GLASILO KRAJEVNE SKUPNOSTI KRANJ - CENTER LETNIK XXIX, NOVEMBER 2026

KRANJČAN

04
PROMET 2026

ZADNJIH 20 LET
Staro mestno jedro in županske volitve
stran 10

OBNOVA DEDIŠČINE V KRANJU
Mestna občina Kranj nadaljuje s sofinanciranjem obnove.
stran 18

DOVOLJ VELIKI ZA PAMETEN KONCEPT?
Vizije razvoja Kranja
stran 14





PROMETNE STRATEGIJE IN PRELOMLJENE OBLJUBE

Decembra lani so me krajani, živeči na Vodopivčevi ulici, opozorili, da se je ob urejanju rastišča kostanjev izgubilo 17 parkirnih mest. Novico sem sprejel s presenečenjem, saj nas Urad za gospodarske dejavnosti in promet, ki ga vodi Gašper Kleč, o zmanjševanju parkirnih mest ni obvestil. Tovrstno vnaprejšnje obveščanje in usklajevanje sprejemljive rešitve sta bila sicer dolgoletna praksa. Kot predsednik KS Center sem redno prejemal tudi delovne naloge za izvedbo sprememb prometne in parkirne ureditve na območju naše krajevne skupnosti, kot so postavitve novih znakov ali zarisi črt.

A tokrat nič. Oglušujoča tišina.

Pa vendar je bilo sporočilo jasno in glasno. Občinska uprava slepo izvaja v letu 2025 sprejeto prometno strategijo. Takrat sem v komentarju, ki sem ga pripravil v okviru postopka sprejemanja strategije, zapisal:

»V KS Center smo se pregleda Osnutka občinske celostne prometne strategije lotili z velikim zanimanjem in skrbnostjo. In čeprav si vsi želimo manj gneče, čistejši zrak in več reda na cestah, smo ob branju ugotovili, da strategija vsaj našim krajanom ponuja predvsem – manj. Manj parkirnih mest, manj dostopnosti in posledično manj vrveža v mestnem središču. Osnutek priznava, da v mestu primanjkuje parkirišč za stanovalce, obiskovalce, starše otrok v šolah in vrtcih, hkrati pa brez zadrege doda, da se število parkirnih mest ne bo povečevalo, saj to "dokazano vodi v povečano rabo motornih vozil". Kakšno absurdno razmišljanje. Vsakemu razumnemu posamezniku je namreč jasno, da so parkirna mesta posledica in ne vzrok za uporabo motornih vozil.«

Naj ponovno poudarim. Omejevanje dostopnosti ni trajnost, temveč korak nazaj. Korak v smeri propadanja mestnega jedra. Propadanja, ki se je v preteklosti zaradi podobno nedomišljenih ukrepov že zgodilo. Mesto mora živeti in da bo živelo, mora biti dostopno. Kranj ni Bled, Ljubljana ali Piran. Ni London niti Pariz. In če pogledamo Ljubljano, je bila podlaga za razcvet dogajanja v mestnem središču izgradnja številnih parkirnih kapacitet in vzpostavitev javnega prometa, o kakršnem Kranj ne more niti sanjati, saj nima 300.000 prebivalcev, 140.000 delovnih migrantov, 50.000 študentov in dijakov niti 15.000 turistov. V povprečju. Vsak dan. Približno desetkrat več kot v Kranju. Naš predlog je zatorej preprost: naj bo strategija namenjena ljudem, ne ideologiji. Trajnostni razvoj ni boj proti avtomobilom, ampak iskanje ravnotežja – med mobilnostjo, kakovostjo bivanja in predvsem – zdravim razumom.

V preteklosti smo že bili priča tovrstnim ne dovolj umnim predlogom občinskih birokratov. Vendar smo jih vedno uspeli, še preden so bili udejanjeni, skozi pogovor izboljšati in narediti sprejemljive za krajane. Prava politika namreč ni tista, ki iz položaja politične moči vsiljuje lastne rešitve brez kakršne koli refleksije glede njihove kakovosti. Je tista, vsaj v demokratičnih ureditvah, ki usklajuje različne interese in izboljšuje življenje ljudi. Diametralno nasprotno od tega, kar se je dogajalo zadnje leto v KS Center.

Seveda sem nemudoma organiziral sestanek z županom Matjažem Rakovcem. Želel sem izvedeti, ali je bil obveščen o izvedenem ukrepu, in še pomembneje, ali ga podpira. Predvsem pa me je zanimalo, ali podpira eklatantno izključevanje krajevne skupnosti iz odločanja o zadevah, ki so nedvomno v območju njenega poslanstva – zagotavljanja kakovosti življenja krajanov in spodbujanja razvoja starega mestnega jedra. Obljuba župana je bila, da bo zahteval, da so krajevne skupnosti tudi v prihodnje del odločanja o zadevah, ki se jih dotikajo. Obljubil je tudi, da bo podprl iskanje rešitev, da se izgubljena parkirna mesta vrnejo.

O tem, da ukinjanje parkirišč ni imelo podpore uporabnikov parkirišča,

priča tudi peticija, ki jo je podprlo 183 posameznikov. Kot posledico sestanka smo organizirali tudi terenski ogled parkirišča, da bi preverili, kakšne rešitve so mogoče. Že takoj na začetku ogleda je bilo čutiti, da Gašper Kleč in njegovi spremljevalci niso odprti za konstruktivno iskanje rešitev. Vsi predlogi so bili na licu mesta zavrnjeni. Sem pa v okviru sestanka izvedel nekaj, kar sicer ni bilo namenjeno mojim ušesom in kar so mi predstavniki Urada za promet kljub obljubam in zagotovilom župana ponovno poskušali zatajiti. V teku je bil že nov načrt za nadaljnje ukinjanje parkirnih mest na isti lokaciji. Prostor naj bi namenili polnjenju električnih vozil. Seveda je z moje strani nemudoma sledil dopis, da tovrstnim načrtom odločno nasprotujemo, sploh na lokaciji, ki je zaradi preteklega ukrepa postala kritična prometna točka, stanovalci pa so postavljeni pred izbiro: bodisi parkirno mesto iščejo na širšem območju Kranja bodisi tvegajo kazen občinskega redarstva zaradi nepravilnega parkiranja.

Seveda sem nemudoma zahteval nov sestanek z županom. Na sestanku sem ga med drugim opozoril, da kljub njegovim obljubam glede reševanja po nepotrebnem ustvarjene problematike ni bilo storjeno nič za njeno rešitev. Opozoril sem ga tudi na absurd žrtvovanja nadaljnjih parkirnih mest za potrebe novih polnilnic, saj so že obstoječe, postavljene na območju KS Center, izredno slabo zasedene. Po podatkih, ki jih je posredoval njihov upravljalec, je povprečna zasedenost polnilnega mesta manj kot 19 minut dnevno oziroma 1,3 % časa. Od župana smo ponovno prejeli zagotovilo, da je samovoljno odločanje brez vključevanja krajevne skupnosti nedopustno.

Kot se je izkazalo, je tudi ponovna obljuba župana izzvenela v prazno.

In sedaj pridemo do bistva. Izključevanja krajevnih skupnosti iz odločevalskega procesa. Za začetek naj omenim, da je opisano ravnanje v nasprotju z dosedanjo prakso, namenom, zaradi katerega so bile krajevne skupnosti ustanovljene, in strategijo krajevnih skupnosti, ki se je na pobudo MO Kranj oblikovala v letošnjem letu. Vendar me razmislek pripelje do še pomembnejšega načelnega vprašanja. Kako si trenutna mestna oblast predstavlja demokratično odločanje in kakšno vlogo v njem sploh še namenja krajanom, ki bodo živeli s posledicami teh njihovih odločitev? Še posebej, kadar so te odločitve slabe za krajane. Participativna demokracija ni to, da občane in krajevne skupnosti povabiš na delavnico, jih poslušaš, nato pa narediš, kot si se že vnaprej namenil. Prav tako ni to, da izvoljene predstavnike krajanov o spremembah obvestiš, ko so koli že zabiti v tla in črte že narisane. To ni sodelovanje. To je obveščanje o izvršenem dejstvu.

Smisel krajevnih skupnosti je prav v tem, da so najbližja institucionalna vez med občanom in mestno oblastjo. Ljudje, ki v nekem okolju živimo, praviloma vemo, kje nastajajo vsakodnevni problemi, katere rešitve delujejo in katere so na papirju morda videti imenitno, v resničnem življenju pa povzročijo več škode kot koristi. Zato vključevanje krajevnih skupnosti ni neprijetna proceduralna ovira, ki jo mora občinska uprava nekako prestati na poti do uresničitve svojih zamisli. Je eden izmed ključnih mehanizmov demokratičnega odločanja.

Prava participacija namreč pomeni možnost vplivati na odločitev, preden je sprejeta, ne miloščino, da jo komentiraš potem, ko je že izvedena.

Prav tu se pokaže nevarnost drugačnega razumevanja oblasti. Ko nekdo razpolaga z institucionalno močjo, strokovnim aparatom in proračunom, lahko hitro podleže skušnjavi, da začne svoje strokovno ali politično prepričanje enačiti s pravilno rešitvijo. Dialog tedaj postane odveč, drugačno mnenje moteče, lokalno poznavanje nepomembno, nasprotovanje pa ovira, ki jo je treba zaobiti. Namesto vprašanja »Kako skupaj najdemo najboljšo rešitev?« ostane zgolj vprašanje »Kako bomo svojo rešitev vsilili?«

In potem od participativne demokracije ostane samo še participativna scenografija. Od tod do arogance oblasti ni več daleč.

Anže Šinkovec
predsednik sveta KS Center

VSEBINA

04 **Ali se z vračanjem življenja v mesto povečuje tudi promet?**

07 **Nočnega parkiranja pa ni, nočnega parkiranja pa ne**

08 **Parkirna politika na račun stanovalcev, varnost pešcev pa na stranskem tiru?**

10 **Staro mestno jedro in županske volitve skozi zadnjih 20 let**

14 **Dovolj veliki za pameten koncept?**

16 **Jazz Kamp Kranj 2026**

17 **Šahovski turnir, Nadaljevanje obnove Plečnikovega stopnišča**

18 **Tudi v letu 2027 80.000 evrov za obnovo kulturne dediščine**

19 **Svetniki KS**

PROMET V LETU 2026:

ALI SE Z VRAČANJEM ŽIVLJENJA V MESTO POVEČUJE TUDI PROMET?



Anže Šinkovec

V predvolilnem letu so se iz Urada za gospodarske dejavnosti in promet ponovno začeli pojavljati očitki, da je v starem mestnem jedru preveč prometa. Zame je bilo to sicer presenečenje, saj smo vendarle v volilnem letu.

In če znamo brati med političnimi vrsticami, lahko to pomeni zgolj eno – omejevanje prometa je, takoj po volitvah, že v načrtih trenutnega vodstva. Vprašanje je le, katerega prometa. In ker 92 % vseh vstopov opravimo na podlagi dovolilnic stanovalcev, je, kot kaže, odgovor na dlani.

MED STANOVALCI NI ČUTITI NEZADOVOLJSTVA ZARADI KOLIČINE AVTOMOBILSKEGA PROMETA

Pa pojdimo lepo po vrsti. Kot vsako leto nam je podatke o številu vstopov in izstopov iz območja omejenega prometa pripravila Komunala Kranj, ki kot upravljavec sistema samodejno beleži vsak vstop in izstop ter lokacijo dogodka. Podatke o številu dovolilnic, prevoznic in dostavnic pa nam je posredoval Urad za gospodarske dejavnosti in promet.

V letošnjem letu je v uporabi 547 dovolilnic oziroma ena več kot lani. Za devet se je zmanjšalo število dovolilnic C1, ki omogočajo tudi parkiranje v območju omejenega prometa. Za deset pa se je povečalo število dovolilnic C12 in C13. Spremembe so zanemarljive in povsem pričakovane. Sprememba odloka, s katero se je število registrskih oznak na posamezni dovolilnici zmanjšalo s štirih na eno, ni prinesla omembe vrednih učinkov, kar smo krajani že tako ali tako vedeli.

Število prevoznic je ostalo nespremenjeno. Število dostavnic, ki jih uporabljajo poslovni subjekti, pa se je zmanjšalo za štiri. Upajmo, da zmanjšanje števila dostavnic ne nakazuje upadanja poslovne dejavnosti v mestnem jedru. Ob tem se upravičeno zastavlja vprašanje, ali zmanjševanje parkirnih zmogljivosti v zadnjem letu že vpliva na pogoje poslovanja v mestu.

Letošnji podatki o vstopih in izstopih zajemajo obdobje od januarja do avgusta. Skupno število vstopov se je glede na enako obdobje leta 2025 povečalo za 9.910 oziroma za približno 5 %. V absolutnih številkah to pomeni 203.312 vstopov, kar je še vedno manj kot v rekordnem letu 2022, ko je bilo v enakem obdobju zabeleženih 215.358 vstopov.

Prometna obremenitev mestnega jedra tako po moji oceni ostaja na sprejemljivi ravni. Sistem v povprečju dnevno zabeleži približno 837 vstopov, pri čemer je treba upoštevati, da lahko posamezno vozilo v mestno jedro vstopi večkrat dnevno. Podobno oceno podajajo tudi stanovalci, med katerimi ni zaznati mnenja, da je prometa v mestu preveč, kot nas poskuša prepričati občinsko uradništvo.

Ob tem je treba posebej poudariti, da kar 92 % vseh vstopov predstavljajo vstopi na podlagi dovolilnic stanovalcev. Morebitno dodatno omejevanje prometa bi zato lahko najbolj prizadelo prav tiste, ki v mestnem jedru živimo.

Posebno pozornost vzbuja tudi razlika med številom zabeleženih vstopov in izstopov. Sistem potopnih stebričkov je namreč evidentiral kar 10.436 oziroma približno 5 % manj izstopov kot vstopov. Takšno odstopanje zahteva pojasnilo upravljavca sistema, predvsem glede zanesljivosti evidentiranja in morebitnih nepravilnosti pri uporabi dovoljenj za vstop.

Še vedno je mogoče zaznati povečano uporabo kode PIN hotela Actum, ki je med Kranjčani splošno znana in omogoča tako rekoč prost dostop v mestno jedro. Na

		2018 (Odlok 2017)	2021 (Odlok 2019)	2022 (Odlok 2019)	2023 (Odlok 2019)	2024 (Odlok 2024)	2025 (Odlok 2024)	2026 (Odlok 2024)	Indeks (2026: 2018)
parkirne dovolilnice za stanovalce	C1	369	383	366	371	363	387	378	110
	C12	124	140	125	133	137	148	150	
	C13	6	5	4	4	8	11	19	
prevoznice		272	211	212	215	230	146	246	90
dostavnice	do 10. ure	160	138	134	143	119	113	106	88
	celo-dnevne	61	66	63	66	78	86	89	
SKUPAJ		992	943	904	932	935	991	988	100

to smo Mestno občino Kranj že opozarjali. Verjetno prihaja do številnih zlorab tudi pri vstopih na podlagi plačila vstopnine, predvsem zato, ker obstajata različni možnosti plačljivega vstopa: enkratni, časovno omejeni in dnevni vstop.

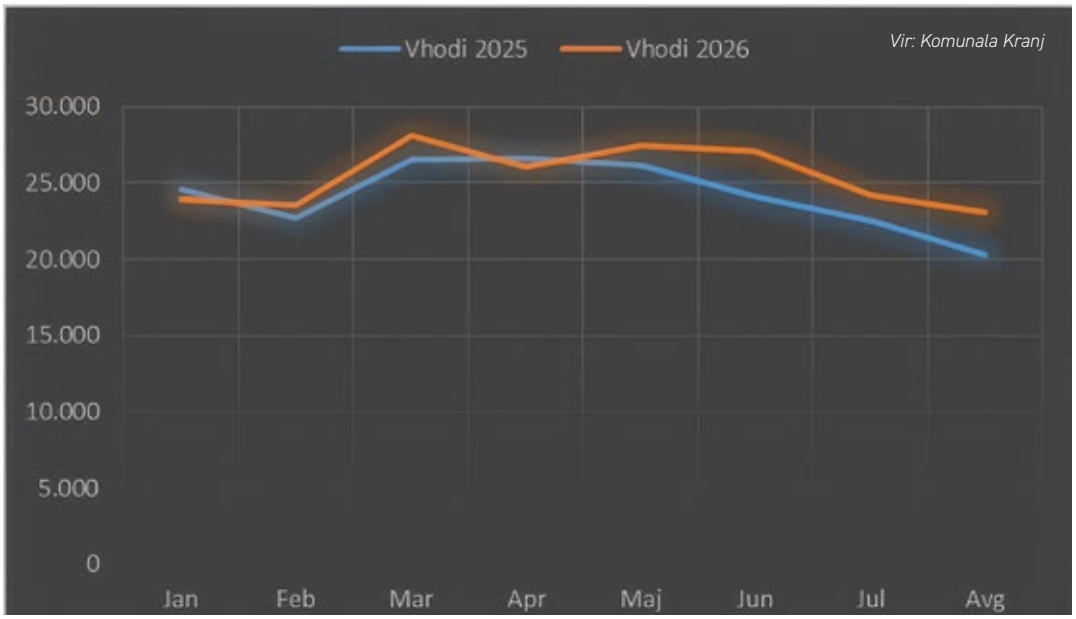
NEZADOVOLJSTVO KRAJANOV ZARADI KOLESARJEV, SKUTERJEV IN E-SKIROJEV

Posebej želim izpostaviti tudi nezadovoljstvo številnih krajanov zaradi nevarne vožnje, predvsem voznikov motornih koles, skuterjev in e-skirojev. Od zaprtja Prešernove ulice za ves promet se je občutno povečalo tudi število kolesarjev, ki po Tavčarjevi ulici, na odseku med ribarnico in Podrtino, vozijo v napačno smer.

Najprej bi se želel dotakniti motoristov in voznikov skuterjev, čeprav gre večinoma za slednje. Poudariti želim, da v skladu s trenutno veljavno ureditvijo vožnja z motornimi kolesi in skuterji, katerih hitrost je omejena na 45 km/h, v starem mestnem jedru Kranja prepovedana. Vozniki tovrstnih vozil so torej v prekršku, če nimajo pridobljene ustrezne dovolilnice oziroma druge zakonite podlage za vstop. Po drugi strani pa je vožnja dovoljena voznikom skuterjev, katerih hitrost je omejena na 25 km/h, voznikom e-skirojev in kolesarjem. Vseeno pa velja, da mora biti hitrost njihove vožnje prilagojena hitrosti pešcev.

In prav od tod izvira večina nezadovoljstva stanovalcev in obiskovalcev, ki jih naštete skupine voznikov s svojo vožnjo ogrožajo, pri čemer v negativnem smislu prednjačijo vozniki skuterjev in e-skirojev. Večkrat je bilo izraženo tudi nezadovoljstvo zaradi hrupa, ki ga povzročajo skuterji in druga motorna vozila z odstranjenimi dušilci zvoka. Tako krajani kot KS Center so na občino naslovili več pobud, naj proti kršiteljem ustrezno ukrepa.

Drugo skupino nevarnih situacij povzročajo kolesarji, ki po enosmerni Tavčarjevi ulici vozijo v napačno smer, pri čemer ovirajo pešce in vozila, ki vozijo v dovoljeni smeri. Tudi na to problematiko smo krajani in predstavniki KS Center pristojne na občini večkrat opozorili.



Vir: Komunala Kranj

Število vstopov v mestno jedro se je v prvih osmih mesecih letošnjega leta v primerjavi z enakim obdobjem leta 2025 povečalo za 9.910 oziroma za približno 5 %. Kljub temu je bilo vstopov še vedno za 12.046 oziroma 5,6 % manj kot v enakem obdobju rekordnega leta 2022.

NA SEJMIŠČU NAJPREJ 17 PARKIRNIH MEST MANJ

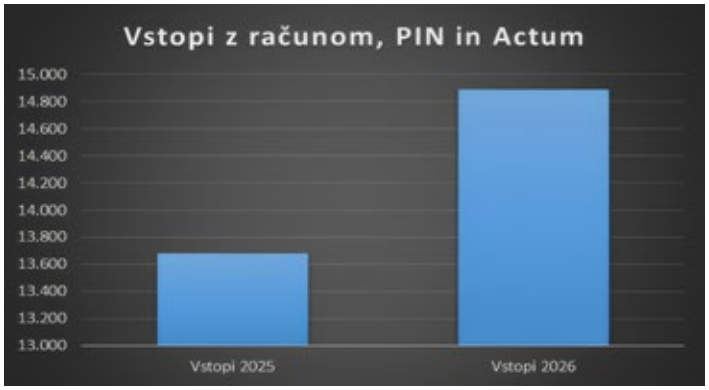
Kot da pomanjkanje parkirnih mest za stanovalce starega mestnega jedra ne bi bilo že samo po sebi dovolj velik problem, je Mestna občina Kranj v zadnjem letu na parkirišču Sejmišče ukinila 17 parkirnih mest, dodatna štiri pa preoblikovala v polnilna mesta za električna vozila. To pomeni, da je na enem izmed najbolj obremenjenih parkirišč v neposredni bližini mestnega jedra za običajno parkiranje na voljo kar 21 parkirnih mest manj. In to v času, ko stanovalci vse težje najdemo prosto parkirno mesto.

Pa pojdimo lepo po vrsti. Po podatkih Mestne občine Kranj je za potrebe stanovalcev območja omejenega prometa na voljo 440 parkirnih mest. Na prvi pogled se številka morda zdi zadovoljiva, nekoliko drugačno sliko pa dobimo, ko jo primerjamo s številom izdanih dovolilnic in abonmajev.

Imetnikov dovolilnic C1, C12 in C13, ki so upravičeni do uporabe teh parkirnih mest, je 547. Že to pomeni, da je dovolilnic za 107 več kot razpoložljivih parkirnih mest. Toda ista parkirna mesta lahko uporabljajo tudi imetniki dovolilnic in abonmajev C2-A in C2-B, ki jih je dodatnih 184. Skupno je torej izdanih 731 dovolilnic in abonmajev, razpoložljivih parkirnih mest pa je samo 440. Razlika znaša kar 291 parkirnih mest. In pri tem še nismo upoštevali obiskovalcev mestnega jedra ter desetih parkirnih mest, rezerviranih za posebne namene.

Seveda to ne pomeni, da želijo vsi imetniki dovolilnic parkirati sočasno. Vsekakor pa kaže na veliko obremenjenost razpoložljivih parkirnih površin in potrebo po natančnem spremljanju njihove dejanske zasedenosti. Problematiko deloma blažijo tudi krajani, ki sicer imajo dovolilnico, vendar svoja vozila parkirajo na zasebnih parkirnih mestih.

Predstavniki občine nas sicer prepričujejo, da so bila v zadnjih letih urejena tudi nova parkirna mesta, med drugim 25 na Hujah in 17 na parkirišču Standard. Toda pri tem pozabljajo, da je bilo od leta 2009 v okolici Globusa ter na Maistrovem, Glavnem in Trubarjevem trgu ukinjenih približno 100 parkirnih mest. Zato zgolj navajanje na novo urejenih parkirnih mest brez upoštevanja tistih, ki smo jih v preteklosti izgubili, ne daje realne slike. In če je že obstoječe stanje tako proble-



Enkratni vstopi obiskovalcev mestnega jedra še naprej rastejo. Lani za 5.200, letos za dodatnih 1.200.

matično, se upravičeno zastavlja vprašanje, zakaj občina število parkirnih mest še dodatno zmanjšuje.

Kot razlog za ukinitev 17 parkirnih mest na Sejmišču je občina navedla zaščito kostanjev in ureditev prostora okoli dreves, ki ima tudi spomeniškovarstveni pomen. Samemu varovanju dreves seveda ni mogoče nasprotovati. Vprašljiv pa je način, kako je bila sprememba izvedena. KS Center je bila namreč obveščena o začasnem zaprtju parkirišča zaradi urejanja območja ob kostanjih, ne pa tudi o tem, da bo posledica posega trajno zmanjšanje števila parkirnih mest. To smo ugotovili šele po novem zarisu parkirnih črt, ko so se začele pojavljati tudi pritožbe krajanov. Kostanje bi bilo mogoče zaščititi tudi drugače, tako da bi hkrati upoštevali potrebo po varovanju dreves in potrebe uporabnikov parkirišča.

Da nezadovoljstvo ni bilo omejeno zgolj na predstavnike krajevne skupnosti, priča podatek, da je peticijo proti ukinitvi parkirnih mest podpisalo 183 občanov.
Na sestanku z vodstvom Mestne občine Kranj 11. maja 2026 je župan Matjaž Rakovec priznal, da izključevanje krajevne skupnosti iz postopka odločanja ni bilo pravilno, in odredil, da mora občina v prihodnje predstavnike krajevnih skupnosti vključevati v proces sprejemanja odločitev, ne pa jih zgolj naknadno obveščati. Toda priznanje napake izgubljenih parkirnih mest še ne nadomesti. Obljube so za zdaj ostale le besede, problematika pa ostaja nerešena.

ŠE ŠTIRI PARKIRNA MESTA ZA ELEKTRIČNE POLNILNICE

Kot da ukinitev 17 parkirnih mest ne bi bila dovolj, je občina na Sejmišču ukinila še štiri parkirna mesta in uredila polnilna mesta za električna vozila. To pomeni štiri dodatna mesta, ki jih stanovalci z običajnimi avtomobili ne moremo uporabljati, pa tudi lastniki električnih avtomobilov lahko na njih parkirajo le med polnjenjem.

Pri tem želim posebej poudariti, da KS Center ne nasprotuje električni mobilnosti. Povsem jasno je, da bo z naraščanjem števila električnih vozil naraščala tudi potreba po polnilnicah. Toda ali jih je res treba postavljati prav na parkiriščih, kjer že zdaj kronično primanjkuje parkirnih mest?

Po podatkih, ki nam jih je posredoval Urad za gospodarske dejavnosti in promet, je posamezno polnilno mesto v Kranju v povprečju prazno kar 23,5 ure dnevno. Ker se tega dobro zavedamo, smo krajani in predstavniki KS Center močno pritiskali na občino, naj gradnjo novih polnilnih zmogljivosti premakne na manj zasedene lokacije ali pa jo odloži do takrat, ko bodo potrebe po polnilnih mestih večje.

Toda občinski uradniki so nas očitno poskušali pretentati in prikazati, da je potreba po polnilnih mestih na Sejmišču pravzaprav velika. Od Gašperja Kleča sem namreč prejel dopis, v katerem mi je nezadovoljen pojasnjeval, da so polnilna mesta na Sejmišču pravzaprav najbolj priljubljena (in so bila v septembru, če sem nekoliko ciničen, prazna zgolj dobrih 23 ur dnevno, op. a.). Vse lepo in prav, če ne bi pozabil, da stanovalci živimo v neposredni bližini teh parkirnih mest in vsakodnevno vidimo, da so večino časa prazna. To še posebej boli v obdobjih, ko parkirišče poka po šivih, kar pa je žal postalo že vsakodnevna praksa. Pozabili pa so še nekaj. Stanovalci namreč opazimo tudi, katera vozila se na teh mestih polnijo. In med njimi so dnevno opažena vozila v lasti Mestne občine Kranj ali javnih podjetij. Očitno imajo navodilo, naj, kadar je le mogoče, uporabljajo električne polnilnice na Sejmišču.

Očitno so občinski uradniki mislili, da imamo opravka z lahkoverneži. Toda krajanov KS Center ni tako preprosto pretentati!

VEČ ŽIVLJENJA V MESTU NE POMENI NUJNO PREVEČ PROMETA

Vračanje življenja v staro mestno jedro je cilj, za katerega si prizadevamo vsi, ki v njem živimo. Toda več življenja pomeni tudi več dejavnosti, več obiskovalcev, več dostav in posledično več prometa. To samo po sebi še ne pomeni, da je prometna obremenitev prevelika ali da so potrebne nove omejitve. Podatki kažejo, da število dovolilnic ostaja praktično nespremenjeno, število vstopov pa je kljub letošnjemu povečanju še vedno pod ravnijo rekordnega leta 2022.

Namesto razmišljanja o novih omejitvah, ki bi lahko ponovno najbolj prizadele stanovalce, bi bilo zato smiselneje več pozornosti nameniti doslednemu spoštovanju že veljavnih pravil. Predvsem pa zagotavljanju varnosti pešcev, preprečevanju nevarne vožnje s skuterji in e-skiroji ter nadzoru nad nedovoljenimi vstopi v mestno jedro.
Ob tem ne gre prezreti, da se poleg omejevanja dostopa v mestno jedro stanovalci vse pogosteje srečujemo tudi z zmanjševanjem parkirnih zmogljivosti. In če je cilj občine vračanje življenja v mesto, potem bi morala zagotoviti tudi primerne pogoje za tiste, ki v njem živimo. Dodatno ukinjanje parkirnih mest brez zagotavljanja ustreznih nadomestnih možnosti zagotovo ni korak v pravo smer. ■

NOČNEGA PARKIRANJA PA NI, NOČNEGA PARKIRANJA PA NE

Takšna rešitev ne bi bila nič novega. Pred petnajstimi leti smo skupaj s predstavniki občinske uprave premerili širino Tavčarjeve, Cankarjeve, Jenkove in Tomšičeve ulice ter določili območja, kjer bi bilo dovolj prostora za bočno parkiranje vozil. Mestni svet je nato junija 2011 v Odloku o ureditvi in pravilih cestnega prometa na omenjenih območjih stanovalcem dovolil parkiranje v času od 19. do 8. ure naslednjega dne (ne da bi bila parkirna mesta začrtana).

Nočno parkiranje je bilo dovoljeno vse do Trilarjeve poostritve prometne ureditve leta 2017. Razlogi, s katerimi so takrat utemeljevali ukinitev nočnega parkiranja, so enaki razlogom, s katerimi je občinska uprava zavrnila naš nedavni predlog: predvsem zagotavljanje požarne varnosti. Moderni standardi namreč zahtevajo minimalno širino dovozne poti za gasilsko vozilo 3,0 m oziroma celo 3,5 m in še postavitveno površino širine najmanj 3,5 m na razdalji od 3,0 do 9,0 m od stene zgradbe. Težava je seveda v tem, da staro mestno jedro ni bilo grajeno po modernih standardih in je zato nesmiselno te razkošne dimenzije črkobralsko aplicirati na srednjeveške ulice, za katere je vnaprej jasno, da jim ne morejo zadostiti. Občinska uprava se nadalje sklicuje na dva požara na Tomšičevi in Tavčarjevi ulici, češ da je bil dostop gasilskih vozil do gorečih objektov otežen zaradi nepravilno parkiranih vozil. To je povsem možno, toda poudarek je na besedi *nepravilno*; če bi bila vozila parkirana skladno z določili Odloka iz leta 2011, dostop gasilskih vozil ne bi bil otežen. Ukinitev dovoljenega nočnega parkiranja ni sama po sebi v ničemer odpravila problema nepravilno parkiranih vozil.

Nočno parkiranje na nekaterih delih stranskih ulic je razumen kompromis med pričakovanji različnih interesnih skupin in je v korist vseh uporabnikov mestnega jedra: za stanovalce pomeni izboljšanje dostopnosti mesta in sočasno razbremenjuje parkirišča pri Čebelici, na Hujah in na Sejmišču, ki so v večernih urah prenapolnjena ob vsaki prireditvi v mestnem jedru. ■



Aleksander Pavšlar

KS Center je letos občinski upravi predlagala, da bi primanjkljaj parkirnih mest lahko ublažili z drugačnim parkirnim režimom v večernih in nočnih urah. ☛



Preizkus prevoznosti Tomšičeve ulice za gasilsko vozilo potrjuje, da bi na določenih odsekih bilo možno dovoliti nočno parkiranje, res pa je, da ni možno zadostiti zahtevnemu standardu postavitvene površine gasilskega vozila.

PARKIRNA POLITIKA NA RAČUN STANOVALCEV, VARNOST PEŠCEV PA NA STRANSKEM TIRU?



Daša Zupan

Stanovalci mestnega jedra Kranja se že dolgo soočamo s pomanjkanjem parkirnih mest, nepremišljenimi posegi v obstoječe parkirne površine in občutkom, da se mestna politika do naših težav vede precej bolj zavzeto takrat, ko je treba izreči globo, kot takrat, ko je treba poiskati rešitev. Ob tem ostaja odprto tudi vprašanje varnosti pešcev, nadzora nad nevarno vožnjo z električnimi skiroji in skuterji ter smotrnosti širjenja polnilnih mest za električna vozila na račun že tako omejenih parkirnih površin. ☛

Življenje v mestnem jedru ima svoj čar, vendar tudi svoje posebnosti in omejitve. Stanovalci, ki živimo v samem središču mesta, se tega dobro zavedamo. Sprejemamo, da je mestno jedro namenjeno različnim uporabnikom, da se v njem odvijajo prireditve in da je treba javne površine urejati premišljeno. Prav zato pričakujemo, da bodo odločitve, ki neposredno vplivajo na naše vsakdanje življenje, sprejete na podlagi dejanskih potreb, v dialogu s krajevno skupnostjo in z upoštevanjem vseh, ki v središču mesta živimo, delamo ali ga obiskujemo.

Žal se na področju parkirne politike že dolgo soočamo z občutkom, da potrebe stanovalcev niso med prednostnimi nalogami Mestne občine Kranj.

PARKIRNIH MEST JE PREMALO, KAZNI PA NE REŠUJEJO PROBLEMA

Pomanjkanje parkirnih mest v mestnem jedru ni novost, temveč dolgotrajen, dobro poznan problem, na katerega stanovalci opozarjamo že vrsto let.

Še posebej izrazit postane v večernih in nočnih urah, ko se vračamo domov in pogosto ne najdemo ustreznega parkirnega mesta. Kadar so vsa označena mesta zasedena, smo nekateri primorani parkirati na neoznačenih površinah, čeprav s tem ne želimo nikogar ogrožati ali ovirati. To nikakor ne pomeni, da je nepravilno parkiranje sprejemljivo. Pomeni pa, da je treba poleg nadzora poiskati tudi sistemsko rešitev za težavo, ki je občina doslej ni ustrezno odpravila.

Posebej neprijeten občutek med stanovalci vzbuja način izvajanja nadzora. Redarji Medobčinskega redarstva se po naših opažanjih pogosto pojavljajo v zelo zgodnjih jutranjih urah, ko stanovalci še nismo odšli v službe ali po opravkih, in izrekajo globe za nepravilno parkiranje. Takšno ravnanje daje vtis, da so stanovalci, ki se zaradi pomanjkanja prostora znajdejo v prekršku, najlažja tarča nadzora.

Ali je res glavni cilj parkirne politike v mestnem jedru izrekanje čim večjega števila kazni? Ali pa bi morala biti njena naloga predvsem zagotavljanje reda, varnosti in pogojev za kakovostno bivanje?

Ne trdimo, da redarji delujejo na podlagi izrecnih navodil za kaznovanje stanovalcev. Če želi občina povrniti zaupanje prebivalcev, mora jasno pokazati, da je njen cilj reševanje problema in ne zgolj sankcioniranje njegovih posledic.

KO OPOZARJAMO NA NEVARNOST, ODGOVORA NI. KO GRE ZA PARKIRANJE, JE NADZOR HITER.

Še posebej zgovorno je vprašanje varnosti pešcev v mestnem jedru. Stanovalci smo skozi celoten mandat opozarjali na električne skiroje in skuterje, katerih uporabniki z objestno, hitro vožnjo in neupoštevanjem prometnih pravil ogrožajo pešce.

Mestno jedro ni dirkališče. Njegove ulice in trgi so prostor, kjer se ljudje sprehajajo, nakupujejo, posedajo, se srečujejo in živijo. Med njimi so tudi starejši, otroci in drugi, ki se zaradi nevarne vožnje težje pravočasno umaknejo. Zato bi pričakovali dosleden in pravočasen nadzor.

Kljub večkratnim opozorilom smo bili večji del mandata priča zelo skromnemu ukrepanju. Šele v zadnjem mesecu smo opazili nekaj več aktivnosti na tem področju. To pozdravljamo, vendar se upravičeno sprašujemo, zakaj je bilo treba tako dolgo čakati.

Na zboru krajanov leta 2023 smo problematiko skirojev in skuterjev izpostavili skupaj s prebivalci. Namesto razprave o varnosti pešcev in konkretnih ukrepih smo dobili odgovor v smislu, ali vemo, koliko neplačanih glob imajo. Neplačane globe so lahko pomembna tema za občinsko upravo, vendar ne pojasnijo, zakaj se nevarna vožnja v mestnem jedru ne obravnava dovolj učinkovito.

Po zboru krajanov je bil v mesto poslan še pajek, ki je odpeljal dve nepravilno parkirani vozili.

Seveda tudi pravilno parkiranje ni nepomembno in pravila morajo veljati za vse. Toda težko se je

znebiti občutka, da se na opozorila prebivalcev včasih odgovarja predvsem z ukrepi, ki so najlažji in najbolj vidni, medtem ko težave, zaradi katerih smo se sploh oglasili, ostajajo nerešene.

Ko prebivalci opozorimo na problem, si zaslužimo vsebinski odgovor, ne obrambne drže. Kritika ni napad, opozorilo ni žalitev in zahteva po večji varnosti ni provokacija. Naloga občine in njenih služb je, da slišijo ljudi, prepoznajo težave ter poiščejo rešitve. Ne pa, da se vsako neprijetno vprašanje razume kot poseg v avtoriteto institucije.

KDO LAHKO PARKIRA V SREDIŠČU MESTA?

Pomanjkanje parkirnih mest postane še bolj očitno, ko pogledamo, kdo jih uporablja. Stanovalci opažamo, da so parkirišča v strogem mestnem središču čez dan pogosto zasedena tudi z osebnimi vozili zaposlenih v javnih zavodih.

Ob tem se odpira povsem legitimno vprašanje: na kakšni podlagi so za osebna vozila posameznih zaposlenih izdane dovolilnice za parkiranje v coni C1 in kdo preverja upravičenost do njihove uporabe?

Ne gre za to, da bi komurkoli odrekali pravico do dostopa do delovnega mesta. Gre za preglednost, enaka merila in pravično razporejanje omejenega prostora. Občina bi morala zato pojasniti, koliko tovrstnih dovolilnic je izdanih, komu oziroma za katere namene se izdajajo ter kako se nadzira njihova uporaba. Kriteriji morajo biti jasni, preverljivi in javno razumljivi. Če parkirne površine, namenjene stanovalcem, zasedajo tudi vozila uporabnikov, ki bi lahko parkirali drugje, je čas za pregled delovanja sistema.

Stanovalci ne zahtevamo privilegijev. Zahtevamo pa, da se pri upravljanju mestnega prostora upošteva tudi dejstvo, da je mestno jedro naš dom, ne zgolj delovno okolje ali prizorišče mestnih dogodkov.

ELEKTRIČNE POLNILNICE DA, VENDAR NE NA RAČUN ŽE TAKO REDKIH PARKIRNIH MEST

Dodatno zaskrbljenost vzbuja načrtovanje novih polnilnih mest za električna vozila. Trajnostna mobilnost je pomembna in polnilnicam načeloma ne nasprotujemo. Vendar mora biti njihovo umeščanje premišljeno, utemeljeno z dejanskimi potrebami in usklajeno s širšo parkirno politiko mesta.

Po opažanjih krajevne skupnosti so obstoječa polnilna mesta večino dneva nezasedena. Občina bi morala zato pred nadaljnjim širjenjem polnilnic na račun parkirnih mest, ki jih stanovalci nujno potrebujejo, predstaviti jasne podatke o njihovi zasedenosti, dejanskem povpraševanju in alternativnih možnostih. V odločanje bi morali biti pravočasno vključeni tudi prebivalci oziroma njihovi predstavniki, ne šele takrat, ko so odločitve že sprejete.

Ni vprašanje, ali potrebujemo električne polnilnice. Vprašanje je, koliko jih potrebujemo, kje jih potrebujemo in ali je smiselno zaradi njih ukinjati parkirna mesta, ki so že zdaj nujno potrebna.

PARKIRNA POLITIKA MORA UPOŠTEVATI TUDI OBISKOVALCE IN PRIREDITVE

Težave se še poglobijo ob prireditvah, ko Kranj v središče privabi številne obiskovalce. To je za mesto dobrodošlo, saj prireditve oživljajo mestno jedro, podpirajo lokalno gospodarstvo in krepijo njegovo prepoznavnost. Toda več obiskovalcev pomeni tudi večjo potrebo po parkiranju.

Če je parkirnih mest, namenjenih stanovalcem in obiskovalcem, manj kot izdanih dovolilnic za stanovalce, je treba odkrito odgovoriti na vprašanje, kje naj parkirajo obiskovalci. Takšen sistem dolgoročno ni vzdržen.

Občina mora zato pripraviti celovito rešitev, ki bo upoštevala potrebe stanovalcev in obiskovalcev. To vključuje tudi preverjanje dejanske zasedenosti parkirišč in ureditev alternativnih možnosti parkiranja ob večjih prireditvah.

MESTNO JEDRO NI SAMO PROSTOR ZA UPRAVLJANJE, TEMVEČ PROSTOR ZA ŽIVLJENJE

Mesto ni uspešno zgolj zato, ker ima urejene trge, nove prometne ureditve ali zasajena drevesa. Uspešno je takrat, ko ljudje v njem lahko varno hodijo, dostopajo do svojih domov in se pri odločanju počutijo slišane.

Stanovalci mestnega jedra pričakujemo, da občina upošteva dejanske potrebe, svoje odločitve utemeljuje s podatki in nas obravnava kot enakovrednega sogovornika. Če je mogoče najti čas in ljudi za izrekanje parkirnih kazni, bi moralo biti mogoče zagotoviti tudi dosleden nadzor nad nevarno vožnjo, preverjanje upravičenosti do dovolilnic ter premišljeno načrtovanje parkirnih površin. Varnost pešcev mora biti enako pomembna kot prometni red.

Posebej neprijeten občutek med stanovalci vzbuja način izvajanja nadzora. Redarji Medobčinskega redarstva se po naših opažanjih pogosto pojavljajo v zelo zgodnjih jutranjih urah, ko stanovalci še nismo odšli v službe ali po opravkih, in izrekajo globe za nepravilno parkiranje. Takšno ravnanje daje vtis, da so stanovalci, ki se zaradi pomanjkanja prostora znajdejo v prekršku, najlažja tarča nadzora.

Od občine ne pričakujemo, da bo vedno sprejela naše predloge, pričakujemo pa, da jim bo prisluhnila in se do njih opredelila. Kranj si zasluži parkirno politiko, ki ne bo temeljila na občutku kaznovanja, temveč na pravičnosti, preglednosti in zdravi presoji.

Kazen je mogoče napisati v nekaj minutah. Zaupanje prebivalcev pa se gradi veliko dlje.

STARO MESTNO JEDRO IN ŽUPANSKE VOLITVE SKOZI ZADNJIH 20 LET

Aleksander Pavšlar

Včasih slišim abotno domislico, da bi volitve že zdavnaj prepovedali, če bi karkoli spremenile. Tovrstne »modrosti« običajno širijo posamezniki, ki se jim zdi škoda petnajst minut časa, da bi enkrat na štiri leta oddali veljavno glasovnico; praviloma gre za iste osebke, ki nato za šankom pametujejo, kako je v mestu vse narobe.

Ker se bližajo lokalne volitve, poglejmo, ali pretekli volilni rezultati res niso v ničemer vplivali na razmere, v katerih živimo in poslujemo v KS Center.

BILO JE NEKOČ V STAREM KRANJU

Stari del mesta med Jahačevim prehodom in Trubarjevim trgom je že od leta 1984 območje umirjenega prometa, v katerem je možnost uporabe motornih vozil omejena. Od tedaj dalje se staro mestno jedro nahaja v precepu med realnimi potrebami stanovalcev, podjetnikov in obiskovalcev mesta na eni strani ter bolj ali manj (ne)življenjskimi omejitvami motornega prometa na drugi. Občina, resnici na ljubo, omejitev, ki jih je predpisovala, nikoli ni dosledno uveljavljala, saj se je zavedala, da težko dostopno mestno jedro s premajhnim številom parkirnih mest vseh pravil ne zmore spoštovati, ne da bi nastale škodne posledice. Tako se je prometna ureditev v praksi spreminjala v značilnem vzorcu ostrejšega uveljavljanja omejitev, ki mu je ob soočenju z življenjskimi in poslovnimi potrebami mestnega središča sledilo postopno sproščanje do trenutka, ko je prevelik obseg prometnih tokov in mirujočega prometa izzval vnovično poostritev. Tudi namestitev potopnih valjev leta 2000, v prvem mandatu župana Mohorja Bogataja, nestanovitnosti prometne ureditve ni odpravila.

Toda nestanovitnost prometne ureditve je bila problem sama









NESTROKOVNO

Nestrokovno pripravljena poostritev prometne ureditve sredi leta 2008 je obiskovalcem mesta tako zelo otežila dostopnost, da je obisk pri trgovcih praktično takoj upadel za 30 do 40 odstotkov glede na predhodno leto. V roku pol leta je bilo v mestnem središču okrog 30 praznih poslovnih prostorov. Za gromozansko poslovno škodo ni občinska politika prevzela nobene odgovornosti.



po sebi, saj je ustvarjala negotovost in odvračala od življenja in poslovanja v mestnem središču. Temu so se pridružile še druge urbanistične napake občinske oblasti: predvsem gradnja velikih trgovskih središč, ki je pospešila odliv delovnih mest in kupne moči na obrobje mesta; počasno in slabo načrtovano razkopavanje in obnavljanje mestnih trgov in ulic; ter zgrešeno »oživljanje« mesta z organiziranjem množičnih hrupnih prireditev v poznih nočnih urah.





ŽUPANOVANJE IZ PARLAMENTA OZIROMA BEGUNJ

Zaradi stagnacije mesta se je pri volivcih sčasoma nakopičilo preveč nezadovoljstva. Na volitvah 2006 so namesto Mohorja za župana prej kot ne protestno izvolili psihiatra Damijana Perneta, ki ga je v politiko zvabila stranka Mladi za Kranj. »Župan sem postal v mestu, ki to ni hotelo zares postati. In res sem bolj v vlogi zdravnika kakor pa župana,« se je branil pred očitki, da ni zares hotel postati župan. No, na polovici županskega mandata se je nato dal izvoliti v Državni zbor, od koder se je zavihtel na položaj direktorja bolnišnice Begunje. Kdor zna, zna.

Enako kot vsi kandidati je tudi Damijan vlival upanje na boljše čase z obljubami o »oživljanju« mesta; težava je bila le v tem, da ga nihče ni predhodno vprašal, kaj konkretno namerava s tem v zvezi ukreniti. Naknadno se je izkazalo, da predvsem omejevati promet. Občina je med dopusti, julija 2008, brez posvetovanja s krajevno skupnostjo, krajani in podjetniki uveljavila novo prometno ureditev, katere glavna cilja sta bila strogo omejevanje vstopa vozil v mestno središče in izganjanje nepravilno parkiranih avtomobilov stanovalcev na parkirišče pri Čebelici; to parkirišče je občina zaprla z zapornico in namenila izključno stanovalcem. Skratka, občina je obiskovalcem mesta onemogočila zapeljati v mestno središče, *sočasno* pa tudi parkiranje pred mestnim središčem - katastrofalna napaka, v posledici katere je mesto postalo tako težko dostopno, da je obisk pri trgovcih praktično takoj upadel za 30 do 40 odstotkov glede na predhodno leto.
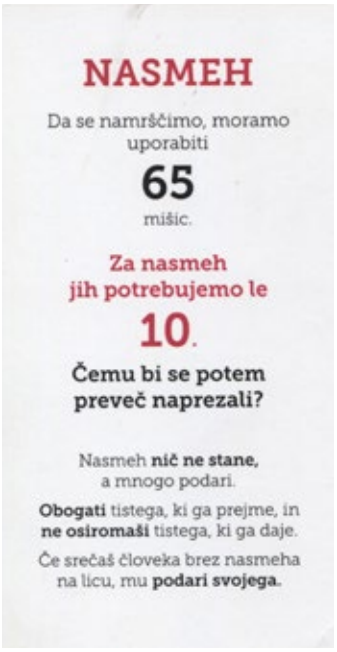
KS in civilna iniciativa sta v nadaljevanju dosegli spremembo parkirnega režima na parkirišču pri Čebelici in na Hujah, tako da so lahko tam parkirali tudi obiskovalci mesta, in sicer prvi dve uri brezplačno (kar velja še danes). Prepozno: v roku pol leta je bilo v mestnem središču okrog trideset praznih poslovnih prostorov. »Oživljanje« se je sprevrglo v uničevanje; Damijan, ki se je med tem spopadal z osebnimi problemi, pa je sprejel odločitev, da ne bo vnovič kandidiral. Za volitve 2010 so ne-več-tako-zelo-mladi-za-Kranj potrebovali nov obraz.

MOHOR SE VRAČA

Pred vstopom v politiko je gospa Hermina direktorovala kranjski enoti male tajkunske banke, ki je kasneje implodirala v globinah finančne krize. »Hermino podpiram, ker ima program, usmerjen

PREMETENO

Premeteno zasnovan dvostopenjski sistem zapornic na Sejmišču, ki po zaslugi izida volitev 2010 ni bil nikoli aktiviran. Prva stopnja (levi sliki) zapira dovoz na oziroma izvoz iz parkirišča. Druga stopnja (desna slika) zapira uvoz iz parkirišča na enosmerno Vodopivčevo ulico – ta postane pešcona. Občina je poskušala zapornice aktivirati tik pred volitvami 2010, vendar je zaradi ostrega nasprotovanja krajanov, podjetnikov in KS Center od te nakane taktično odstopila. Vsi smo si oddahnili, ko so bile sicer nikoli aktivirane zapornice v tretjem mandatu župana Bogataja tudi fizično odstranjene.



zelo podobno, kot je naš,« se je za Žurnal24 razgovoril Damijan – in ji naredil medvedjo uslugo. *Zadnje*, kar so volivci pričakovali, je bilo nadaljevanje *njegovega* programa. Škodila ji je tudi podpora kranjskih gospodarstvenikov, še zlasti gospoda, ki so mu pripisovali odgovornost za potop Merkurja. Ko so na njen predvolilni shod sredi Glavnega trga prikorakali razjarjeni Merkurjevi delavci, opremljeni s protestnimi transparenti, in jo primerjali s takrat zloglasno Hildo Tovšak, se je njena kampanja nepovratno sfižila. »Prav jezen sem, kako slabo Hermina vodi kampanjo,« se mi je v lokalu pridušal znanec, eden njenih mladih podpornikov.

Rezultati Damijanovega županovanja so bili tako porazni, da so se volivci pokesali, Mohorju odpustili predhodne napake in ga še tretjič izvolili za župana. To je v nadaljevanju omogočilo nujno potrebno sprostitev prometne ureditve v mestnem središču; olajšanje dostave; pa tudi druge ukrepe, kot so bili vzpostavitev funkcije mestnega menedžerja; subvencioniranje najema praznih poslovnih prostorov; skupno oglaševanje vse bolj pičle trgovske ponudbe ...

Najbolj nazoren dokaz, kakšen vpliv ima lahko izid volitev, ponuja usoda parkirišča na Sejmišču in Vodopivčeve ulice - po domače: Mohorjevega klanca. Še tik pred volitvami je občina načrtovala parkirišče zapreti z zapornicami. Stanovalcem in podjetnikom na Mohorjevem klancu ni ostalo prikrito, kaj bo stranska posledica zapore: ker je Mohorjev klanec enosmerna ulica, v katero vodi pot prek parkirišča, zapora parkirišča sočasno pomeni širitev območja za pešce na Mohorjev klanec. Ko so na občini spoznali, da jim močan odpor prizadetih krajanov in podjetnikov lahko škoduje na volitvah, so od svoje nakane odstopili. Seveda, taktično. Ni dvoma, da bi bile ob drugačnem volilnem izidu takrat že nameščene zapornice aktivirane in Mohorjev klanec bi bil danes v območju za pešce. Ko si enkrat *v*, ostaneš *v*.

TRILER V KRANJU

Za volitve 2014 so si ne-več-tako-zelo-mladi-za-Kranj nadeli ime »Več za Kranj« in naskočili županski stolček z novim obrazom. Ko se je sredi avgusta na oder Letnega gledališča Khislstein s prožnim korakom podvizal Boštjan Trilar in napovedal svojo kandidaturo, sem se najprej začuden vprašal, ali sem prišel na koncert ali na politični miting.

Boštjan je svojo poslovno pot začel kot prodajalec avtomobilov in napredoval do direktorskih položajev pri avtomobilskih zastopnikih. Ko sem ga vprašal, ali razume, da vodenje občine zahteva drugačen pristop kot upravljanje podjetja, mi je suvereno odgovoril, da je pred tem delal v veliki mednarodni korporaciji, kjer je bilo bojda več politike kot na kranjski občini. Ni me prepričal.

Ne bom našteval vseh nepotrebnih konfliktov in napak, ki so sledile pod njegovim županovanjem. Zadošča naslednja prigoda. Med vodenjem gostov po mestnem jedru naj bi ga pred Mestno knjižnico vznejevoljila dva mimovozeča avtomobila. Tedaj naj bi po pričevanju očividca s povzdignjenim glasom prisegel, da bo *on* mesto zaprl za promet. Rečeno – storjeno. Brez spremembe odloka in brez posvetovanja s KS je na lastno pest odredil preprogramiranje sistema potopnih valjev na način, da je vozilo lahko izstopilo iz območja omejenega prometa zgolj na tisti točki, na kateri je predhodno vstopilo. Če karikiram: preden so krajani šli spat, so si morali zapomniti, ali so v mesto zapeljali pri knjižnici ali na mostu, sicer so zjutraj lahko obtičali pred dvignjenim potopnim valjem. Ljudem se je mešalo; ustanovljena je bila civilna iniciativa in po vsega devetih dnevih je pod pritiskom javnosti ukrep opustil. Sledili so drugi omejevalni ukrepi, ki so nekoliko zmanjšali količino prometa, seveda spet na račun zapiranja oziroma seljenja nekaterih poslovnih dejavnosti na lokacije zunaj območja omejenega prometa (še pomnite, da je bila Art cvetličarna – danes na Bleiweisovi cesti – nekoč v starem delu mesta, Na skali?).

Na začetku decembra 2017 se je Boštjan vnovič povzpel na oder, tokrat v Kongresnem centru Brdo. Pričakoval sem običajen nagovor ob podelitvi priznanj zaslužnim občanom, a me je osupnil z napovedjo, da ne bo več kandidiral. Nato je občinstvo pozval, naj preveri, kaj se skriva pod sedeži. Zatipal sem na spodnjo stran sedala pritrjeno karticco, jo izvlekel in prebral: »Da se namrščimo, moramo uporabiti 65 mišic. Za nasmeh jih potrebujemo le 10.«

OSEM LET ŽUPANA MATJAŽA

Do volitev 2018 je ne-več-tako-zelo-mladim-za-Kranj pošel elan; medlo je deloval tudi njihov kandidat, upokojen direktor javnega zavoda Brdo. Soočen je bil z enako dilemo kot pred njim gospa Hermina: kaj narediti s podporo župana v odhajanju, ki je zavozil mandat. »Da bi bil pa podaljšana roka aktualnega župana, bi ljudje, ki me poznajo, težko rekli,« se je na televizijskem soočenju previdno distanciral. Zaman: ni se uspel prebiti v drugi krog.

Novoizvoljeni župan Matjaž je občinsko politiko v odnosu do krajevnih skupnosti vodil na dogovoren način, kar je tudi razlog, da je na volitvah 2022 mandat prepričljivo ponovil; je edini župan v zadnjih dvajsetih letih, ki mu je to uspelo. V obdobju njegovega županovanja beležimo nekaj pomembnih pridobitev, kot so dokončanje obnove šole Janeza Puharja Kranj - Center pri Prešernovem gaju; dokončanje obnove bivše Gradbene šole na Cankarjevi ulici; odkup in prenovo nekdanje stavbe pošte na Poštni ulici ter odkup kompleksa tržnice. Skupaj s poslopjem mestne hiše občina zdaj končno obvladuje celoten osrednji kare starega mestnega jedra in lahko s premišljeno izbiro zasebnih in



javnih vsebin pomembno vpliva na kakovost bivalnega in poslovnega okolja v mestu.

Prisotne so tudi napake. Da po zaprtju poštne poslovalnice 4106 v mestu ni uspelo odpreti t. i. pogodbene pošte, je med drugim povezano s tem, da občina nima več vzpostavljene funkcije mestnega menedžerja. Odnos do organiziranja različnih prireditev, predvsem glede trajanja zapor prometa, mora postati bolj restriktiven; športne prireditve, ki zahtevajo ure in ure trajajoče zapore, v mesto ne sodijo. Predvsem pa ostaja osrednja skrb dostopnost starega mestnega jedra za vse – stanovalce, podjetnike in obiskovalce mesta.

V zadnjih osmih letih je občina načeloma upoštevala mnenje KS glede posegov v prometno ureditev; tako smo preprečili realizacijo najbolj bedastih predlogov, kot je bil npr. tisti o fizični zapori Tavčarjeve ulice za motorni promet pri bivši ribarnici in Jenkove ulice na križišču z Glavnim trgom. Zdaj pa opažam, da občinska uprava določene posege izvaja mimo soglasja KS – najbolj očitno in moteče v primeru parkirišča na Sejmišču. Tu je brez vednosti in predhodnega soglasja KS spremenila zaris parkirnih mest, v posledici česar jih je zapravila približno 17. Razlog: navodilo Zavoda za varstvo kulturne dediščine, da je rastišča kostanjev treba zaščititi pred avtomobilskimi pnevmatikami.

SAMOVOLJNO

Na Sejmišču je občinska uprava brez predhodnega soglasja KS spremenila zaris parkirnih mest. Kjer je bilo prej prostora za dva avtomobila, zdaj lahko parkira samo eno vozilo, v posledici česar je bilo izgubljenih približno 17 parkirnih mest. Razlog: navodilo Zavoda za varstvo kulturne dediščine, da je rastišča kostanjev treba zaščititi pred avtomobilskimi pnevmatikami.

SKLEP

So torej volitve v zadnjih dvajsetih letih karkoli spremenile? Ciniki bi odvrnili, da ničesar: KS Center se enako kot pred dvajsetimi leti ubada predvsem z urejanjem prometa in parkirnimi mesti. Toda to je napačno razumevanje bistva problema. Ohranjanje dostopnosti mestnega središča ni enkratna naloga, temveč trajna skrb, od katere sta odvisni ekonomska in socialna vitalnost mesta. Zaradi tega je nadvse pomembno, da ima KS na strani občine sogovornika, ki prisluhne in upošteva njeno mnenje. Kot smo videli skozi zadnjih dvajset let, to ni samoumevno in natanko v obdobju županov, ki sta vodila samovoljno politiko, smo v mestu beležili poslabšanje kakovosti bivalnega in poslovnega okolja. Izid volitev še kako vpliva na razmere, v katerih živimo in poslujemo v KS Center, zatorej: udeležite se volitev in svoj glas namenite tistemu kandidatu za župana, ki se zavezuje, da bo pred posegi v območje KS Center pridobil njeno mnenje in ga tudi *upošteval*.

Vidimo se na volišču 15. novembra. ■

VIRI IN LITERATURA:
- »Sem župan v mestu, ki to ni hotelo postati«, Delo, 6. 12. 2007, str. 6.
- Župan za honorar, Žurnal24, 16. 10. 2010, str. 10.
- Kampanja tudi z nizkimi udarci, Gorenjski glas, 5. 10. 2010, str. 3.
- Birokratska neumnost razjezila Kranjčane, Dnevnik, 31. 1. 2017, str. 10.
- Lokalne volitve 2018 – Kranj (12. 11. 2018) [Video]. Pridobljeno s https://365.rtvslo.si/arhiv/lokalne-volitve-2018/174575050 (dostop 9. 9. 2026)
- Osebni arhiv avtorja.

DOVOLJ VELIKI ZA PAMETEN KONCEPT?



Ana Vučina Vršnak
in Jure Vršnak

Pri viziji Kranja kot »mesta novih priložnosti za vse« je pomembno, da prebivalci Kranja vidijo svojo vrednost in prepoznajo možnosti za prispevek k nadpovprečnosti mesta in s tem tudi središča regije.

Kranj je s 57.218 prebivalci (2024) tretje največje mesto v državi in med 18 občinami v gorenjski statistični regiji edina mestna občina. Tukaj rada živiva. Sem sva se pred več kot dvajsetimi leti preselila eden iz Ljubljane, drugi iz Maribora, tako da sedaj od blizu poznava vsa tri največja slovenska mesta. Nekaj let sva živela tudi v tujini, tako da lahko iz prve roke poveva kaj o prednostih in/ali slabostih velemest. Želiva si, da mesto Kranj uspeva in cveti, da so ljudje zadovoljni. Želiva si tudi, da bi k temu prispevali prav vsi.

DOVOLJ VELIKI ZA REGIONALNO, GOSPODARSKO ALI CELO UNIVERZITETNO SREDIŠČE

V Evropi je na stotine srednje velikih mest, ki imajo okoli 60.000 prebivalcev. Ta mesta pogosto predstavljajo *pomembna regionalna, gospodarska ali univerzitetna središča.*

V Avstriji je recimo podobno velik Sankt Pölten z Univerzo uporabnih znanosti, ki velja za eno najhitreje rastočih in najbolj inovativnih aplikativnih univerz v Avstriji. Na sodobnem, 33.000 m² velikem kampusu omenjene univerze študira okoli 4.000 študentov, med katerimi pa se jih kar precej na študij vozi z Dunaja. Univerza ponuja več deset dodiplomskih in podiplomskih programov, ki tesno povezujejo teorijo z industrijsko prakso. Leta 2025 je univerza prejela nagrado »Global Student Satisfaction Award« v kategoriji kakovosti študentskega življenja.

Omenjena avstrijska univerza je znana po vrhunskih laboratorijih in napredni tehnološki opremi ter se tesno povezuje z železniško industrijo, trajnostno mobilnostjo, sektorjem IT in zdravstvom. Tudi Kranj ima pomembne proizvajalce tehnološke opreme. Kranju je prihod železnice leta 1870 prinesel nov zagon, sedaj pa o nadgradnjah proge v gorenjski prestolnici slišimo bolj v smislu prepirov in različnih mnenj, manj zagona pa pokažemo pri dejanskih ukrepih.

V Kranju se včasih zdi, da smo preveč skromni in ne poudarjamo dovolj svojega pomena in vrednosti. Kot da pozabljamo, da smo tretje največje mesto v državi in nesporno središče gorenjske regije. Namesto da bi bilo samoumevno denimo to, da se v tretjem največjem mestu v državi zgradi bolnišnica, se je za to zavzemalo več krajev v regiji s trikrat ali štirikrat manj prebivalci. (Jesenice sicer bolnico že imajo, a zakaj ne bi mogli razvijati tamkajšnje bolnišnice in hkrati zgraditi nove v Kranju? Po svojih izkušnjah potrebujemo obe. Tudi uradni podatki kažejo, da je preskrbljenost z zdravniki na Gorenjskem slabša kot v povprečju v Sloveniji.)

KOT REGIJA NAD IN POD POVPREČJEM

In kako je gorenjska statistična regija opredeljena s statistiko v primerjavi z drugimi regijami? Stopnja delovne aktivnosti je v gorenjski regiji leta 2024 dosegla 71,9 %, kar je nad slovenskim povprečjem, medtem ko je povprečna mesečna neto plača zaposlenega znašala 1.496 EUR, kar je bilo 2 % manj od državnega povprečja. Stopnja anketne brezposelnosti je bila druga najnižja v državi in je znašala 2,9 % (še nižja je bila le v obalno-kraški regiji). Med delovno aktivnimi s stalnim prebivališčem v regiji jih je 29 % odhajalo na delo drugam, največ (88 %) v osrednjeslovensko regijo – med temi sva tudi midva.

Čeprav je Kranj pomembno industrijsko središče, pa je na Gorenjskem bruto domači proizvod (BDP) na prebivalca leta 2024 znašal 26.532 EUR, kar je bilo 16 % manj od povprečja na ravni Slovenije.

Kot kažejo podatki Statističnega urada, Gorenjci splošno zadovoljstvo z življenjem ocenjujejo z najvišjo povprečno oceno med vsemi, s 7,8 (na lestvici od 0 do 10).

Kar je razveseljujoče. Če so Gorenjci po delovni aktivnosti torej nad slovenskim povprečjem, ob tem pa so še najbolj zadovoljni s svojim življenjem, kako bi lahko uspeh izostal? Kako to nadpovprečnost obrniti sebi v prid?

PRVO PAMETNO IN PODNEBNO NEVTRALNO MESTO V SLOVENIJI

Vizija razvoja Mestne občine Kranj temelji na več strateških dokumentih, kot so Trajnostna urbana strategija 2030+, Občinska celostna prometna strategija, Strateški načrt dostopnosti, Trajnostna prehranska strategija do leta 2035 in Strategija digitalnega razvoja Mestne občine Kranj 2032. Temu lahko dodamo še Podnebno pogodbo Mestne občine Kranj.

V središču prve omenjene strategije ostaja vizija »Kranj 2030+ – mesto novih priložnosti za vse«. Kranj želi postati prvo pametno in podnebno nevtralno mesto v Sloveniji, prepoznano po trajnostnem delovanju, inovativnosti in tehnološkem razvoju, ki pri-



spevajo h krepitvi gospodarske stabilnosti in dodane vrednosti, prehranske in energetske neodvisnosti, podnebne odpornosti in demografske vitalnosti mesta. »Kranj bo odprt za mlade talente, zelene rešitve in lokalne pobude ter bo zagotavljal visoko kakovost življenja v varnem in vključujočem okolju. S tem utrjuje svojo vlogo sodobnega in naprednega urbanega središča Gorenjske, ki zna odgovarjati na izzive prihodnosti in širše regije,« piše v dokumentu.

To so torej črke na papirju, in če naj ne ostanejo samo na papirju, potem mora mesto res ponuditi priložnosti za vse. Mesto vsaj na papirju želi biti vodilno, pametno in čisto, vendar v pogovorih s Kranjčani to ni vedno jasno razvidno. Bolj kot priložnosti marsikateri Kranjčan vidi ovire.

STOPITI IZ SENCE

Še nekaj povezuje naš Kranj in avstrijski Sankt Pölten: obe mesti sta geografsko blizu prestolnic. Morda je to razlog, da je gorenjska prestolnica lahko videti kot v senci glavnega mesta Slovenije. In če Dunaj predstavlja svetovljansko, kulturno bogato in včasih kaotično metropolo z živahnim nočnim življenjem, Sankt Pölten po drugi strani ponuja mirnejše, bolj urejeno, »zeleno« družinsko okolje, ki pa mu v primerjavi z Dunajem včasih pripisujejo malce zaspan pridih. Mesti tako ne tekmujeta, ampak delujeta kot komplementaren par – Sankt Pölten ponuja visoko kakovost bivanja, Dunaj pa gospodarske in kulturne priložnosti svetovnega formata.

Fraza »stopiti iz sence« pomeni postati viden, opazen, prepoznan oziroma pritegniti pozornost javnosti po tem, ko je bil nekdo dalj časa v ozadju ali manj opazen. Biti poenoten glede vizije pa pomeni, da lahko lažje izstopiš iz sence in da je tudi več možnosti za uspeh. Ne vemo sicer, ali vsi verjamejo v zgoraj zapisano vizijo razvoja Kranja in ali sploh poznajo katerega od dokumentov, ki naj bi vodili do prvega pametnega in podnebno nevtralnega mesta v Sloveniji. Je pa pomembno, da Kranjčani in vsi, ki tukaj živimo, vidimo svojo vrednost in da prispevamo k nadpovprečnosti mesta in s tem vsekakor tudi središča regije. Ne pozabimo: smo tretje največje mesto v državi, predstavljamo središče gorenjske regije, tukaj smo zadovoljni, zato imamo vse možnosti za še boljše delovanje mesta.

Ne vemo sicer, ali vsi verjamejo v zgoraj zapisano vizijo razvoja Kranja in ali sploh poznajo katerega od dokumentov, ki naj bi vodili do prvega pametnega in podnebno nevtralnega mesta v Sloveniji. Je pa pomembno, da Kranjčani in vsi, ki tukaj živimo, vidimo svojo vrednost in da prispevamo k nadpovprečnosti mesta in s tem vsekakor tudi središča regije.

Osrednjega pomena je, da se tega vsi kot posamezniki tudi zavedamo. Včasih sicer na to pozabimo, zato pridejo prav tudi slogani, kot so si jih zamislili denimo v Glasgowu na Škotskem. Tam je na vsakem koraku, tudi na koših za smeti, videti slogan »People make Glasgow«. Slogan lahko prevedemo kot »Glasgow so ljudje«, lahko pa tudi kot »Ljudje ustvarjajo Glasgow«. Kdo drug kot ljudje pa ustvarjamo Kranj? In če Gorenjce in Škote v vicih povezuje varčnost, ki izvira iz trdega preživetja skozi stoletja, potem imamo na Gorenjskem enega izmed ključnih predpogojev za uspeh: vztrajnost. ■



JAZZ KAMP KRANJ 2026



Gregor Grašič

Med 13. in 22. avgustom je Kranj že triindvajsetič gostil Jazz Kamp Kranj – festival, ki je skozi leta postal stalnica poletnega kulturnega dogajanja v mestu. Deset festivalskih dni je prineslo raznolik koncertni program, glasbene delavnice in tradicionalni Jazz Kamp Kranj Fest.

Osrednje prizorišče festivala je bilo tudi letos na Pungertu, kjer so se zvrstili koncerti domačih in tujih glasbenikov. Program je ponovno presegel ozke žanrske okvire jazza ter ponudil različne glasbene izraze, od tradicionalnega in sodobnega jazza do bluesa, ska jazza, soula in glasbe z balkanskimi vplivi.

Festival se je 13. avgusta začel s koncertom zasedbe Tonč Feinig Trio, v naslednjih dneh pa so med drugim nastopili pianista David Gazarov in Emil Spányi, Big Band Krško, Manca Krivec z zasedbo Rootation ter Igor Leonardi s programom, posvečenim kitaristu Wesu Montgomeryju.

Festival se je nadaljeval s koncerti Primoža Grašiča s kvartetom in gostom Lazarom Amedom, zasedbe Slovenia Ska Jazz Collective ter skupine Swingatan z Borutom Bučarjem. Predzadnji festivalski večer je pripadel Big Bandu Bled z gostjama Alenko Godec in Ano Bezjak, večerni koncertni program pa so 22. avgusta sklenili Prismojeni profesorji bluesa.

GLASBENE DELAVNICE PONOVNO DEL FESTIVALA

Pomemben del letošnje izvedbe je bila obuditev glasbenih delavnic, ki so skozi leta skupaj s koncertnim programom sooblikovale Jazz Kamp Kranj. Po nekajletnem premoru so udeležencem znova omogočile neposredno delo z izkušenimi glasbeniki in mentorji.

Poleg pridobivanja novih glasbenih znanj je bil poudarek na skupnem muziciranju, ustvarjalnosti in izmenjavi izkušenj. Prav neposreden stik med mentorji in udeleženci ostaja ena od pomembnih značilnosti Jazz Kampa.

JAZZ KAMP KRANJ FEST NA PREŠERNOVI ULICI

Zaključna sobota je bila tradicionalno namenjena tudi Jazz Kamp Kranj Festu, ki festivalsko dogajanje z osrednjega prizorišča razširi na ulice starega mestnega jedra. Osrednje prizorišče dopoldanskega dogajanja je bilo letos na Prešernovi ulici pred Zavodom Fragmenti. Festival se na Prešernovo ulico umešča že več let, s čimer glasbo približuje tudi naključnim obiskovalcem mestnega središča. Jazz Kamp Kranj s koncertnega odra prihaja tudi na mestne ulice, kjer z Jazz Kamp Kranj Festom neposredno poveže nastopajoče, poslušalce in naključne mimoidoče.

TRIINDVAJSET LET GLASBENIH SREČEVANJ

Jazz Kamp Kranj se je od svojih začetkov razvijal in spreminjal, pri tem pa ohranil temeljno usmeritev – povezovanje glasbenikov različnih generacij, domačih in tujih izvajalcev ter občinstva.



V triindvajsetih letih je v Kranju gostovala vrsta priznanih glasbenikov, številni med njimi pa so s festivalom ohranili tudi dolgoletne ustvarjalne in prijateljske vezi. Festival, ki ga že od začetkov soustvarjata Primož in Gregor Grašič, tako ostaja pomemben del poletne kulturne ponudbe Kranja.

Izvedbo 23. Jazz Kampa Kranj so omogočili podporniki, pokrovitelji, sodelujoče ustanove in številni posamezniki, ki prispevajo k ohranjanju te dolgoletne glasbene zgodbe. ■

ŠAHOVSKI TURNIR OB PRAZNIKU KS CENTER PRIVABIL REKORDNO UDELEŽBO

Praznik Krajevne skupnosti Center je tudi letos spremljal tradicionalni šahovski turnir, ki ga je v soboto, 12. septembra, v svojih prostorih pripravil Šahovski klub Stari Mayr Kranj. Letošnja izvedba je bila še posebej dobro obiskana, saj se je za šahovnicami pomerilo 34 igralcev – več kot leto prej. Med udeleženci so bili mladi šahisti, člani in seniorji, kar je turnirju dalo izrazito medgeneracijsko noto.

Tekmovanje je bilo zaradi močne zasedbe kakovostno in vse do zadnjih partij zanimivo. Igralci so odigrali 13 kol po švicarskem sistemu, najvišja mesta v končnem vrstnem redu pa so pripadla izkušenim tekmovalcem.

Zmage se je veselil Dušan Čepon iz ŠK Postojna, ki je turnir končal z 11 točkami. Drugo mesto je z desetimi točkami osvojil njegov klubski kolega Nikita Filippovskiy, tretje pa Peter Kovačič iz Društva Tomo Zupan Kranj, ki je zbral 9,5 točke. Peter Kovačič je bil obenem tudi najboljši šahist z območja KS Center. Med domačimi člani Šahovskega kluba Stari Mayr Kranj se je najbolje odrezal Milorad Bulatovič, ki je z devetimi točkami osvojil odlično peto mesto. Med najboljšo deseterico sta se uvrstila še Matej Keršič na sedmem in Luka Bučan na desetem mestu.

Turnir je tudi letos pokazal, da šah uspešno povezuje različne generacije. Za istimi mizami so sedeli najmlajši igralci in dolgoletni šahovski mojstri, tekmovalni naboj pa se je prepletal z druženjem in športnim vzdušjem. Prav takšna srečanja imajo poleg tekmovalnega tudi pomemben povezovalni pomen za lokalno skupnost.

Tekmovanje je s pozdravnim nagovorom in svečano otvoritvijo odprl predsednik Krajevne skupnosti Center Anže Šinkovec, ki so se mu organizatorji posebej zahvalili za podporo dogodku. Za izvedbo turnirja je poskrbel Šahovski klub Stari Mayr Kranj, vlogo arbitra pa je opravljal Milorad Bulatovič.

Šahovski turnir ob prazniku KS Center tako tudi letos ni bil le merjenje moči za šahovnicami, temveč predvsem prijetno srečanje ljubiteljev kraljevske igre. Večja udeležba kot leto prej in kakovostna zasedba potrjujeta, da si je turnir v programu praznika KS Center ustvaril prepoznavno in dobro sprejeto mesto. ■

NADALJEVANJE OBNOVE PLEČNIKOVEGA STOPNIŠČA

Tako kot že lani je Svet KS Center tudi letos sredstva, ki jih ima na voljo na podlagi 8. člena Odloka o kriterijih in merilih za financiranje krajevnih skupnosti, namenil nadaljevanju obnove Plečnikovega stopnišča na vhodu v mestno jedro. Nadaljevanje obnove tega pomembnega mestnega prostora tako ostaja ena ključnih prioritet Sveta KS Center.

Celovita obnova stopnišča je projekt, ki bistveno presega sredstva, ki so Krajevni skupnosti Center na voljo v okviru omenjenega mehanizma. Zato smo že leta 2023 na Mestno občino Kranj naslovili pobudo, da se ta markantna točka, eden pomembnejših vstopov v staro mestno jedro ustrezno obnovi. V okviru teh prizadevanj so bile pripravljene tudi strokovne podlage za obnovo v sodelovanju z Zavodom za varstvo kulturne dediščine Slovenije. Izvedba celovite obnove pa je zaradi obsega potrebnih del predvsem vprašanje zagotovitve ustreznih finančnih sredstev.

V Svetu KS Center smo se zato odločili, da bomo iskali tudi druge možnosti financiranja in obnovo do zagotovitve sredstev za celovito obnovo nadaljevali postopoma, po posameznih sklopih. Letošnje nadaljevanje zamenjave asfaltne podlage z enotnimi tonalitnimi tlakovci bo pomenilo zaključek obnove prvega sestavnega dela stopnišča.

Ob tem smo v Svetu KS Center pripravili tudi projekt, primeren za izvedbo v okviru participativnega proračuna za leti 2027 in 2028, s katerim bi obnovili del zidu ob stopnišču.

Pomemben korak k celovitejši obnovi pa predstavlja tudi vključitev osrednjega dela Plečnikovega stopnišča z vodnjakom v prijavo Mestne občine Kranj na evropski razpis European Urban Initiative (EUI) – Innovative Actions. Obnova stopnišča in vodnjaka je bila na podlagi pripravljenega popisa del in stroškov vključena kot eden od ukrepov širšega projekta, povezanega s starim mestnim jedrom. Namen razpisa je podpreti inovativne projekte evropskih mest, pri čemer lahko izbrani projekti pridobijo evropsko sofinanciranje iz Evropskega sklada za regionalni razvoj. Rezultati razpisa so predvideni ob koncu letošnjega leta.

Tako skušamo z različnimi viri financiranja in postopnim izvajanjem posameznih sklopov korak za korakom zagotoviti, da bo Plečnikovo stopnišče kot eden pomembnih vhodov v staro mestno jedro dobilo urejeno podobo, ki si jo zaradi svojega arhitekturnega, zgodovinskega in urbanega pomena zasluži. ■





TUDI V LETU 2027 80.000 EVROV ZA OBNOVO KULTURNE DEDIŠČINE

Občina nadaljuje finančne spodbude za lastnike zaščitenih objektov. Na letošnji razpis se je prijavilo rekordnih 16 lastnikov, od tega kar 12 iz starega mestnega jedra. Nov razpis bo predvidoma objavljen konec januarja ali v začetku februarja 2027.

Ohranjanje kulturne dediščine ostaja ena od stalnih usmeritev Mestne občine Kranj. V proračunu za leto 2027 je za sofinanciranje obnove nepremične kulturne dediščine predvidenih 80.000 evrov, s čimer občina nadaljuje večletno podporo lastnikom zaščitenih objektov.

Kot je pojasnila Aleksandra Ažman iz Mestne občine Kranj, pogoji, višina sredstev in način izvedbe razpisa ostajajo enaki. Lastniki lahko zato že zdaj začnejo načrtovati obnovo in pripravljati dokumentacijo, saj morajo biti posegi na zaščitenih objektih usklajeni s kulturnovarstvenimi pogoji Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije.

REKORDNO ZANIMANJE ZA OBNOVO V LETU 2026

Na letošnji razpis se je prijavilo 16 lastnikov nepremičnin, od tega 12 iz starega mestnega jedra Kranja. Gre za rekordno število prijav, ki potrjuje veliko zanimanje za obnovo kulturne dediščine. Zaradi števila odobrenih vlog so bila razpoložljiva proračunska sredstva izčrpana, zato je strokovna komisija izvedla točkovanje projektov skladno z razpisnimi merili.

Na občini zaradi povečanega zanimanja načrtujejo predlog povišanja sredstev v okviru rebalansa proračuna, vendar odločitev še ni potrjena. V Svetu KS Center takšno pobudo močno pozdravljamo, saj je prav staro mestno jedro območje z velikimi potrebami po obnovi kulturno zaščitenih stavb.

Končni podatki o izvedenih obnovah in porabljenih sredstvih za leto 2026 bodo znani po oddaji zahtevkov za izplačilo sofinanciranja, predvidoma konec oktobra.

NALOŽBA V PODOBO IN IDENTITETO STAREGA KRANJA

Pomemben del identitete starega Kranja predstavljajo zgodovinske stavbe, fasade, strehe, okna, vrata in drugi arhitekturni elementi, ki skupaj ustvarjajo značilno podobo mesta.

Občinske spodbude lastnikom pomagajo pri kritju stroškov zahtevnih obnov, hkrati pa prispevajo k ohranjanju zgodovinskega videza mesta in preprečevanju propadanja zaščitenih objektov. Za Krajevno skupnost Center je ta podpora še posebej pomembna, saj so številne stavbe v mestnem jedru v zasebni lasti, njihova obnova pa pogosto predstavlja velik finančni zalogaj.

Svet KS Center zato podpira nadaljevanje občinskega sofinanciranja in prizadevanja za povečanje razpoložljivih sredstev. Podatek, da kar tri četrtine letošnjih prijav prihaja iz mestnega jedra, dodatno potrjuje pomen teh spodbud za postopno urejanje in oživljanje starega Kranja.

KAJ LAHKO LASTNIKI PRIČAKUJEJO V LETU 2027?

Po informacijah Mestne občine Kranj bodo pogoji razpisa ostali enaki dosedanjim. Sofinanciranje je namenjeno predvsem obnovi zunanjih delov zaščitenih objektov, zlasti:

- obnovi in sanaciji fasad,
- obnovi oziroma sanaciji streh,
- obnovi zunanjega stavbnega pohištva (oken in vrat),
- obnovi spominskih obeležij.

Posegi morajo biti skladni s kulturnovarstvenimi pogoji in potrebnimi soglasji pristojnega Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije.

RAZPIS PREDVIDOMA KONEC JANUARJA ALI V ZAČETKU FEBRUARJA

Po pojasnilih Aleksandre Ažman bo javni razpis za leto 2027 predvidoma objavljen konec januarja ali v začetku februarja, prvo odpiranje vlog pa je načrtovano v maju 2027.

Na občini priporočajo, naj lastniki investicije načrtujejo pravočasno in vloge oddajo čim prej, da bodo lahko sodelovali že pri prvem odpiranju. Glede na letošnje veliko zanimanje je zgodnja priprava še posebej pomembna.

Pred prijavo je praviloma treba preveriti status objekta, pridobiti kulturnovarstvene pogoje, pripraviti načrt posega in ustrezne predračune izvajalcev.

Tudi Svet KS Center lastnike zaščitenih objektov spodbuja, naj izkoristijo možnost sofinanciranja in se na razpis pripravijo pravočasno. Vsaka kakovostna obnova namreč prispeva k lepši podobi in dolgoročnemu ohranjanju našega mestnega jedra.

KDO JE UPRAVIČEN DO SREDSTEV?

Na dosedanjih razpisih so lahko sodelovale fizične in pravne osebe, ki imajo v lasti kulturno zaščitene nepremičnine, investitorji z ustrezno pravico izvajanja posegov, najemniki s soglasjem lastnika ter skupnosti etažnih lastnikov večstanovanjskih stavb. Pri solastništvu so bila potrebna ustrezna soglasja oziroma pooblastila. Natančni pogoji in zahtevana dokazila bodo navedeni v uradni razpisni dokumentaciji za leto 2027.

Nadaljevanje sofinanciranja omogoča večletno načrtovanje zahtevnejših obnov, ki se pogosto izvajajo postopoma. Rekordno zanimanje v letu 2026 pa kaže, da potrebe po finančnih spodbudah ostajajo velike. ■

KJE BODO OBJAVLJENE INFORMACIJE?

Javni razpis za leto 2027 bo predvidoma objavljen na spletni strani Mestne občine Kranj v rubriki Javni razpisi in naročila, skupaj s pogoji, dokumentacijo in roki za prijavo.

Za pojasnila je na voljo kontaktna oseba:
Aleksandra Ažman, tel. 04 237 31 27,
e-pošta: aleksandra.azman@kranj.si.

Anže Šinkovec,
predsednik sveta KS Center

Kot enega pomembnejših dosežkov tega mandata štejem naše aktivno sodelovanje pri oblikovanju rešitev na področju prometa in parkiranja v starem mestnem jedru Kranja in na njegovem obrobju.

Na Hujah smo s širitvijo parkirišča na spodnji plato pridobili številna dodatna parkirna mesta, hkrati pa ustvarili pogoje za morebitno gradnjo dodatnih parkirnih etaž v prihodnosti. Uspešno smo preprečili tudi nekatere zamisli občinskih veljakov, kot je bila zasaditev drevesa sredi cestišča, ki bi posledično pomenila zaporo Tavčarjeve ulice pri ribarnici in Jenkove ulice. Sredi mandata smo uspeli obraniti tudi obstoječi ceni prve in druge parkirne dovolilnice za stanovalce, ki ju je občina nameravala podražiti za kar 100 odstotkov.



V letih 2025 in 2026 smo namenili približno 50.000 evrov za začetek obnove Plečnikovega stopnišča, letos pa smo z izglasovanim predlogom v okviru participativnega proračuna zagotovili še dodatnih 50.000 evrov za nadaljevanje obnove.

Moja cilja bosta tudi v prihodnje ostala jasna: ohranjanje mestnega jedra, dostopnega tako stanovalcem kot obiskovalcem, ter prizadevanje za njegovo nadaljnjo obnovo in oživljanje.

Daša Zupan,
podpredsednica sveta KS Center

V iztekajočem se mandatu se mi zdi najpomembneje, da smo vztrajali pri vprašanjih, ki neposredno vplivajo na kakovost življenja ljudi v mestnem jedru. Našega dela ne merim zgolj po izvedenih projektih in sprejetih sklepih, temveč tudi po tem, ali smo znali opozoriti na težave, ki jih prebivalci občutimo vsak dan.

Še posebej me je motilo nesorazmerje med hitrostjo ukrepanja pri kaznovanju nepravilnega parkiranja in odzivnostjo pri težavah, ki neposredno zadevajo varnost ljudi. Skozi leta smo opozarjali na nevarno in objestno vožnjo z električnimi skiroji in skuterji v mestnem jedru ter na ogrožanje pešcev. Prepričana sem, da mora biti varnost ljudi ena temeljnih nalog mestnih služb, zato mora biti nadzor dosleden, pravočasen in usmerjen v dejanske težave.



Če bi morala izpostaviti eno vodilo, ki me je spremljalo skozi mandat, bi bilo to preprosto: mestno jedro ni samo podoba mesta, ki jo kažemo obiskovalcem, temveč tudi dom ljudi, ki v njem živimo. Njihovih potreb ne smemo postaviti na stranski tir zaradi posameznih projektov, prometnih rešitev ali administrativnih ciljev.

Dr. Aleksander Pavšlar,
član sveta KS Center

Iztekajoči se mandat ocenjujem kot relativno uspešen. Kljub temu da smo ga dokončali v »okrnjeni« zasedbi, saj je dvema članicama sveta zaradi spremembe prebivališča predčasno prenehal mandat, smo sorazmerno učinkovito zastopali interese krajanov.

Preprečili smo večje napake na področju poseganja v prometno ureditev, dokončanih je bilo nekaj pomembnih projektov, kot je npr. širitev parkirišča Huje. Manj je športnih prireditev z dolgotrajnimi zaporami ulic; glasbene prireditve na javnih površinah so načeloma manj hrupne in se končajo prej, čeprav bo na tem področju treba še naprej dosledno ukrepati.



V prihodnjem mandatu si želim predvsem, da bi ohranjali mesto čim bolj dostopno in da bi dokončali projekt obnove tržnice ter Plečnikovega stopnišča.

Stanka Prezelj,
članica sveta KS Center

V mandatu, ki se zaključuje, so ostale nerešene tudi nekatere povsem vsakdanje težave stanovalcev. Na Partizanski ulici še vedno nimamo ustreznih smetnjakov, šola pa je zaklenila zabojnike, ki so bili namenjeni skupni uporabi šole in stanovalcev.

Težave je prinesla tudi nova prometna ureditev. Na Komenskega ulici so postavili korita za ločevanje vozne površine od prostora za pešce, vendar so ta zelo slabo vidna, zlasti ponoči. Čez eno od njih je že padla starejša gospa in se poškodovala. Po drugi strani sedaj otroci še pogosteje hodijo po sredini cestišča. Namesto večje varnosti so nastale nove nevarnosti.



Nismo si želeli veliko, dobili pa smo še manj. V prihodnje si želim predvsem boljše komunikacije med občino in stanovalci ter več posluha za reševanje njihovih vsakdanjih in ne prevelikih težav.

Urša Erjavc,
članica sveta KS Center

Ob zaključku mandata bi kot enega pomembnejših dosežkov izpostavila sprejetje smernic za organizacijo dogodkov v starem mestnem jedru. Z njimi smo naredili pomemben korak k vzpostavljanju ravnovesja med živahnim mestnim utripom in kakovostjo bivanja prebivalcev.

Sama živim neposredno nasproti vodnjaka, zato iz prve roke poznam tako pozitivne plati živahnega mestnega utripa kot izzive, ki jih ta prinaša stanovalcem. Nekatere dogodke, ki niso primerni za staro mestno jedro, smo preselili na ustreznejše lokacije. Hkrati smo začeli prireditve in druge aktivnosti aktivneje razporejati po celotnem mestnem jedru, da dogajanje ni več tako izrazito skoncentrirano na enem samem prostoru. Pri preostalih dogodkih smo uspeli raven hrupa zmanjšati za približno 30 decibelov, kar pomeni približno osemkrat manjšo zaznano glasnost. Ker v starem mestnem jedru živijo tudi številni starejši občani, je še posebej pomemben dosežen dogovor, da se večina prireditev zaključi najpozneje ob 22. uri. S tem smo naredili dodaten korak k spoštovanju pravice prebivalcev do miru in počitka.



Verjamem, da je prav iskanje takšnega ravnovesja ključ do mesta, ki je živahno in privlačno za obiskovalce, predvsem pa prijetno za ljudi, ki v njem živijo.



Obiščite nas
na spletni strani
www.kranj-center.si

in **Facebook profilu**
»Krajevna skupnost
Kranj Center«.

IZDAJATELJ
Krajevna skupnost Kranj-Center
Tomšičeva ulica 21, 4000 Kranj

ODGOVORNI UREDNIK
Anže Šinkovec,
predsednik sveta KS Center

PRELOM IN OBLIKOVANJE
Matjaž Mohor

TISK
Tiskarna Požgaj, Kranj

Kranjčan je izšel v nakladi
1.200 izvodov in bil brezplačno
poslan v gospodinjstva v KS Center.

AVTORJI FOTOGRAFIJ

platnice, str. 2, 15: **Tania Mendillo**

str. 7, 10, 11: **Aleksander Pavšlar**

str. 13: **Matjaž Mohor**

str 16: **Zoran Kozina**

str 17: **ŠK Stari Mayr**