ampak samo parkiranje na parkiriščih pred mestnim jedrom. Dovolilnice naj bi bile plačljive – objavljen je bil podatek 70 EUR za prvo dovolilnico in 120 EUR za drugo. Tisti, ki imajo lastna zasebna parkirna mesta, ne dobijo dovolilnice, temveč prehodnico: lahko zapeljejo v mesto, se pripeljejo do svoje garaže in v njej parkirajo – na javni površini ne smejo ustavljati. Tretji sklop problemov obsega parkirno ureditev na parkiriščih okrog mesta. Glede parkirišč pri Čebelici in na Hujah je spet odprto vprašanje, ali je pravilno, da sta omogočeni dve uri brezplačnega parkiranja za obiskovalce, ali je bolj pravilno, da je omogočena samo ena ura brezplačnega parkiranja. Glede parkirišča na Sejmišču je najbolj verjetna ureditev, po kateri se bo Sejmišče transformiralo v plačljivo parkirišče za dolgotrajno parkiranje brez zapornic. Stanovalci bodo dobili dovolilnice za parkiranje pod istimi pogoji kot stanovalci v območju zapore. Problematično vprašanje je, kako načrtovati območje, na katerem so stanovalci upravičeni do pridobitve takšne dovolilnice. Gotovo je to Vodopivčeva ulica, Sejmišče, vendar je tudi na Savski cesti nekaj objektov, ki nimajo lastnih parkirnih kapacitet in parkirajo na Sejmišču. Vprašanje je tudi, ali naj se režim na Sejmišču izenači s parkirišči Čebelica in Huje, tako da bosta tudi tam možni dve uri parkiranja brezplačno, ali samo ena ura parkiranja z občinsko kartico. Te rešitve bodo zelo vplivale na to, kako bodo predvsem poslovni subjekti na Vodopivčevi ulici in na Sejmišču preživeli. Predsednik posebej izpostavi svoje opažanje, da občinska oblast, enako kot v prejšnjih mandatih, pristopa k urejanju prometa na podlagi zelo subjektivnih in neargumentiranih predstav o tem, da je v mestu preveč prometa. Namesto objektivnih številčnih podatkov razprava poteka na podlagi anekdot in vtisov posameznih obiskovalcev in sprehajalcev, ki jih moti promet z motornimi vozili. Toda številčni podatki ne kažejo na prekomerno prometno obremenitev mestnega jedra s prometom: v območju, ki je zaprto za promet, živi približno 1500 ljudi v približno 560

gospodinjstvih; stanovalcem je izdanih približno 600 dovolilnic, 300 dovolilnic je izdanih pravnim subjektom. Vozila stanovalcev in pravnih subjektov skupaj z vsemi vozili, ki vstopijo v mestno jedro z listki, pomenijo v povprečju približno 1300 vhodov in izhodov v mestno jedro dnevno. Ta številka se v zadnjih treh letih ni spremenila, zato ne moremo govoriti o tem, da se je promet povečal, sploh pa ne bistveno povečal.

Franc Benedik, podpredsednik sveta KS Center, poda zgodovinski pogled na prometno ureditev v mestu. Župan Gros je uvedel t.i. dovolilnice, župan Bogataj je nato uvedel stebričke, župan Perne pa je poleg stebričkov uvedel še zelo restriktivno ureditev vstopanja v mesto. Ko se vrne župan Bogataj, se problem uredi na način, ki ga imamo sedaj; nato se naenkrat pojavi župan Trilar s famoznimi rešitvami, ki pa so bistveno slabše, kot so bile v času župana Perneta. Po mnenju podpredsednika gre za nemoralno eksperimentiranje s prebivalci mestnega jedra.

Miha Juvan, vodja Urada za gospodarstvo in gospodarske javne službe pri MOK (UGGJS) pojasni ozadje nastanka predlogov za spremembo prometne ureditve. Občinska uprava je v zvezi s prometno ureditvijo prejela pobudo mestnih svetnikov, pa tudi pobude prek različnih drugih kanalov, spleta... Poleg tega je EU občini naložila pripravo planov za uvedbo trajnostne mobilnosti in to so tudi edini ukrepi, ki so zaenkrat na vidiku, da jih bo občina še lahko sofinancirala z evropskim denarjem. Logika gre v smer, da ves promet ne bo mogel potekati na klasičen način, še posebej na končnih točkah, kot je mestno jedro. G. Juvan nato predstavi rezultate javne delavnice na temo prometne ureditve, ki je potekala dan pred zborom krajanov. Na delavnici prisotni občani so ugotavljali, da se je sprememb prometne ureditve treba lotiti fazno – najprej naj se dosledno upošteva obstoječa pravila. Bilo je visoko strinjanje, da se pešcona v mestnem jedru ohranja, da pa bi bilo smiselno razmišljati o različnih režimih in upoštevati potrebe posameznih poslovnih dejavnosti in ranljivih skupin, še zlasti starejših in invalidov. Večina udeležencev se je strinjala, da je treba omejiti število vstopov in dovolilnic, seveda predvsem začevši z zaposlenimi in z dovolilnicami za javne zavode, komunalno... Predstavnik gasilcev je opozoril, da so nekatera območja, predvsem območje Gasilskega trga, Tavčarjeva, Tomšičeva, slabo dostopna za večja gasilska vozila in da gasilci ne morejo vedno zagotavljati zadostno stopnjo varnosti. Poudarek delavnice je bil tudi na kolesarjenju, saj so udeleženci ugotavljali, da je promet s kolesi prehitel, neustrezen in tudi nevaren. G. Juvan pove, da pričakuje še najmanj eno ali dve delavnici, na katero povabi krajane. Ob tem ugotavlja, da naj bi bila stališča o prometni ureditvi izjemno različna, tudi med samimi stanovalci – odvisno od tega, ali nekdo od stanovalcev ima lastno garažo ali je nima, ali ima še neko dejavnost ali je nima, kakšni so njegovi nazori in način življenja, ali se lahko giblje itn. Po mnenju g. Juvana bo precej težka naloga najti skupni imenovalac, tako da bo vsem zagotovljena vsaj osnovna mobilnost, poleg tega pa tudi dovolj javnih površin za preživljanje prostega časa, gostinstva – predvsem gostinci naj bi si želeli javne površine izkoristiti za svojo poslovno dejavnost. G. Juvan izpostavi anomalije prometne ureditve: vstopov z listki je cca 16.000 na mesec, izstopov pa zgolj 11.000 – razlika 5.000 vozil izstopi na nek drug način, kot je verižno izstopanje, intervencijsko odpiranje... Okrog 300 dovolilnic je bilo v preteklosti izdanih pravnim subjektom, pri čemer občina iz svoje dokumentacije ne more vedno ugotoviti, kaj je bil razlog. Zato se bo izvedla revizija teh dovolilnic, njihovo izdajanje bo bolj striktno. Problem je tudi zloraba instituta izrednega dostopa, saj posamezniki s svojo kartico spuščajo tudi po pet, deset vozil na en izstop, kar meče slabo luč na preostale, ki ta instrument uporabljajo skladno z ureditvijo. Posebno poglavje je vstopanje v mesto z listki. Listki so prvenstveno namenjeni dostavi, težava pa je, da lahko kdorkoli in kadarkoli vstopa v mesto. Res je, da se tukaj lahko vrši nadzor, vendar vstopajo tudi tovorna vozila, ki nimajo dovolilnice in povzročajo škodo. Plana, da bi se predlogi sprememb

prometne ureditve sprejemali že sedaj, zaenkrat ni; so pa na občinski upravi morali pripraviti nek osnutek, na osnovi katerega se sploh lahko pogovarjamo. Tukaj so si pomagali tudi z zunanjimi izvajalci in oni so se zadeve lotili zelo po šolsko: pripravili so predlog, kakšna bi ureditev v osnovi morala biti, potem pa se skladno z dejanskimi potrebami lahko te predloge tudi korigira. Večina navedb predsednika sveta KS o predlaganih spremembah je bila točnih. Z enim vozilom na družino ali pa na stanovanjsko enoto se zagotovi osnovna mobilnost; za drugo vozilo je predvideno zgolj parkiranje na dislociranih parkiriščih. V večini primerljivih mest v Sloveniji je dostava časovno omejena. Tu govorimo o redni dostavi, o zalaganju gostinskih lokalov, o trgovinah in ne o izredni dostavi, intervenciji. Za dostavo izven dostavnega časa bi bilo potrebno pridobiti posebno dovolilnico. Da bi se dostava olajšala, bi moralo biti na razpolago ali dodatno dostavno vozilo, ki je v lasti MOK, ali pa neka hitra možnost za vnašanje vlog za dostavo prek spleta. Kar se tiče drugih ukrepov, bi bilo potrebno zagotoviti tudi vozilo za prevoz občanov v smislu ljubljanskega Kavalirja, kar bi koristilo zlasti tistim, ki težje hodijo ali morajo s sabo pripeljati nek manjši tovor. Ti dve vozili bi zadovoljevali večino manjših potreb izven dostavnega časa. Na obrobju bi se vzpostavile še posebne cone za dostavo izven tega časa – da je površina vedno prosta in je namenjena zgolj dostavnim vozilom. Občina je trenutno v postopku vzpostavljanja sistema sposojanja koles; v pripravi je tudi gradnja dodatnega parkirišča na Hujah. G. Juvan poudari, da so spremembe prometne ureditve sedaj v usklajevanju in da teče proces celostne prometne strategije, ki bo potekal cirka vsaj še pol leta. Vsekakor bo nekatere rešitve treba sprejeti, ne le zaradi ureditve v samem mestnem jedru, ampak predvsem zaradi ureditev na celotnem območju mestne občine, zlasti na območjih večstanovanjskih stavb.

Krajan Sašo Perdan izpostavi, da ni toliko pomembno, koliko je vozil, ki vstopijo z listkom, izstopijo pa na druge načine, temveč koliko časa so ta vozila dejansko v mestu. Ta vozila lahko pridejo v mesto v petek zvečer, odidejo pa npr. šele v nedeljo zvečer. To so vsaj trije dnevi, pri katerih stanovalci, ki imajo dovolilnice, tam ne morejo parkirati. Nihče od mestnih redarjev tega ne preverja, pa tudi v Odloku ni določeno, koliko časa so vozila, ki vstopijo z listkom, dejansko lahko znotraj Kranja. Lahko so npr. dva dni, pa tega ne plačajo, ker jih nekdo, h kateremu so prišli na obisk, spusti ven s svojo kartico. Vstopni čas je treba nekako omejiti; po mnenju g. Perdana ena ura povsem zadošča.

Krajan Anže Šinkovec pove, da se mu je predlog sprememb prometne ureditve zdel katastrofalen, ko ga je prvič videl. To pa predvsem zaradi tega, ker tudi v eni točki ne upošteva, da so na prvem mestu stanovalci mestnega jedra, saj tu živijo, se sprehajajo, uporabljajo površine starega mesta in v mestu preživijo tudi največ časa poleg tistih, ki imajo v mestu poslovno dejavnost. Sprašuje se, kdo pravi, da mora biti promet v mestnem jedru sploh omejen – to ni nobena naravna zakonitost in tukaj se je treba začeti pogajati. Zakaj se stanovalcem mestnega jedra omejuje dostop do njihovih hiš in se jih diskriminira v primerjavi z nekom, ki živi na Primskovem, na Planini, v Stražišču...? Zakaj bi morali plačevati za to, da se lahko pripeljejo do svoje hiše in zložijo vrečke? V končni fazi se niso stanovalci odločili, da mora biti mesto neko območje posebnega pomena za Kranjčane. G. Šinkovec pove, da ga kot starša dveh majhnih otrok bolj kot avtomobili v mestu skrbijo kolesarji in motoristi, ki se jih manj vidi in sliši, pa še hitrejši so. Omejevanje števila dovolilnic na stanovanje se mu zdi nerazumno. Doma imata z ženo vsak svoj avto; sam je dostikrat na službeni poti. Pod predpostavko, da je tisti avto, ki ima dovolilnico en teden odsoten, njegova žena en teden s svojim avtom očitno ne bo mogla do doma.

Krajanka Beti Valič se v celoti pridružuje mnenju g. Šinkovca in spomni prisotne, zakaj se je sploh začelo zapirati stara mestna jedra: zaradi ohranjanja kulturne dediščine in ne zaradi

izpuhov ali onesnaževanja. Včasih se je res preveč vozilo po mestih, danes pa je to predvsem način za pobiranje denarja tistim, ki živijo v mestnih jedrih. Čeprav Kranj ni samo mestno jedro, samo stanovalci v mestnem jedru že leta poslušajo o dovolilnicah, o omejevanju prometa in plačljivosti. Mesto Kranj onesnažujejo predvsem vpadnice, pri Merkurju in pri železniški postaji, nikakor pa ne promet v starem mestnem jedru. Ga. Valič poziva občino, da naj neha zapirati staro mestno jedro, ker so v mestu ljudje doma in ker tukaj delajo. Projekt sposojanja koles se ji zdi popoln nesmisel. Tisti, ki imajo željo po kolesarjenju, se ne bodo sramotili s tem, da se bodo peljali z enim kolesom, na katerem piše Mestna občina Kranj, od Maistrovega trga do občine. Ga. Valič ima občutek, da začinja živeti v getu: vsakič, ko pride na zbor krajanov, oblast omejuje dihanje, vožnjo, avtomobile,... 40 let že živi v mestu in plačuje davke, in si zato upa reči, da imajo ljudje, ki živijo v mestu, pravice. Tisti, ki so na oblasti, so tam zaradi prebivalcev, in ne obratno. To, kar se zdaj začinja s predlaganimi posegi v prometno ureditev, je gonja za denarjem in nič drugega. Predlogi so slabi, nepremišljeni, neinteligentni in nepreverjeni; poleg tega so v Kranju tudi Primskovo, Stražišče, Planina... – naj občina poskusi zaračunavati tudi tam.

Krajanko Tjašo Prah Pivk zanima, kaj ji občina ponuja v zameno. Sama živi v mestnem jedru, ima poslovne prostore, ampak se je pripravljena prilagoditi in avte umakniti, če ima občina strategijo kaj narediti z mestnim jedrom. Zanima jo, kdaj so bili predstavniki občinske uprave na zadnje na Vodopivčevi ulici, koliko poznajo promet in dogajanje na tej ulici. Na Vodopivčevi ulici občina ni naredila še niti ene same prireditve – delati so jih morali sami. V letošnjem letu je na Vodopivčevi ulici naštel celih 22 turistov in 2 otroka, tako da so na ulici zelo veseli, če kakšen avto pripelje mimo. Če pa ima občina jasno strategijo, da bo revitalizirala in osmislila ta del mesta, potem je ga. Pivk pripravljena avto parkirati, kjer bo občina rekla.

Anton Marolt, svetnik KS Center, pove, da ima na Tomšičevi 26 delavnic – restavratorstvo in pasarstvo –, ki je vezana na stranke iz cele države. Te ne morejo priti do 10. ure. Pripeljejo različne stvari v restavratorski atelje, ki pa so tako velike in tako težke, da se jih čez most ne dá nesti. Do sedaj je uporabljal sistem, da je pričakal stranko na mostu in jo spustil z dovolilnico v mesto. Ko sta predmete zložila v atelje in popisala, jo je spustil ven. Zdaj bo kaznovan za to, da bo sploh lahko delal, saj tudi možnosti vstopa z listkom ne bo več. Želi konkreten odgovor na vprašanje, kako bomo poslovali v starem delu mesta, če občina obrtnikom zapira čisto vse. Zanima ga, kako naj stranko pripelje do sebe, da lahko dela, da lahko plača davke in da lahko sploh preživi. Leta 2004, ko se je striktno zaprlo mesto, so v njegovi delavnici izgubili 75% strank. Zaposlene 4 ljudi je takrat odpustil. Kaj se bo zgodilo zdaj? Poleg tega je treba upoštevati še vpliv na življenje, predvsem na življenje mladih družin. Mamica, ki mora zjutraj otroke peljati v vrtec, potrebuje 10 min, da pride na Huje po avto. Kam naj za tisti čas dá dva majhna otroka? To je samo par problemov, na katere pa nihče na občinski upravi ne pomisli, čeprav g. Marolt na to opozarja že vsaj 15 let. Kaznovani so večinoma samo tisti, ki imajo zeleno dovolilnico. Če je to način poslovanja in obravnavanja meščanov ter poslovnih subjektov v mestu, potem želi odgovor, ali občina želi, da se ljudje in podjetniki izselijo iz mesta ter gredo v druge občine, kjer bodo imeli boljše pogoje za življenje in delo.

Krajan Vanja Matijevc pove, da sicer ni star Kranjčan, vendar ga že moti delovanje občinske oblasti, ki zaradi nekih EU smernic in posnemanja politike ljubljanskega župana v Kranj vnaša neutemeljene in nesmiselne rešitve. Sprašuje se, zakaj bi morali po Kranju hoditi samo peš. Približno 600 gospodinjestev je v območju za pešce, približno 600 je dovolilnic, torej že zdaj nista dve vozili na eno gospodinjstvo. Zakaj se komplicira s tem? Zanima ga

tudi, koliko je bilo prometnih nesreč, v katerih je bil poškodovan pešec ali otrok, v zadnjih 10 letih v mestnem jedru. Če ureditev ne bo v interesu stanovalcev pa lokalov, potem bo to občutila tudi oblast, ki bo Kranj izgubila. Če si oblast želi postaviti spomenik, naj naredi garažno hišo pod starim Kranjem z dvigali, pa bo dovolj prostora za turiste in za meščane.

Lastnik lekarne Janez Erčulj pojasni, da so poslovne razmere v starem mestnem jedru zelo težke, saj je obiskanost mesta slaba. Lekarna ima dnevno dve dostavi: zjutraj od šeste do sedme, popoldne pa okoli dvanajste, enih ali dveh. Zdravila in drugo blago vozijo iz cele Slovenije, tudi s hitro pošto, ker so znani po tem, da poskušajo za stranko dobiti tisto, kar si želi. Marsikateri izdelek, ki ga veleadrogerije nimajo na zalogi, g. Erčulj poišče po Sloveniji in naroči, zato da stranka pride v staro mestno jedro in pri njih opravi nakup. Zraven lekarne imajo tudi zasebno psihiatrično ambulanto. Marsikateri pacient je invalid in se pripelje z avtom do zdravnika za pol ure, pusti tam avto, da lahko opravi svoj pregled, in gre v tem roku iz centra ven. Omejevanje dostopa v mesto bo bistveno onemogočilo delovanje tako lekarne kot tudi zasebne psihiatrične ambulante. Dostikrat naročijo za stranke kakšne stvari do devete ure zjutraj in stranka to še isti dan ob enih dvigne. Njegova žena dostikrat naredi krog po Ljubljani in pri določenih dobaviteljih pobere določene izdelke, ki so jih naročili, in pride ob enajstih v Kranj. Dostikrat so to velike škatle, ki jih je treba pripeljati do lekarne. Isto se dogaja s pleniciami: marsikatera stranka pride z naročilnicami in odnese iz lekarne dve, tri velike škatle plenice, vendar tega ne more opraviti do desete ure. G. Erčulj pove, da sta do njega v lekarno prišla nek gospod in gospa, ki sta mu dala izpolnjevati nek vprašalnik o njegovem mnenju o predlagani ureditvi in sta mu rekla: »Ja, pa saj bi lahko imeli mi prevozno sredstvo, ki bi potem te vaše bokse prevzelo pred mostom in jih pripeljalo v lekarno.« G. Erčulj pojasni, da je pri prevozu zdravil potrebno zagotavljati sledljivost od proizvodne linije do prodaje in da za njegovo dejavnost takšen način dostave ni sprejemljiv. Poudari še, da je v mesto prišel pred dvema letoma in prosil za dovolilnico – ne z namenom parkiranja v starem mestnem jedru –, pa je ni dobil. Tudi pri sedanjem županu je prosil za dovolilnico, da se lahko kdaj zapelje po sedmi uri zvečer v mesto in naloži škatle, ki jih mora odpeljati, a dovolilnice ni dobil. G. Erčulj pove, da je 25 let živel v Stari Ljubljani in je videl, kaj se je z Ljubljano zgodilo, ko so jo zaprli leta 2000 ali 2001: deset let je bilo čisto mrtvilo. Treba je vedeti, da je način promocije turizma in vsega v Ljubljani čisto drugačen. Ljubljana je prestolnica in je prepoznavna v svetovnem merilu, Kranj pač ni. Tudi ponudba se je v Stari Ljubljani bistveno spremenila: ni več trgovin in supermarketov, ki so včasih bili; zdaj so samo še restavracije. Kljub temu, da je bilo včasih v Stari Ljubljani veliko prometa, ni avto povozil nobenega otroka. Če bo predlagana ureditev sprejeta, se piše konec marsikateremu poslovnemu lokalu v starem mestnem jedru.

Margareta Vovk Čalič iz Etno galerije Desetnica pojasni, da je že dokaj naveličana vseh teh problematik v zvezi s prometnimi ureditvami mestnega jedra, ker jih je že mnogo preživela. V zvezi s to zadnjo želi odgovor na vprašanje, zakaj nihče v zvezi s spremembami ni obvestil poslovnih subjektov in jih povabil, da izrazijo mnenje in svoje potrebe v zvezi s tem, in ali imajo namen to narediti. Ga. Čalič pove, da je na poslovne subjekte v mestnem jedru naslovila dopis in jih seznanila s posegi, ki so načrtovani. Zaprošila jih je za pisna mnenja in vsi odgovori, ki jih je dobila, gredo predvsem v smeri absolutnega nestrinjanja s kakršnimikoli posegi v režim dostave v mestu. Ga. Čalič opozori, da bo občina tukaj naletela na resne težave s poslovnimi subjekti, in občini priporoča, da se tega ne loteva oz. da se loteva zelo premišljeno. Zanimajo jo razlogi, zaradi katerih se občina sploh loteva sprememb prometne ureditve: ali gre to v dobrobit poslovnim subjektom in občanom, ali gre to v dobrobit proračuna občine, ki računa s pridobitvijo evropskih sredstev na tem projektu? Ga. Čalič se pridružuje mnenju gospe Pivk, da občini in Zavodu za turizem ni uspelo napolniti

mesta na noben način. In če je mesto prazno, čemu vse te spremembe služijo? Moti jo, da na občini neprestano govorijo, kako se mesto oživlja. Tako namreč govorijo tisti, ki pridejo v soboto dopoldan na kavico, toda o stanju se morajo prepričati še v ponedeljek ali pa v torek dopoldan, ko v mestu ni ljudi. Ko bo občina imela strategijo, kako pripeljati ljudi v mesto, tedaj bo tudi ona razmislila, ali se bo z občinskimi predlogi strinjala ali ne. Ga. Čalič podpira vse navedbe g. Šinkovca. Mestno jedro ni rezervat in s svojo lastnino bo razpolagala, tako kot hoče. Želi odgovor na vprašanje, ali so vse načrtovane spremembe, kot npr. sledenje avtomobilskim številkam, usklajene s slovensko zakonodajo. Pove, da bo nedvomno vlagala tožbo in da se ji zdi, da bo ta skupinska.

G. Juvan odgovori, da so ga nekateri govorniki izpostavili na precej osebni ravni, vendar so on in občinska uprava zgolj izvajalci občinske politike. Poskušajo pripraviti predlog, ki bo imel minimalni skupni imenovalec. G. Juvan pojasni, da je problematiko lekarne spoznal šele v zadnjem času; pogovarjal se je tudi z nekaterimi drugimi subjekti – s tiskarno, s cvetličarno... G. Juvan izpostavi, da vsi poslovni subjekti nimajo istega interesa: predvsem gostinstvo je tisto, ki si želi javnih površin; tudi nekatere prodajalne si želijo, da so njihove izložbe vidne itn. V zadnjih dveh letih je občina podelila 20 subvencij za sofinanciranje najema praznih poslovnih prostorov, prej prazni prostori se polnijo, posledično pa se pojavljajo tudi nove konfliktno situacije med uporabniki mestnega prostora. V zvezi z vprašanji, zakaj poslovni subjekti niso bili obveščeni in kdaj bodo, g. Juvan pojasni, da je bila temu namenjena včerajšnja delavnica, pri čemer mu je bilo s strani občinske PR službe zagotovljeno, da so šla vabila in ankete na vse naslove v mestnem jedru. Posamezni primeri, o katerih je govoril prej, kot npr. cvetličarna, tiskarna, lekarna, pa so se že pred tem sami obrnili nanj. V zvezi z vprašanjem, ali bodo poslovni subjekti dobili sestanek z županom, g. Juvan odgovori, da tega ne more obljubiti, bo pa ta apel prenesel naprej; poslovni subjekti bodo povabljeni na naslednjo delavnico. V zvezi z vprašanjem o konfliktnih situacijah, ki naj bi se pojavile, g. Juvan pojasni, da so se nanj obrnili nekateri lokali na Prešernovi. Kot je razumel njihove pritožbe, naj bi šlo za to, da zaradi parkiranih avtomobilov niso mogli dostopati do svojih lokalov v jutranjem času. Na vprašanje ge. Čalič, ali se občina sprememb prometne ureditve loteva zaradi pridobivanja evropskih sredstev, g. Juvan to zanika. Na vprašanje, ali so predvideni ukrepi usklajeni z ostalo slovensko zakonodajo, predvsem Ustavo, g. Juvan odgovori, da se bo to zagotovo preverilo, preden bo nastal osnutek predpisa. Zaenkrat se pogovarjamo bolj kot ne o izzivih in rešitvah, ne toliko o že nekem izoblikovanem predpisu. Na ponavljajoča se vprašanja iz občinstva, kdo je bil naročnik ankete, ki sta jo dve osebi izvajali po poslovnih prostorih in podjetnikom obljubljali »več romantike v mestu«, g. Juvan odgovori, da je bila to solo akcija in ne akcija MO Kranj. G. Juvan izrecno poudari, da gre za drugo anketo in ne za anketo, ki jo je pripravila in razposlala MO Kranj; sam je za to anketo zvedel šele na delavnici, dan pred zborom krajanov, ko ga je nanjo opozoril eden od udeležencev.

Krajanka Tanja Borozan se ne strinja z odgovorom g. Juvana o konfliktni situaciji na Prešernovi ulici. Ta primer se je zgodil zaradi kolesarske dirke neko soboto ali nedeljo, ko so bili ob pročeljih hiš potegnjeni varnostni trakovi in nihče zaradi traku ni mogel do vhoda v lokale. Zadeva nima nobene zveze z avtomobili, ker teh na Prešernovi ulici sploh ni bilo, pač pa s kolesi.

Špela Peternel, članica sveta KS Center, nasprotuje občinskemu sprenevedanju v zvezi z anketo, ki sta jo dve osebi opravljali po poslovnih prostorih, in zahteva odgovor na vprašanje, kdo je delal to anketo. V anketi so bile neresnice, zavajanja in sprenevedanja, sicer pa je bila narejena na isti princip kot občinska anketa. Gospod, ki je izvajal to anketo, ne živi v mestu,

se pa vsak dan vozi v mesto z avtomobilom. Ga. Peternel poudari, da sama dela v mestu, posluje v mestu in v njem tudi stanuje skupaj z družino ter nasprotuje temu, da se nekdo, ki je živel na račun Layerjeve hiše, v katero je šlo veliko javnega denarja, zdaj vmešava in povzroča probleme. Poleg tega jo motijo izjave, ki sta jih poslovnim subjektom dajala gospod in gospa, češ da bo po izvedbi sprememb prometne ureditve v mestu romantika, dežniki po ulicah in manj onesnaževanja mesta z avtomobili, kar je še prav posebej nesmiselno. Kranj je bil gospodarsko najbolj močna občina, pa ni takrat nobenega motilo, da je bilo toliko saj. Sprašuje se, kakšno onesnaževanje bi še lahko bilo zdaj. Zanima jo, zakaj gospod to počne, s čigavim denarjem in kdo mu to dovoli z občine. Uvedba električnega avtomobila v mesto se ji zdi nesmiselna in nevarna, ker ga ljudje ne slišijo.

Krajanka Urška Soklič pove, da od konca marca živi na Maistrovem trgu, kjer je kupila stanovanje. Tako s strani nepremičničarja kot s strani lastnika je bila seznanjena z vsemi temi prometnimi in parkirnimi posebnostmi, problemi itn., vendar se ni zavedala, da je situacija tako katastrofalna. Približno en mesec in pol je še lahko puščala avto pred občino, potem je to kar naenkrat postala modra cona. Dokler je v mesto vstopala z listki ni od redarjev prejela nobene kazni, ker redarji vozil, opremljenih z listki, očitno ne kaznujejo; ko je dobila dovolilnico, je bila takoj kaznovana. Moti jo predlog o omejevanju dostave. Sprašuje se, kaj če se ji ob 10.05 pokvari pralni stroj? Kaj če ji pušča vodovodna cev? Kako ravnati v urgentnih primerih? Takrat, ko se je selila, je vse mojstre, ki so prihajali noter, častila s svojo dovolilnico, saj drugače ni šlo. Kako naj nekdo v pol ure pripelje spalnico, jo namontira in zapusti mesto?

G. Juvan odgovori ge. Peternel, da ankete, ki sta jo dve osebi izvajali po poslovnih prostorih, ni videl in da tudi ni bila naročena ali sproducirana v okviru MOK. Domneva, da je bila to nekakšna vzporedna anketa v okviru tedna mobilnosti. Je pa slišal, da naj bi anketo res izvajal gospod, o katerem je govorila ga. Peternel. Glede nevarnosti električnih vozil g. Juvan pove, da bi vsekakor morala imeti tudi hupo, bistveno pa je, da ne gredo hitreje kot peš promet. Povprečna hitrost takšnih vozil je okrog 5km/h. Glede vstopa v mesto za izvajanje nujnih popravil g. Juvan pojasni, da se tak dostop vrši na način, da se upravljavca sistema enostavno pokliče in pove, da je nujno, nakar ga mora upravljavec po lastni presoji spustiti noter. Drugačnega načina ne more biti. Vsi rešilci, gasilci, komunala pa imajo svoja vozila tehnično tako opremljena, da kadarkoli lahko vstopijo.

Krajanka Ana Gogala pove, da to ni točno, saj ima Komunala Kranj opremo le za čiščenje kanalizacije, ne pa tudi za čiščenje hišne napeljave.

Krajanko Marijo zanima za primer, da je mesto zaprto, če je izven mesta zagotovljenih 600 parkirnih mest za parkiranje. Če prideš ob 10. zvečer domov, ali boš imel kje parkirati, če boš že plačal 120 EUR letno za parkiranje?

Predsednik pove, da pred mestnim jedrom niti slučajno ni prostora za 600 vozil stanovalcev, kaj šele za vse obiskovalce mesta.

Sonja Mašič, predsednica sveta KS Huje, udeležencem zbora zaželi še naprej konstruktivno debato v pozitivnem duhu. Za vsako težavo si je treba posebej vzeti čas in jo skušati reševati v korist stanovalcev mestnega jedra.

Krajanka Zvonka Černelč meni, da center mesta dobesedno umira s temi predlogi, ki jih izvaja občina. Občina je dobila evropska sredstva za oživljanje mestnega jedra, vendar iz

vsega skupaj ni bilo nič. Kranj je postalo mesto duhov. Zavod za turizem ne opravlja svojega dela. V zvezi s predlogi za prometno ureditev jo zanima, kaj bo v primeru, da se ji pokvari centralna kurjava. Kako naj serviser pride do nje s svojo opremo, ker popravilo do desete ure ne bo končano. Do desete ure serviser niti prišel ne bo. Pove še, da stanuje zraven Layerjeve hiše, ki je katastrofa.

Krajanko Darjo Okorn zanima, zakaj občina ne pomaga pri obnovi fasad, čeprav te kazijo izgled mesta. Ker ima vhod v garažo preko parkirišča na Sejmišču, jo zanima, kako bo do nje prišla. Vprašanje ima tudi v zvezi z občinsko anketo: zakaj je bilo treba navesti podatke o pokojnini, pa dajatve od obrti in kmetijstva.

Mitja Herak, vodja Medobčinskega inšpektorata Kranj, pove, da ne bo komentiral predlogov za spremembe prometne ureditve, temveč zgolj obstoječi odlok. Problem, ki ga osebno vidi, je dostava, kajti pri dostavi je v obstoječem odloku ureditev, ki dopušča ustavitve vozil praktično kjerkoli. Kombiji, tovornjaki se bašejo po Tavčarjevi ulici, konkretno pri ribarnici, kjer se umikajo pešci, nasproti se vozijo kolesarji – skratka, promet je po njegovem mnenju katastrofa. G. Herak pojasni, da je na tem delovnem mestu tri tedne in da je redarstvo v tem času začelo poostreno nadzirati promet v mestnem jedru. S tem ukrepanjem želi omogočiti prebivalcem mestnega jedra dostop do njihovih domov in parkirnih prostorov. Če se bo zagotovilo spoštovanje veljavnega odloka, g. Herak verjame, da se bo stanje v mestnem jedru na področju prometa bistveno izboljšalo. Anomalije se dogajajo predvsem na dva načina: z verižnim izstopanjem in s tem, da določene osebe, ki razpolagajo s kartico, sistematično spuščajo ven druge osebe, ki pridejo v mesto z listkom, da jim ni treba plačati parkirnine. Zato je v mestu preveč vozil. Medobčinsko redarstvo bo zagotovilo ustrezen nadzor nad spoštovanjem odloka.

Tania Mendillo, članica sveta KS Center, pove, da druge možnosti dostopa v smeri od Poštne ulice do Maistrovega trga kot po Tavčarjevi ulici ni, ker je Prešernova zaprta. Tavčarjeva ulica je pač ozka ulica in promet po njej poteka na način, kot ga opisuje g. Herak, že od nekdaj. Ne gre za promet, temveč za strukturo Kranja, v katerem sta samo dve ulici prevozni.

Krajan Andrej Finžgar sprašuje g. Heraka, ali bo glede na svoje izjave o neurejenem prometu spravil v red tudi kolesarje, skejterje in mopediste. Kolesarji vozijo po enosmerni Tavčarjevi ulici v nasprotno smer.

Krajan Jure Velikanje ugotavlja, da kolesarji s polno hitrostjo zapeljejo na Tavčarjevo ulico pri ribarnici v napačno smer in se nato jezijo na avtomobiliste, ki pripeljejo povsem pravilno.

G. Herak odgovori g. Finžgarju in g. Velikanju, da bo ta problematika urejena takrat, ko bosta medobčinsko redarstvo in policija, ki ima širša pooblastila za nadzor prometa, zagotovila, da bo tisti udeleženec v prometu, ki bo kršil prometni predpis, pričakoval, da bo v primeru kršitve ustavljen in sankcioniran. Do tja nas vodi še dolga pot, ampak v določenem obdobju bodo zadevo uredili na način, da ne bo prihajalo do takih kršitev cestno-prometnih predpisov v centru, kot trenutno prihaja. In to ne samo s strani voznikov motornih vozil, ampak tudi ostalih udeležencev v prometu.

Ga. Mendillo pove, da so nekateri ljudje navajeni, da v mesto vstopijo z listkom, izstopajo pa verižno. Gre za ljudi, ki vsak dan redno prihajajo na delo v mestno jedro, in to počnejo po dvakrat, trikrat na dan – tako to funkcionira. Enega redarja je treba postaviti pred količke,

kjer se to vidi in se potem lahko sankcionira oz. se prepreči. Ga. Mendillo poudari, da KS to zahteva že vrsto let. Ima tudi predlog za Tavčarjevo ulico, ki je problematična na lokaciji Glasbene šole: otroci naslanjajo kolesa na zid Glasbene šole, točno nasproti Glasbene šole nepravilno parkirajo prekrškarji, zato je tam precej ozko in lahko pride do nevarne prometne situacije. Na tisti lokaciji, nasproti vhoda, bi bilo treba postaviti fizično oviro, ki bi preprečevala nepravilno parkiranje. Ne zdi se ji pravilno, da se zaradi posameznih prekrškarjev, poskuša omejiti dostop do lastnega doma vsem stanovalcem, ki spoštujejo prometno ureditev.

Krajanka Jožica Pečjak pove, da je že 30 let lastnica stanovanja v Kranju in da se je včasih v Kranju živelo bistveno bolje kot sedaj. Prejšnji teden so ji dostavili pralni stroj. Komaj so ga nesli v stanovanje, že je bila na vozilu kazena za 50 evrov. Zdi se ji sramotno, da se na tak način služi. V preteklosti so stanovalci že plačali za čipe oz. kartice, s katerimi se odpirajo potopni količki. Sprašuje se, zakaj so stanovalci molzne krave.

G. Šinkovec se strinja s stališči ge. Pečjak: zakaj bi morali stanovalci, ki se niso odločili za to, financirati poteze občine. Po njegovem mnenju s samo prometno ureditvijo v Kranju ni nič narobe. Zakaj bi jo torej spreminjali? Meni, da se tukaj lahko strinjamo z mestnim redarstvom, ki pravi, da bi morali zgolj dosledno izvajati obstoječo ureditev. Če so že kakšni problemi s prometom, so to običajno pri ljudeh, ki v mestu opravijo kakšno dostavo ali pripeljejo otroke v Glasbeno šolo, na Pungert... G. Šinkovec poudari, da ne želi nikogar obtoževati, ampak težava je v tem, da ti ljudje ne razumejo, da mora v mestu promet potekati umirjeno, da se je treba malo prilagajati, se umikati itn. Stanovalci to vedo in se tega držijo, zato ni nobenega problema. Sicer pa je trend v Evropi območje skupnega prometa. Koliko je bilo prometnih nesreč v mestnem jedru v zadnjih 10 letih? Nobene.

G. Herak odgovori ge. Mendillo, da se popolnoma strinja s predlogom, da je redar pri potopnih količkih in preprečuje verižno izstopanje. Redarska služba bo to začela oziroma je že začela izvajati, vendar ne na način, da bo redar tam stal 12 ur. Redar bo prisoten, ampak ne v naprej določenih urah. Cilj je, da bo tisti, ki bo hotel zapeljati v mesto z listkom, videl redarja in začel razmišljati, kako bo prišel ven – da bo torej moral plačati voznino, ali pa v mestu počakati uro, dve..., da se bo redar umaknil in da bo lahko brez plačila verižno izstopil za drugim vozilom. In naslednjič bo vprašanje, če bo še vzel listek in nato tri ure čakal, da se bo redar umaknil, da bo šel lahko ven. Na vprašanje, ali je verižno izstopanje kvalificirano kot prekršek, g. Herak odgovori, da je. Na vprašanje o delovnem času redarstva g. Herak pojasni, da sta načeloma dve izmeni, ena dopoldanska in ena popoldanska; izjemoma oz. izven tega delovnega časa lahko odredi tudi drugačno prisotnost redarstva in jo tudi odreja.

Krajan, ki se priglasil k besedi, pove, da ne živimo v getu in da mu nihče ne bo preprečil dostopa do njegove nepremičnine. Če pa to že želi, naj prinese 200.000 evrov, in se bo on odselil. Stebričke je treba odstraniti in normalno urediti promet. Težave se pojavljajo, ker Kranj v zadnjih tridesetih letih ni uredil cestne infrastrukture in parkirišč, medtem ko občina dovoli, da se enodružinske hiše prenavljajo v enajststanovanjske, s čimer dobimo dodatnih 22 ali več avtomobilov. Nekdo, ki ni v mestu živel pet minut, mu ne bo odrejal, kako naj živi.

Predsednik povzame razpravo v naslednje ugotovitve: prvič, zbor je zelo nenaklonjen temu, da bi se časovno omejevala dostava oz. da bi se oteževal dostop v mesto. Drugič, zbor načeloma zaznava obstoječo ureditev kot pravilno. Tretjič, zbor ugotavlja, da obstajajo določene kršitve, ki jih je treba z doslednejšim nadzorom odpraviti. Po usklajevanju z udeleženci zbora predsednik dá na glasovanje naslednji

SKLEP 3: Zbor krajanov se zavzema za ohranitev obstoječega sistema vstopa v mesto, pri čemer mora redarska služba zagotoviti dosleden nadzor nad vsemi kršitelji in vsemi zlorabami sistema.

ZA: vsi PROTI: nihče VZDRŽANI: nihče

Predsednik povzame vsebino razprave v ugotovitev, da se zbor krajanov ne strinja z uvedbo plačljivih dovolilnic in dodajanjem omejitvenih pogojev za njihovo pridobitev. Po usklajevanju z udeleženci zbora predsednik dá na glasovanje naslednji

SKLEP 4: Zbor krajanov se ne strinja z uvedbo plačljivosti dovolilnic in dodajanjem dodatnih omejitvenih pogojev za njihovo pridobitev.

ZA: vsi PROTI: nihče VZDRŽANI: nihče

G. Finžgar pojasni svoj predlog, da se povrnejo vsa označena parkirna mesta, ki so bila z obnovo mestnih trgov in ulic na zelo grd način odvzeta. Namesto da bi občina reševala položaj, ga je dodatno otežila. Konkretno za Trubarjev trg ugotavlja, da je bila prejšnja ureditev parkiranja veliko boljša in je zagotavljala boljšo pretočnost. Spomni tudi na ploščad pri Prešernovem gledališču, kjer so se krajani strinjali, da je treba parkiranje urediti tako, da je omogočen dostop do gledališča, ne pa da je vse prazno. Zdaj se je tam pojavil drug problem: vandalizem in skejterji, prireditvev pa ni.

Ga. Mendillo in **g. Velikanje** menita, da je treba narediti revizijo vseh dovolilnic.

Po usklajevanju z udeleženci zbora dá predsednik na glasovanje naslednja

SKLEP 5: Zbor krajanov zahteva, da se izvede revizija vseh dovolilnic, ne zgolj dovolilnic, ki so bile izdane fizičnim osebam.

ZA: vsi PROTI: nihče VZDRŽANI: nihče

SKLEP 6: Parkirna mesta, ki so bila odvzeta z obnovo mestnih trgov in ulic, se morajo vzpostaviti nazaj v enakem številu.

ZA: vsi PROTI: nihče VZDRŽANI: nihče

G. Velikanje vpraša, ali so predvidene kakšne spremembe za nočno parkiranje.

Predsednik pojasni, da je v sklopu predlaganih ukrepov tudi ukinitvev nočnega parkiranja na nekaterih delih stranskih ulic. Jasne razlage, zakaj je bil ta predlog dan, predsednik ni slišal, razen splošnega prepričanja, da je treba imeti v mestu čim manj avtomobilov.

G. Velikanje se ne strinja.

Po usklajevanju z udeleženci zbora dá predsednik na glasovanje naslednji

SKLEP 7: Zbor krajanov nasprotuje ukinitvi nočnega parkiranja na nekaterih delih stranskih ulic, kot je določeno v veljavnem odloku.

ZA: vsi PROTI: nihče VZDRŽANI: nihče

Predsednik opozori krajanke na opažanje, da je v povezavi z nočnim parkiranjem tudi precej nepravilnega parkiranja in to na ozkih delih ulic, kot je od križišča z Jenkovo do Gasilskega trga, kjer parkiranje ni dovoljeno. Če je kljub temu tam parkiran avto, je nemogoče, da gasilec pride mimo z večjim vozilom. Te varnostno problematične situacije se v diskusijah na občini nato uporablja kot argument, da je treba iz mesta odstraniti vse avtomobile – tudi tiste, ki so pravilno parkirani. Predsednik poziva krajanke, da so zelo pazljivi in da spoštujejo omejitve, ki jih postavlja veljavni odlok.

Ga. Mendillo pove, da je treba sprejeti še en sklep, s katerim je treba zahtevati vključevanje ljudi v sprejemanje odločitev. To, kar je danes slišala – da se ne ve, kdo dela ankete, da neka študentka kar hodi okrog in obvešča ljudi, kako se bo mesto zaprlo – je nesprejemljivo. Sklep mora biti to, da naj se najprej občina uskladi med sabo in vključi krajanke, preden se karkoli sploh debatira. Ljudje, ki v mestnem jedru živijo in delajo, nimajo službe na občini in so odvisni od dela, ki si ga sami ustvarijo v okolju mestnega jedra. Njihovo življenje se bo zelo spremenilo, če bodo sprejete predlagane spremembe. Sklep mora biti, da ne more priti do nobene spremembe, preden občina ne začne ljudi vključevati. Ga. Mendillo opozori, da je ta zbor sklicala krajevna skupnost, ne občina.

Po usklajevanju z udeleženci zbora dá predsednik na glasovanje naslednji

SKLEP 8: Zbor krajanov zahteva, da MO Kranj pravočasno vključuje stanovalce in poslovne subjekte v vse spremembe, ki vplivajo na življenje in poslovanje v KS Center.

ZA: vsi PROTI: nihče VZDRŽANI: nihče

Krajanko z Vodopivčeve ulice zanima, kaj je s parkiranjem na Sejmišču. Deset do petnajst let gre stanje na Vodopivčevi ulici samo navzdol. In če bo režim parkiranja spremenjen, se bo še kaj zaprlo.

Druga krajanka, prav tako z Vodopivčeve ulice, pove, da ima prostor na ulici pred hišo, kjer dejansko parkira. Zanima jo, kakšen je parkirni režim na Vodopivčevi ulici in ali bi se dalo tam začrtati parkirna mesta. Na Sejmišču se ne dá dobiti parkirnega prostora po osmi uri zvečer.

Ga. Valič pojasni, da na Sejmišču parkirajo vsi, ki so na prireditvah, ki gredo zjutraj v službo, zdaj se bo odprl še nov molilni center, na koncu Vodopivčeve pa hiša, ki bo imela nekaj novih najemnih stanovanj. Zato bi bilo dobro, da se doreče, kakšno bo to parkiranje na Vodopivčevi.

Predsednik pojasni, da je predmet sprememb prometne ureditve parkirišče na Sejmišču in ne Vodopivčeva ulica. Režim na Vodopivčevi se zaradi Sejmišča ne bo spreminjal, razen če bi bilo parkirišče opremljeno z zapornicami, kar pa je zbor krajanov zavrnil že pred štirimi leti. Predsednik pove, da glede veljavnega parkirnega režima na Vodopivčevi ulici ne zna točno odgovoriti, vendar če je želja, da se tam začrtajo parkirna mesta, je to pobuda, ki jo je treba dati v obravnavo UGGJS. Toda treba se je zavedati, da bodo eventualno začrtana parkirna

mesta javna parkirna mesta, na katerih bo lahko parkiral vsakdo. Treba je razmisliti o tem, ali bo s tem rešena problematika stanovalcev na Vodopivčevi ulici. Predsednika zanima mnenje udeležencev zbora, ali je sprememba parkirnega režima na Sejmišču, ki bi obsegala dovolilnice za stanovalce, pod enakimi pogoji kot za stanovalce v območju za pešce, in začetni npr. dve uri brezplačnega parkiranja za obiskovalce mesta, sprejemljiva. Na vprašanje udeleženca zbora, kako bo urejeno parkiranje nosilcev dejavnosti in zaposlenih, predsednik odgovori, da bo prav tako treba zagotoviti neko rešitev v okviru tega parkirišča, ki pa ne bo brezplačna. Brezplačnih parkirnih mest za zaposlene se praktično nikjer ne dá zagotoviti. Kolikor je predsedniku znano, je pri Stari Savi in na parkirišču za Trgovsko šolo cena mesečnega najema parkirnega mesta 25 evrov.

Po usklajevanju z udeleženci zbora dá predsednik na glasovanje naslednji:

SKLEP 9: Zbor krajanov se strinja s spremembo parkirišča na Sejmišču v plačljivo parkirišče, s tem da se zagotovijo dovolilnice za stanovalce, ki gravitirajo na to območje, da se zagotovi dve uri brezplačnega parkiranja za obiskovalce mesta in da se zagotovi možnost parkiranja tudi za imetnike poslovnih prostorov in zaposlene pod enakimi stroškovnimi pogoji, kot veljajo za najem parkirnih mest na parkirišču pri Stari Savi.

ZA: vsi PROTI: nihče VZDRŽANI: nihče

Predsednik prosi g. Juvana, če bi uspel pridobiti informacijo o parkiriščih za nov molitveni center.

G. Juvan pove, da bo poskusil pridobiti gradbeno dovoljenje.

Ker ni drugih vprašanj in pobud, predsednik sklene zbor krajanov.

Predsednik pove, da bo verjetno treba sklicati še en zbor krajanov oziroma sestanek krajanov glede na to, da po novem občinskem statutu krajevna skupnost ne bo več mogla sklicevati zborov krajanov. Predsednik se zahvali za udeležbo krajanom in predstavnikom občinske uprave ter ge. Juditi Tkalec, ki je zagotovila tehnično podporo za izvedbo zbora.

Končano ob 20.50.

Na podlagi magnetograma pripravila:

Irena Knific

Overovitelja zapisnika:

Edmund Požgaj

Sonja Mašič