



Mestna občina

Ljubljana

Mestni svet

Mestni trg 1, 1000 Ljubljana

t: 01 306 10 16

mestni.svet@ljubljana.si, www.ljubljana.si

Številka: 90000-7/2025-24

Datum: 20. 10. 2025

MAGNETOGRAMSKI ZAPIS PO ZVOČNEM POSNETKU 26. SEJE MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE LJUBLJANA,

**ki je potekala v ponedeljek, 20. oktobra 2025 s pričetkom ob 15:30 uri, v Veliki sejni dvorani
Mestne hiše, Mestna občina Ljubljana, Mestni trg 1, Ljubljana.**

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Spoštovane svetnice, spoštovani svetniki. Pričenjamo s 26. sejo Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana. Navzočih je 34 svetnic in svetnikov. Opravičili so se Tina Bregant, Klemen Žibert, Ganimet Shala. Smo sklepčni, lahko pričnemo z delom. Prijazno prosim, da izključite zvok mobilnih telefonov, da se ne moti delo mestnega sveta. Ponovna prošnja, da gumb z ikono govorca pritisnete samo v primeru, da želite imeti razpravo. K razpravi se v skladu s sprejetimi spremembami poslovnika prijavite v roku 15 sekund od odprte razprave. V kolikor želite podati repliko, postopkovni predlog ali obrazložitev glasu, to naznanite z dvigom rok. Prejeli ste tudi predlog dnevnega reda 26. seje. Ker ni nobenega predloga za spremembo. Izvolijo. Gospa Honzak. Postopkovno? Ni razprave.

GOSPA URŠKA HONZAK

Postopkovno sem imela, ja. Vem, da ni razprave. Hvala. Predlagam kljub vsemu, da se točka mestnega sveta s celotno prometno strategijo umakne z dnevnega reda, ker smo dobili amandmaje na točko v petek takrat, ko v resnici jih že nismo imeli več časa pogledati, tudi nismo več imeli časa pripraviti predloga za umik točke tako, da predlagam, da mestni svet glasuje o umiku točke o celotni prometni strategiji z dnevnega reda.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ugotavljam navzočnost na postopkovni predlog. Najprej še enkrat ponavljam predlog gospe Honzak, ki predlaga, da se 6. točka dnevnega reda umakne z reda seje, ker so mestne svetnice in mestni svetniki dobili amandmaje v petek in niso imeli časa preučiti. Amandmaji so čisto take narave zaradi revizorja, se ne mudi, predlagam, da predlog zavrnemo. Glasovanje poteka. Ne, ne, še enkrat popravljam. Glasovanje poteka. A lahko še enkrat prosim, da ne bom kaj narobe naredil. Brišem vse, še enkrat ponavljam. Navzočih je 35. Gremo na postopkovno. A vi lahko brišete to, predno povem, kaj je sklep oziroma predlog glasovanja? A smo zdaj zbrisali vse? Kaj pritiskam, postopkovno glasovanje? Ali glasovanje? Ampak nismo zaključili glasovanje. Še enkrat pravim. Glasovanje poteka. Brišem. Lahko brišem vse? Ko rečem, kaj zdaj pritisnem glasovanje ali postopkovno odločanje? No daj, postopkovno.

Glasujemo o predlogu sklepa, kdo je za predlog, da se umakne 6. točka in kdo je proti? Predlagam, da smo proti. Evo.

13 ZA,

24 PROTI.

Ni sprejeto.

Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ker ni nobenega predloga o spremembi dnevnega reda, ni razprave, prehajamo na glasovanje.

Glasovanje poteka, navzočih je 35.

Glasovanje poteka O PREDLOGU SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog dnevnega reda 26. seje Mestnega sveta.

O dnevnem redu, lepo prosim za vaš glas.

Zaključujem.

Rezultat glasovanja:

26 ZA,

10 PROTI.

Dnevni red je sprejet. Hvala lepa.

AD 1. POTRDI TEV ZAPISNIKA 25. SEJE MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE LJUBLJANA

Gradivo ste prejeli. Razprava? Ni razprave. Ugotavljam navzočnost. Rezultat navzočnosti: 38.

Glasovanje poteka O PREDLOGU SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Ljubljana potrdi zapisnik 25. seje Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana z dne 22. septembra 2025.

Zaključujem.

Rezultat glasovanja:

34 ZA,

0 PROTI.

Sprejeto.

AD 2. VPRAŠANJA IN POBUDE SVETNIKOV TER ODGOVORI NA VPRAŠANJA IN POBUDE

Gradivo ste prejeli s sklicem. Pisno vprašanje z zahtevo za ustno predstavitev sta poslala svetnik g. Primc glede kanala C0 in SDS glede izbire podjetja Econsult za nove projekte. Vprašanja in pobude so poslali g. Primc glede smeti ob Osnovni šoli Karla Destovnika Kajuha, zastoji avtobusov, smrad v Chopinovem prehodu; g. Ištvan Huzjan glede javnih previjalnic; ga. Tina Bregant glede zavarovanja nevarnih prehodov čez železniške tire; ga. Ganimet Shala glede vpliva gradenj v Rožni dolini; Svetniški klub Levica glede projekta Ljubljana – moje mesto, stipendije MOL; ga. Darinka Kovačič glede sanacije stadiona Stožice, ga. Mojca Sojar glede brezdomcev v Miklošičevem parku. Prejeli ste tudi odgovore na vprašanja s 25. seje. Besedo za ustno postavitev vprašanja dajem g. Primcu, 3 minute.

GOSPOD ALEŠ PRIMC

Hvala lepa za besedo. Moje svetniško vprašanje z dne 17. 6. 2025 v zvezi z gramozom, ki je bil izkopan na trasi kanala C0 sem dobil odgovor, da je bilo na stalno deponijo oziroma v predelavo gradbenih odpadkov oddanih približno 48.800 m³ viškov materiala, za kar je bilo plačanih, se pravi 185.928 EUR oziroma 3,81 EUR na m³. Občan Mestne občine Ljubljana je zahteval informacijo javnega značaja, s katero je zahteval vpogled v pogodbe o predaji 48.800 m³ gramozu podjetjem Teleg-m d.o.o., REŠET d.o.o., GARNOL d.o.o., Martink PRO d.o.o. ter ŠUŠTAR trans d.o.o.. Iz odgovora MOL izhaja, da teh pogodb ni. Glede na to, da gre po mojih informacijah pri izkopenem gramozu na trasi kanala C0 za prvovrsten in zelo iskan gradbeni gramoz in ne za odpadni material, prosim za prevzemnice prevzetega materiala s strani navedenih podjetij ter dokumentacijo o uničenju tega materiala, iz katere bo razvidna sledljivost materiala. Poleg tega izpostavljam, da ta gramoz ni bil samo prvovrsten gradbeni material, ampak tudi biološki filter, ki je čistil pitno vodo, ki jo vsak dan uporablja več kot 400.000 ljudi in je njegovo uničenje ekološka katastrofa. Se pravi, prosim za prevzemnice prevzetega gramozu ter dokumentacijo o njegovem uničenju. Če tega ne bomo dobili, bodo še toliko bolj utemeljene informacije, ki sem jih prejel, da gre tudi tukaj za korupcijo. Hvala lepa za odgovor in prosim, da odgovor poda Zoran Janković in ne kateri od ... /// ... nerazumljivo ... ///.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Odgovor bo podala gospa Žitnik.

GOSPA MAJA ŽITNIK

Pozdravljeni. V zvezi z vašim vprašanjem glede ravnanja z gramozom oziroma izkopanim materialom, ki je nastal pri izvedbi gradbenih del na trasi kanala C0, pojasnujemo, da se ta skladno z zakonodajo obravnava kot gradbeni odpadki. Mestna občina Ljubljana ima sklenjeno pogodbo z glavnim izvajalcem del, ki je v skladu s pogodbenimi obveznostmi poskrbel za odvoz izkopa preko ustrezno pooblaščenega prevzemnika odpadkov. Ta je v skladu z veljavno zakonodajo in pogodbenimi določili dolžan zagotoviti pravilno, zakonito in transparentno ravnanje z odpadki, vključno z njihovim odvozom ter predajo ustrezno pooblaščenim prevzemnikom. Na tem mestu izpostavljamo, da Mestna občina Ljubljana oziroma Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet ne razpolaga s pogodbami med izvajalcem del in pooblaščenimi prevzemniki gradbenih odpadkov, saj je za ta segment v celoti odgovoren glavni izvajalec. Ob tem pa se želimo odzvati na vaša dodatna namigovanja in pa domneve. Namreč na občini ne razpolagamo z informacijami, na podlagi katerih trdite, da je bil izkopani material prvovrsten in zelo iskan gradbeni gramoz, zato vas prosimo za pojasnilo, od kod izhaja ta ocena oziroma kdo jo je podal? Če to namreč drži, se postavlja vprašanje, zakaj bi bila potem potrebna vaša zahteva po vpogledu v pogodbo, kar dodatno odpira vprašanje o dejanskih namenih teh trditev. Prav tako nismo seznanjeni z informacijami, da naj bi šlo za uporabo izkopa kot biološkega filtra, zato vas prosimo, da tudi za to trditev navedete konkretne vire in strokovne podlage. Menimo namreč, da takšne neresnične, predvsem nepreverjene trditve brez strokovne osnove lahko ustvarjajo neupravičeno zaskrbljenost med prebivalci Mestne občine Ljubljana. Za vsa dodatna pojasnila in vpogled v evidenco o gradbenih odpadkih pa se lahko ob predhodnem dogovoru oglasite na sedežu Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet. Da vam pa pojasnim še, vi ste dali informacijo javnega značaja z željo po vpogledu v pogodbeno razmerja. Dajte informacijo za vpogled v evidencah, pa se bomo dogovorili. Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Maja, kar tu se usedi, prosim. Besedo za ustno, kar pusti prosim. Prihaja gor. Besedo za ustno postavitev vprašanja dajem gospe Maruši Babnik.

GOSPA MARUŠA BABNIK

V javnosti v zadnjih dneh odmeva sporna odločitev Mestne občine Ljubljana o izbiri podjetja Ekoconsult za nadaljevanje projektov podjetja Hidroinženiring. Podjetje Hidroinženiring, ki je vrsto let sodelovalo z MOL, mimogrede je tudi pri največjem infrastrukturnem projektu kanal C0, je 28. aprila 2025 šlo v stečaj. Kmalu zatem je občina začela sodelovati z drugim podjetjem Ekoconsult, ki je prav tako delno v lasti iste osebe, in sicer gospoda Kodreta in ko donedavnega sploh ni imelo zaposlenih. Zanima nas, na kakšen način je bilo podjetje Ekoconsult izbrano kot izvajalec oziroma partner v projektih z MOL? Ali je občina preverila reference in kadrovske usposobljenosti podjetja, ki do nedavnega ni imelo zaposlenih? Kdo je na MOL podpisal pogodbe z Ekoconsultom? Ali občina ocenjuje, da gre tu za prenos poslovanja iz podjetja v stečaju na novo podjetje z istim solastnikom, kar bi lahko pomenilo izogibanje odgovornosti ali transparentnim postopkom? Ali boste kot odgovorni župan zagotovili javnosti pojasnilo, kako je mogoče, da občina sodeluje s podjetjem brez kadrov in zgodovine, medtem ko drugo podjetje istega solastnika konča v stečaju? Kako komentirate oziroma zaupate nove projekte podjetju katerega je eden od solastnikov gospod Kodre javno povedal, da je za propad podjetja Hidroinženiring krivo kriminalno dejanje? Gre za vprašanje transparentnosti, odgovornosti in poštenosti poslovanja Mestne občine Ljubljana, zato pričakujemo jasen in konkreten odgovor v prid zaupanja javnosti v Mestno občino Ljubljana. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. odgovor bo podala gospa Žitnik. Izvolijo.

GOSPA MAJA ŽITNIK

Spoštovani. Glede na število vprašanj, bom pravzaprav odgovarjala kar nekako po alinejah oziroma po točkah. Podjetje Econsult je bilo izbrano kot najugodnejši ponudnik v okviru postopka zbiranja ponudb, ki je bil izveden skladno z veljavnim navodilom o javnem naročanju Mestne občine Ljubljana. Družba

ima ustrezno registrirano dejavnost, projektant pa izpolnjuje tudi vse zakonsko predpisane pogoje za opravljanje projektantskih nalog. V kolikor vodi projekt, ki je odgovoren za pripravo celotnega projekta, ugotovi, da posamezni deli projekta zahtevajo sodelovanje ostalih drugih strokovnjakov, lahko projektantka k sodelovanju vključi ustrezno usposobljene osebe, tudi na podlagi pogodbenega sodelovanja, ne nujno kot svoje zaposlene. Takšna praksa je povsem običajna in skladna z veljavno zakonodajo ter prakso v projektantski stroki. Pogodbe z izbranimi izvajalci, v konkretnem primeru pač je to projektant podpisuje župan. Ob tem poudarjamo, da imamo z gospodom Kodretom dolgoletne izkušnje sodelovanja pri več projektih, ki jih je izvajal strokovno, odgovorno in v skladu s predpisi. Na podlagi teh izkušenj ocenjujemo, da gre za zaupanja vrednega, strokovno usposobljenega projektanta, kar potrjuje tudi uspešna izvedba preteklih projektov. Zato vsakršne dvome v povezavi z njegovo strokovno usposobljenostjo ali zakonitostjo izbire zavračamo kot neutemeljene. Kar pa se tiče vašega zadnjega vprašanja, pa vas vljudno pozivamo, da se za vse morebitne nepravilnosti oziroma domnevna kazniva dejanja obrnete na pristojne organe, kot je policija, ki ima pooblastilo za preiskavo takšnih zadev. Kar zadeva izjavo gospoda Kodreta, da naj bi bil stečaj podjetja Hidroinženiring posledica kriminalnega dejanja menimo, da so to resne obtožbe, ki jih ni primerno izrekati brez ustreznih dokazov in strokovne presoje. Vse take zahteve, vse take navedbe zahtevajo uradne preiskave in presoje pristojnih institucij. Mestna občina Ljubljana deluje transparentno in v skladu z zakonodajo ter pričakuje, da se vsi, ki imajo utemeljene pomisleke, obrnejo na pristojne organe in ne posegajo v javno razpravo z neutemeljenimi ali nepreverjenimi trditvami, ki lahko škodijo ugledu posameznikov in institucij. Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa.

Gremo na naslednjo točko.

AD 3. POROČILO ŽUPANA

Za obdobje od 22. septembra do 20. oktobra. Gor že stojijo upam te točke. Hvala, Maja. Septembra je ZD Ljubljana prevzel 4 nova vozila. 23. septembra smo v Centru Rog sodelovali na uvodnem dogodku konference Urban Future, ki jo bomo drugo leto marca gostili v Ljubljani. 25. septembra je v Križankah potekala Arena tehnologij, celodnevna razstava najnovejših tehnoloških dosežkov, s katero je Tehnološki park je obeležil s tem 30. obletnico delovanja. Dogodka se je udeležilo 4.000 učenk in učencev iz cele Slovenije. 26. septembra je v Centru Rog in drugje je potekala Evropska noč raziskovalcev. 27. septembra je na Pogačarjevem trgu in v Info točki Misija 100 potekal Dan ozimnice in samooskrbe v Ljubljani; 16. oktobra pa smo pričeli z novim ciklusom Ljubljanskega krožnega abonmaja. Od 27. septembra do 3. oktobra je potekal že četrti Teden ljubljanskega turizma. Med 30. septembrom in 2. oktobrom smo sodelovali na Festivalu za tretje življenjsko obdobje, na katerem smo obeležili 20. obletnico prvega Dnevnega centra aktivnosti za starejše v Ljubljani, zdaj jih imamo že 8 in dva se bosta v kratkem začela graditi. Septembra se je Ljubljana uvrstila med 40 najboljših trajnostnih mest na svetu. Najbolj trajnostnih mest na svetu. V Evropi smo zasedli 7. mesto in s tem občutno presegli povprečje Srednje in Južne Evrope. V začetku oktobra smo se z LUV festom uvrstili med finaliste prestižnih evropskih nagrad Destinacije trajnostnega kulturnega turizma in zasedli 3. mesto v kategoriji Storitve kulturnega turizma za vse, obiskovalce in prebivalce. Se pravi, uvrstili so nas na 7. mesto kot najbolj trajnostna mesta v Evropi. S 1. oktobrom se je variabilni del cene toplote, ki je na računih uporabnikov izražen kot dobava toplote, povišal za 14,3 %, iz 75,89 evrov na 86,78 evrov brez DDV. Daljinsko ogrevanje v Ljubljani še naprej ostaja med najugodnejšimi. Variabilni del cene toplote se je vrnil na ceno, ki smo jo imeli skoraj vse leto 2024. Skupni letni strošek za ogrevanje povprečnega 2-sobnega stanovanja bo v novem ogrevalnem letu v primerjavi s preteklim višji za okoli 9,4 %, kar je povprečno 4,75 evrov na mesec. 1. oktobra je na Kongresnem trgu Pozdrav brucem. 2. in 3. oktobra smo sodelovali na 15. Ljubljana Forumu. 2. in 3. oktobra je Zdravstveni dom Ljubljana v sodelovanju z Medicinsko fakulteto organiziral 3. mednarodno znanstveno konferenco o primarni zdravstveni oskrbi. Od 2. do 5. oktobra smo se skupaj z ljubljanskimi javnimi podjetji in zavodi predstavljali na sejmu Narava-zdravje. 4. oktobra so v Živalskem vrtu s peštrim programom obeležili svetovni dan živali in mednarodni dan oskrbnikov. 4. oktobra je ob 10. obletnici Čebelje poti na Stritarjevi ulici potekal tradicionalni Medeni dan, med 8. in 12. oktobrom pa je bila v Osrednjem atriju Mestne hiše na ogled

razstava o nastanku in razvoju Čebelje poti. Med 6. in 12. oktobrom smo obeležili Teden otroka z brezplačnimi dogodki in aktivnostmi Muzeja in galerij mesta Ljubljane ter Pionirskega doma. Do 9. oktobra so lahko mladi med 18. in 29. letom prijavili svoje ideje v program Mestni inkubator javnega zavoda Mladi zmaji. 10. oktobra smo obeležili svetovni dan duševnega zdravja. Od 10. do 12. oktobra so potekali zaključni dogodki 36. grafičnega bienala Ljubljana, med drugim tudi predstavitev zbornika 70 let Grafičnega bienala. 13. oktobra smo se udeležili spominske slovesnosti ustrelitve 24 talcev. 14. oktobra je v Mestni hiši potekal strokovni posvet LGBTIQ+ mladi za novo Strategijo za mlade za obdobje 2026–2035. 14. oktobra je Mestni hiši potekala predstavitev poljudno zgodovinske monografije nekdanjega direktorja Mestne uprave Vasje Butine z naslovom Ljubljana, mesto med vodami. 14. oktobra je na Ljubljanskem gradu potekala mednarodna konferenca o inteligentnih prometnih sistemih. 15. oktobra smo se udeležili Svetovnega kongresa podjetnikov in svečanega odprtja Aleje podjetnikov. 15. in 18. oktobra smo v okviru rožnatega oktobra na Prešernovem trgu obiskali stojnico združenja Europa Donna Slovenija in Društva študentov medicine Slovenije. 15. oktobra smo prejeli 4 nagrade Mestna petka podjetja Tam-Tam: mestni plakat kampanje Človek, čuvaj svoje mesto; Kinodvor je prejel nagrado v kategoriji Kulturnik; Slovensko mladinsko gledališče v kategoriji Prebojnik – za likovno moč in Kino Šiška v kategoriji Frekvenčnik – za dosledno in stalno prisotnost skozi leto. Kino Šiška je na konferenci in festivalu v Sofiji prejel tudi nagrado za najboljše glasbeno prizorišče. Prenovljeno Gledališče Glej je prejelo letošnjo slovensko nagrado za oblikovanje za najboljši interior BIG SEE. Potekal je tudi 18. festival znanosti in umetnosti Hokus Pokus - Pionirski dom. Potekal je v Kinodvoru 10. mednarodni filmski festival. V soboto in nedeljo je potekal NLB 29. Ljubljanski maraton - 30.000 udeležencev. 30. oktobra se izteče rok za prijavo na razpis za 90 kadrovske štipendij in 20 štipendij za nadarjene dijake in študente za šolsko oziroma študijsko leto 2025/2026. Štipendisti bodo štipendije prejeli od začetka šolskega leta. Od leta 1998 do danes smo podelili 2.003 štipendije za nadarjene dijake in študente, za kar smo namenili skoraj 11,6 milijona evrov. Do 6. novembra je v Plakadni galeriji TAM-TAM na ploščadi Figovec na ogled razstava Drevesa v Ljubljani, ki razkriva, kako skrbimo za več kot 40.000 mestnih dreves. Parki so izloženi in gozdovi. Od jutri do 21. novembra bo potekala javna razgrnitev dopolnjenega osnutka sprememb in dopolnitev Občinskega prostorskega načrta Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del. V času javne razgrnitve bodo na Gospodarskem razstavišču potekale 4 javne obravnave. Mednarodno sodelovanje. V Brnu smo sodelovali na Kulturnem forumu Eurocities. Naši sodelavci so se udeležili in predstavljali Slovenijo na svetovni razstavi Expo v Osaki med 25. in 31. septembrom. 28. septembra smo se v Salzburgu udeležili 21. generalne skupščine in konference Inštituta regij Evrope. 6. oktobra smo se v Strasbourgu srečali s komisarji EUROCIETIES-a. Od 6. do 8. oktobra smo v Tirani sodelovali na konferenci Walk 21. Gostili smo dijake srednje gastronomske in turistične šole; dijakinje in dijake 3. letnika Strokovno izobraževalnega centra; nerezidenčnega veleposlanika Savdske Arabije; župana Občine Tabor; župana Sarajeva; članice Gasilske zveze regije Ljubljana; predstavnike Mestne vlade Tokia in japonske iniciative Mreže globalnih mest za trajnostni razvoj; predstavnike Zveze združenj borcev iz držav nekdanje Jugoslavije; Barbaro Novinec in Violeto Stefanovik, ki sta prejeli najvišje priznanje na področju šolstva; slavnostna govornica v imenu vseh nagrajencev je bila Barbara Novinec; novo veleposlanico Francije; podžupana Pekinga in delegacijo, ki jih je vodil prof. Koželj. In potem, mestne svetnice in svetnike seznanjam, da je Ustavno sodišče zavrglo pobudo mestnega svetnika Aleša Primca za začetek postopka za oceno ustavnosti in zakonitosti 106. člena Poslovnika Mestnega sveta MOL. Sodelavcem iskrena hvala za strokovno delo. Da je Okrožno državno tožilstvo zavrglo kazensko vadbo Davorina Kopšeta zoper mene zaradi suma, da sem storil kaznivo dejanje zlorabe uradnega položaja in žaljive obdolžitve z namenom zaničevanja in da pobuda mestnega svetnika Jasmina Feratovića za vložitev zahteve za razpis občinskega referenduma zoper Sklep o spremembah Sklepa cenah posameznih vrst vozovnic v mestnem linijskem prevozu potnikov, ki je bil sprejet na zadnji seji MS MOL – ni dopustna. S tem zaključujem tudi ta del in prehajamo na točko 4.

AD 4. KADROVSKE ZADEVE

Gradivo za to točko ste prejeli po sklicu seje. Obveščam vas, da so me pred sejo obvestili, da se bosta gospa Nada Verbič in Marta Bon izločili pri obravnavi in glasovanju o 3. točki kadrovske zadeve – imenovanju predstavnikov MOL in zainteresirane javnosti v Svet javnega zavoda Turizem Ljubljana. Predsednika Komisije za mandatna vprašanja, volitve in imenovanja, gospoda Čerina prosim za uvodno

obrazložitev.

GOSPOD ALEŠ ČERIN

Hvala za besedo gospod župan, cenjene kolegice in cenjeni kolegi. Komisija vam tokrat ne predlaga obilico sklepov, mislim, da jih je za prste ene roke, med temi sta posebej pomembna samo dva, in sicer imenovanje Sveta javnega zavoda Turizem Ljubljana in javnega zavoda Mladi zmaji. Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Prva točka je predlog Sklepa o prenehanju mandata in imenovanju nadomestne predstavnice MOL v Svet Osnovne šole Prežihov Voranc. Razprava. Ni razprave. Zaključujem. Ugotavljam navzočnost po celotni točki. Lepo prosim za vašo prijaznost. Rezultat navzočnosti: 37.

Glasujemo O PREDLOGU SKLEPA: Barbari Murn Vrvišar preneha mandat članice Sveta Osnovne šole Prežihovega Voranca. V Svet Osnovne šole Prežihovega Voranca se za predstavnico MOL imenuje Bria Štiblar. Mandat imenovane je vezan na mandat sveta šole.

Prosim za vaš glas.

Zaključujem:

33 ZA,

0 PROTI.

Hvala lepa za prijaznost.

Gremo na drugi predlog Sklepa o imenovanju predstavnikov Mestne občine Ljubljana v Svet javnega zavoda Mladi zmaji. Razpravo odpiram. Ni razprave.

Glasovanje poteka o PREDLOGU SKLEPA: V Svet javnega zavoda Mladi zmaji se imenujejo Tjaša Franko Peruzzi, Anja Jadrič, Saša Ogrizek. Mandat imenovanih traja štiri leta.

Prosim za vaš glas.

Zaključujem.

33 ZA,

0 PROTI.

Hvala lepa, prijazno.

Gremo na tretji predlog Sklepa o imenovanju predstavnika MOL in zainteresirane javnosti v Svet javnega zavoda Turizem Ljubljana. Obe zapuščata dvorano, kar sem prej omenil. Razprava, prosim. Ni razprave. Opa, pardon. Gospod Zakrajšek, izvolite.

GOSPOD ARNE JAKOB ZAKRAJŠEK

Hvala za besedo. Pri tej točki bi problematiziral kandidiranje določenih oseb na vedno nove funkcije, izrecno bi izpostavil gospo Marto Bon, če samo naštejemo njene dosedanje funkcije. Je predsednica Športne zveze Ljubljana, predsednica Nadzornega sveta družbe Žale, predsednica sveta javnega zavoda Šport Ljubljana, članica sveta javnega zavoda Ljubljanski grad, predsednica Komisije za enakost spolov pri olimpijskem komiteju Slovenije, članica Odbora za vrhunski šport pri Olimpijskem komiteju Slovenije. Torej tukaj pri nas je članica Statutarno pravne komisije MS MOL, potem je predsednica Odbora za šport, poleg tega je pa še zaposlena kot docentka na Fakulteti za šport in iskreno, a lahko ena oseba opravlja toliko funkcij tudi v nadzornih odborih kakovostno in učinkovito? Pa, če ima gospa že toliko časa kako, da nikoli ne kandidira, na primer v svete osnovnih šol, kjer pač seveda opravljajo člani sveta funkcijo brez sejin? Pri številu kandidatov, ki jih imamo, me preseneča, da se vedno znova potem predlaga ene in iste osebe, ki imajo očitno, za njih očitno dan nima 24 ur, ampak še nekoliko več. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Replika, gospod Čerin.

GOSPOD ALEŠ ČERIN

Ne trditi, ne drži podatek, da je gospa Bon članica Statutarno pravne komisije. Hvala lepa.

GOSPOD ARNE JAKOB ZAKRAJŠEK

Sem rekel, da je bila do nedavnega. Poslušajte prosim.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Glejte, saj vas je poslušal, ima pravico, da presliši. Ne se oglašati. Javite se na repliko in jo boste dobili, za drugič pa prosim. Ni več nobenega. Se opravičujem, proceduralno nekaj poveste. Lahko je proceduralno, ampak povejte kaj boste, izvolite.

GOSPOD ANTON GROŠELJ

Povedal bom, mislim, rad bi opozoril.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Samo dajte v mikrofona. Se opravičujem, ne rabi advokata, če ima dol mikrofona, se ne sliši no, zato pravim. Tako je v redu, saj je v redu, izvolite.

GOSPOD ANTON GROŠELJ

Okej. Mislim, da ni v redu, da uradniki in uradnice MOL polemično odgovarjajo svetnikom, to sem danes že slišal in tudi zadnjič poslušam, če tisto mnenje, ki je tam, če ste ga vi generirali, potem ga morate sami prebrati. Gospa pa ne morem ne z gospodom Princem polemizirati, ne z Marušo kaj se sme, pa kaj se ne sme, a ne?

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Kaj ima to zdaj zveze tu, jaz ne zastopim.

GOSPOD ANTON GROŠELJ

Ja, ima nasploh.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Se opravičujem, ste se zbudili zdaj, brez zamere. Glejte, takrat bi se oglasili proceduralno, ko je tam govorila, ne, ne morete se kar oglašati. Ne, ne bo nobenega predloga ven. Mi gremo čisto drugo točko.

GOSPOD ANTON GROŠELJ

Prej me niste videli.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

In ni, se opravičujem, povedala je strokovno mnenje in jaz popolnoma za njim stojim. In nimam kaj. In bom povedal vse tako, je bolj vprašanje, da govorite neke stvari izmišljotine, ampak lepo prosim, ugasnite mikrofona zdaj. Gremo naprej.

Glasovanje poteka O PREDLOGU SKLEPA: V Svet javnega zavoda Turizem Ljubljana se kot predstavniki MOL imenujejo Marta Bon, Rok Bulc, Tomislav Sokler, Nada Verbič. V Svet javnega zavoda Turizem Ljubljana se kot predstavnika zainteresirane javnosti s področja turističnega gospodarstva imenujeta Gregor Jamnik, Domen Trobec. Mandat imenovanih traja štiri leta.

Prosim za vaš glas.

Zaključujem glasovanje:

22 ZA,

12 PROTI.

Sprejeto, hvala lepa.

Prehajamo na točko 4. predlog Sklepa o soglasju k imenovanju direktorice javnega zavoda Mladi zmaji. Opiram razpravo. Ni razprave.

Glasovanje poteka O PREDLOGU SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Ljubljana daje soglasje k imenovanju Ksenje Perko za direktorico Javnega zavoda Mladi zmaji – Centra za kakovostno preživljanje prostega časa mladih. Mandat imenovane traja pet let.

Prosim za vaš glas.

Zaključujem glasovanje:

35 ZA,

0 PROTI.

Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Želim ji dobro delo, pa vsi vabljeni na otvoritev novega objekta Palače Cukrarna, ki bo januarja meseca. Gremo na točko 5.

AD 5. DOPOLNJENI OSNUTEK ODLOKA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ODLOKA O OBČINSKEM PROSTORSKEM NAČRTU MESTNE OBČINE LJUBLJANA – IZVEDBENI DEL

Gradivo ste prejeli s sklicem seje. Po sklicu ste prejeli poročilo pristojnega Odbora za urejanje prostora. Prosim gospo Katarino Konda, da poda uvodno obrazložitev.

GOSPA MAG. KATARINA KONDA

Lepo pozdravljeni. Danes vam bom predstavila dopolnjeni osnutek odloka o občinskem prostorskem načrtu - izvedbeni del. Torej to pomeni, da bo gradivo zdaj razgrnjeno za 1 mesec in potem čez nekaj časa bo sprejeto. Izdelovalec OPN-ja je Ljubljanski urbanistični zavod, pripravljavec okoljskega poročila pa ZaVita svetovanje in pa LOCUS d.o.o.. Kot običajno so se spreminjale vse vsebine odloka, tako tekstualni del kot pa grafični del, torej odlok in vse štiri priloge. Na tej grafiki smo ponazorili z rdečimi in modrimi pikami, kje vse so bile spremembe v tekstualnem delu vključene, tako da se dobro vidi, da je v bistvu bil, so bile pač spremembe vnešene skoraj v vsem območju. Na tej grafiki so pa s črtami prikazane spremembe grafičnega dela, torej kaj se v grafiki spreminja. In tu se na jugu že vidi eden ob večjih popravkov, ki smo jih uvedli z letošnjimi spremembami. Izhodišča in temeljne usmeritev za pete spremembe so bile iz zakonodaje, iz mednarodnih sporazumov na ravni Evropske unije. Sledimo pač načelom odprtega mesta, skušamo se odzivati na energetske krize. Ukvarjali smo se tudi s celostnim prometnim načrtovanjem, kakovosti bivanja in pa kot novost zaradi Zakona o kmetijskih zemljiščih tudi trajno varovanje kmetijskih zemljišč. V sklopu za same spremembe je bilo izdelanih tudi več kot 16 strokovnih podlag in študij, od katerih se nekatere še vedno izdelujejo. Zbiranje pobud za pete spremembe se je začelo pred slabimi dvema leti. Torej v tem času je potekalo od 18. septembra do 5. novembra. In prispelo je okvirno tam cca. 1500 pobud. Velika večina pobud se je nanašala na spremembo grafičnih popravkov, manjši del, 1/5 pa na spremembo odloka in v bistvu kar 1/4 vseh pobud je predlagala spremembo poselitve na kmetijskih zemljiščih. Posebnosti postopka petih sprememb je zakonodaja. Sami najbrž veste, zakonodaja se skoraj tako pogosto spreminja kot naš akt. In vedno, ko štartamo postopek, štartamo tudi z nekimi novimi zahtevami zakonodaje. Tokrat je bila to tehnična posodobitev, na podlagi ZUreP-3. Določitev trajno varovanih kmetijskih zemljišč na podlagi Zakona o kmetijskih zemljiščih, določitev ureditvenega območja naselij in drugih ureditvenih območij, tudi na podlagi ZUreP in pa vključena je bila tudi vsebina skupnega lokalnega državnega pomena. Tehnična posodobitev je na podlagi ZUreP, preprosto povedano, včasih je bila podlaga za izdelavo prostorskih aktov zemljiški katastrski prikaz. Potem se je ta zemljiški katastrski prikaz izboljševal na podlagi dodatnih meritev in je pač država uvedla novo podlago imenovano zemljiški katastrski načrt. In to je pač uvedeno kot enotna podlaga, na kateri morajo biti delani vsi prostorski akti v državi. Pri usklajevanju potem prihaja pač, ena podlaga se je bolj natančno zrisala, tako da na tej desni sliki vidite kako je ratalo eno tako prekrivanje in je bilo treba na to novo podlago zemljiškega katastrskega načrta uskladiti oziroma pač pravilno napet te namenske rabe, ki so bile prej narejene na zemljiško katastrskem prikazu.

Tu je treba poudariti, da tu ne gre za vsebinske spremembe. Če je prišlo do kakšne take večje, večje spremembe je bilo to obravnavano kot vsebinska sprememba, drugače gre pa samo za prilagajanje na novo podlago. Potem je še druga, o kateri sem že govorila. Trajno varovana kmetijska zemljišča. To je sprememba narejena na podlagi Zakona o kmetijskih zemljiščih, to je strokovna podlaga, ki jo je naročilo Ministrstvo za kmetijstvo in gre pa, bom tako po domače povedala, prej smo imeli namensko rabo K1 in K2, torej najboljša kmetijska zemljišča, pa druga kmetijska zemljišča, zdaj so se pa pač, so se ta bolj ko ne prenesla in se pač ta kategorija zdaj imenuje trajno varovana kmetijska zemljišča KT in ostala kmetijska zemljišča KO. Na tej sliki se vidi, da imamo v naši Mestni občini Ljubljana na podlagi te strokovne podlage, da je bilo določeno kar nekaj teh kmetijskih zemljišč. Rumena so ta ostala, rdeča so pa ta trajno varovana, ki morajo vsaj 10 let ostati nespremenjena. In potem še vsebina lokalnega in državnega pomena. To pa je bila ureditev ljubljanskega avtocestnega obročja, južna obvoznica in vzhodna obvoznica. Podrobnosti tega projekta bom pa predstavila v nadaljevanju. Za dopolnjen osnutek so bila pridobljena, smo se usklajevali tudi z nosilci urejanja prostora, z devetimi ministrstvi in njihovimi področnimi službami, pridobili smo vsa mnenja, ki so bila potrebna za to fazo postopka. Vseeno se pa usklajujemo, ker gre do faze predloga, se pa usklajujemo še z Direkcijo republike Slovenije za vode, Ministrstvo za kmetijstvo in pa Ministrstvo za kulturo. Nekatero spremembo tako, da tiste spremembe so še usklajevanju. Na tej sliki lahko pogledamo, kako poteka postopek petih sprememb. Tu na sredini s temno zeleno je prikazana faza postopka, v kateri smo zdaj, javna razgrnitev in sodelovanje javnosti. Z jutrišnjim dnevom se začne javna razgrnitev, ki bo trajala do 21. novembra. V sklopu javne razgrnitve bodo izvedene tudi štiri javne razprave. Začnejo se po krompirjevih počitnicah, 3. 4. 5. in 6. november, ob petih na Gospodarskem razstavišču. Videti je na podlagi tega postopka, da so naslednja faza pač pripombe, ki jih bo podala javnost. Na podlagi pripomb bo izdelan predlog, za predlog bodo pridobljena še druga mnenja nosilca urejanja prostora, potem se bo s temi mnenji uskladal predlog in potem potrditev in sprejem petih spremembah. Na tej kartici lahko pogledamo prikaz omejitev v prostoru varstvenih in drugih režimov. Podobno kot prej, ko smo gledali kmetijske površine, tudi tu vidimo, da je Ljubljana zelo močno pokrita z raznoraznimi varovalnimi režimi in to je tudi nekakšen uvod v naslednjem »slajdu« - okoljsko poročilo. Za sklop izdelave prostorskega akta je treba tudi izdelati okoljsko poročilo, ki vedno presodi vpliv izvedbe načrtovanih sprememb na okolje. Trenutno je vpliv izvedbe ocenjen kot bistven z oceno D in zato so bili podani nekateri pogoji pa omilitveni ukrepi. Te pogoje pa omilitvene ukrepe bo treba še predvideti oziroma jih določiti, če ne bodo ustrezni, se bodo pač nekateri posegi, obstaja verjetnost, da se bodo tudi izločili. Torej nekateri posegi, ki so trenutno prikazani in razgrnjeni. Če ne bojo s strokovnimi podlagami predlagani ustrezni omilitveni ukrepi, jih nosilci urejanja ne bo potrdil. Tako, da končne spremembe so tako kot sem že rekla, se usklajuje z vodami, s kmetijstvom in s kulturo. Ta območja, ki so še v fazi usklajevanja, torej za katere se še ne ve kakšni bodo omilitveni ukrepi, so na grafiki v portalu, do katerega ste že dobili dostop, takole obkrožena z rdečo črto, tako da je jasno vidno, da je tu še nekaj na kar je treba biti pozoren. Potem prehajamo na pomembnejše vsebinske spremembe. V odloku so tako kot se pač spreminja zakonodaja, smo sledili novim izrazom, novim definicijam, s katerimi smo se usklajevali, dopolnitev določil v zvezi s klimatskimi napravami, odmike, število parkirnih mest za kolesarski promet. Bolj neka določila za oglaševanja so se vključila in potem tudi določila glede varovanja narave, kulturne dediščine, okolja, varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Potem pa prehajamo na vsebinske spremembe. Ena, ki vam je najbrž, za katero ste sigurno že slišali, je OPPN Stanežiče, zdaj trenutno je na tem območju en večji OPPN, ki smo ga v teh spremembah razdelil na dva OPPN, zaradi tega, da je omogočena faznost postopka in večja fleksibilnost pri razvoju tega območja. Namenska raba se ni bistveno spreminjala, med mešano rabo, ki je na severu in stanovanjsko rabo, ki je na jugu, jugovzhodu se je pač vključil en zeleni pas, drugače se pa tukaj v tem delu načrtuje selitev Remize, v spodnjem delu pa stanovanja. Prihajamo potem tudi na Remizo. Torej, v Stanežiče se seli Remiza. Na mestu Remize pa se vzpostavi večji nov mestni park, ob obrobju pa se predvidi tudi mešana namenska raba in pa stanovanjska raba. Cesta dveh cesarjev je tudi eno območje, ki se bo v prihodnje bolj razvijalo, to prihodnje je trenutno, to območje je trenutno nepozidano, je pa predvidenih kar nekaj OPPN za stanovanjsko pozidavo. Zaradi tega je bilo ugotovljeno, da bo povečana potreba po, da je treba tam zagotoviti neke v bodočnosti lokacije za šole. Se je predvidela lokacija za novo šolo in pa poširile so se zelene površine v spodnjem delu območja. V samem območju Šmartinska, na območju BTC je bilo nekaj manjših sprememb, dve večji sta bili pa tu na območju BTC, da se je povečalo območje mešane rabe in pa na jugu območja, kjer se je zaradi, tudi zaradi PCL pa ureditev, ki se dogajajo na tem območju spremenjenega poteka prometne

infrastrukture, se je določil tudi en še nov mestni park in pa ohranilo mešano območje mešane rabe tako kot je že trenutno. Na območju Novi Bežigrad se je spremenil potek zelene parkovne poteze, tako da se je v bistvu bolj logično umestil med stanovanjsko pa med mešano rabo. Pa malo so se tu preoblikovale mešane namenske rabe. Na območju Ceste v Prod se je povečalo območje za gradnjo stanovanj in pa v območju za mirujoči tovorni promet se je pač povezalo v zaključeno celoto in pa zagotovilo aktivno protihrupno zaščito med obema območjema z enim takim zelenim pasom. Četrtna središča, naša četrtna središča so bila predmet prenove, pregledano so bila skoraj vsa četrtna središča in kjer se je dalo, so bile pač določene možnosti, da se ta središča prenovijo in, da se tako prenovijo, da je mogoče, da je možna tudi ponekod gradnja dodatnih javnih najemnih stanovanj. Kar se tiče šol pa vrtcev, so bile vključene neke spremembe ali bodisi s popravki regulacijskih linij zaradi dostopa, zaradi potreb po urejanju otroškega igrišča, ponekod tudi namenska raba. Tako, da tukaj se je tudi skušalo iti v to, da se jim omogoči boljše razmere za razvoj ali pa delovanje. Pri Kajak Kanu center Tacen, to območje trenutno ureja en zelo, zelo star ureditveni načrt, ki ne omogoča, ki niti ne omogoča zdaj te sanacije, ko je bilo to območje zelo poškodovano v sklopu poplav tako, da je bilo v sklopu tega so bile tudi delno korigirane namenske rabe in pa predpisana je izdelava novega občinskega podrobnega prostorskega načrta, s katerim bo možno to območje tudi sanirati. Mestni parki, Kolinska, Remiza, to smo že omenili in pa nenazadnje pomembnejša vsebinska sprememba - širitev južne in vzhodne avtoceste. To je bila sprememba narejena v sodelovanju z Darsom. Gre za torej lokalno ureditev državnega pomena. S to ureditvijo se na vzhodni obvoznici in pa na južni obvoznici delno se je poširilo območje tako, da je omogočena zdaj širitev na 6 pasov, 3 pasove in v sklopu te širitve so bile pač potrebne tudi nekatere prilagoditve obcestnih dejavnosti, torej za neko odvodnjavanje ali pa za neko urejanje zelenih obcestnih površin. Kar se tiče cest, saj prihajamo počasi h koncu, je bila tu nova cesta v Gameljnah predvidena s katero bo razbremenjen ta potek prometa skozi Gameljne, ki je ta ozka cesta, ki jo pač v Gameljnah ne more širiti zaradi obstoječih cest in se tu predvideva nova povezava s katero bo razbremenjen ta del stari del Gamelj in pa Rocenska cesta, nova dostopna cesta do območja policijske akademije s katero se rešuje ta zdaj trenutno, ko poteka promet skozi to gosto poseljeno naselje, ki je tudi zelo ozka cesta in se tu predvidi, da bo to razbremenjeno. Še obvozna cesta trase. Trasa obvozna cesta mimo Sadinje vasi. Ta trasa je bila že potrjena v prejšnjih spremembah, v tokratnih spremembah pa smo manjši del pač malo dali na drugo lokacijo zaradi tega, da se, ker prejšnja trasa je kmetijo, ki je bila na tistem območju sekala na dva dela, trasa se je zdaj tako premaknila, da ta kmetija ostaja celovita, trasa pa vseeno nemoteno tekoče steče naprej. In pa še kolesarske poti. S spremembami smo se tudi v bistvu navezali na daljinske kolesarske poti, ki jih načrtuje država na območju Barja. Drugače daljinska kolesarska pot, ki poteka skozi Ljubljano je v določenem, v veliki, veliki večini že omogočena po obstoječih prometnih povezavah. Dodani sta bili pa dve manjkajoči povezavi na Ljubljanskem barju, v sklopu katerega se tudi predvidi nov most in s tem omogočimo potek daljinske kolesarske poti in obenem tudi oživimo ta del območja. Še sprememba namenske rabe pri čistilni napravi Zalog. Tu je na levem »slajdu« je vidna trenutna namenska raba. Ker je to območje poplavno ogroženo se je ta del poselitve, so se tam vrnile nazaj kmetijske površine in se je poselitev predvidela na zahodnem delu. In to je to. Hvala za pozornost.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Prof. Koželj, prosim za stališče odbora.

GOSPOD PROF. JANEZ KOŽELJ

Spoštovani župan, spoštovane svetnice, spoštovani svetniki. Kot ste prebrali v poročilu, Odbor za urejanje prostora razpravlja predvsem o tem, o trajnostnih vidikih razvoja Ljubljane v glavnem. Skratka, kako v dopolnjenem osnutku, kako so opredeljena določila in tisti parametri, ki se nanaša predvsem na ponikanje površinskih voda, na ohlajevanje torej in na ozelenjevanje mesta. Odbor je poudaril predvsem pomembnost načrtovanja na področju širitve in priključevanje kolesarskih poti na državno omrežje. Skušali smo seveda tudi odpreti razpravo o omejevanju parkirnih normativov, predvsem pri gradnji stanovanjskih območij. In pa spodbujanja uporabe električnih koles. Mogoče je zanimivo, zanimiv prispevek odbora v tem, da je dal v premislek pobudo, da bi se v OPN vključile tudi podlage za tako imenovane operativne inštrumente, ki jih omogoča področna zakonodaja in ki bi omogočile bolj učinkovito urejanje podobe mestne krajine predvsem v zvezi z nedovoljenim oglaševanjem, zanemarjanjem stavb, na primer z ukrepom prisilnega vzdrževanja ali pa prisilnega rušenja, odstranjevanja ruševin recimo in neprimernim ravnanjem z drevesi, kot je na primer uvedba sečnega

dovoljenja tako v zasebni kot v javni lasti. Po razpravi je odbor sprejel sklep, da podpira sprejem dopolnjenega osnutka Odloka o spremembah in dopolnitvah odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana - izvedbeni del skupaj s pripombami. Ta sklep je bil sprejet soglasno, s štirimi glasovi za in brez glasov proti. Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospod Sedmak.

GOSPOD MARJAN SEDMAK

Hvala za besedo. Lep pozdrav vsem. Statutarno pravna komisija nima pripomb pravnega značaja k tej točki. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Odpiram razpravo. Čakam, da mine 15 sekund. Konec? Hvala lepa. Prijavljeni ste 5 razpravljavcev, gospa Sojar, izvolite.

GOSPA MOJCA SOJAR

Hvala lepa za besedo. Najprej bi se zahvalila gospe Konda za tako lepo predstavitev ker to je obsežen dokument z kar nekaj besedila s še več grafičnimi prikazi. In je edino prav, da bo cel mesec razgrnjen in upam, upam, da bo še več pobud občanov, da bodo prišli te razgrnitve gledat in podali tudi svoje pripombe. Navadno potem vidimo v gradivu, da je teh pripomb kar nekaj, nekatere so delno upoštevane, veliko se jih verjetno tudi res ne bo dalo upoštevati, ampak bi si želela, da se jih čim več upošteva. Ker tako kot Mestna občina Ljubljana poudarja sodelovanje z lokalnimi skupnostmi, bi se tukaj potem res lahko videlo kakšno bo sodelovanje z lokalnimi skupnostmi. Ker ta dokument je oziroma vse kar je z njim povezano pomemben za življenje v našem mestu, za nas vse, ker gotovo, da si želimo varovanja zelenih površin, ampak kot smo videli notri v dokumentu zelena fasada, zelena streha, faktor zelenih površin vse to so lepe besede. Predvsem moramo pa varovati to kar že zdaj imamo zelenega pred prekomernimi poselitvami, gradnjami, zlasti mogoče kakšnih takih trgovsko poslovnih centrov. Potem, poudarila bi tudi rada, da sem gledala tam, kjer bi se tudi stanovanjsko širilo mesto na področje Barja. Jaz nisem strokovnjak za gradnje niti ne za vode ampak kot vedo povedati stari Ljubljančani pač na Barju ni nihče nikoli gradil zato je bilo Barje prazno in to Barje se zelo poziduje in ne vem, če bo to koristilo tem pozidavam ker ta voda tam je in bo in ne bo šla nikamor. Potem druga stvar, nisem opazila veliko pa se mi zdi, da mesta, vsa mesta po svetu, ki se soočajo z velikimi prometnimi težavami delajo, kar je morda drago, ampak ceste dvigujejo nad nivo ceste, to se prav ceste v več nivojih. S tem razbremeniš osnovno cesto mi pa nimamo niti kakšnih priključkov na avtocesto, ki bi bili mejčken v nivo dvignjeni, zdaj govorim recimo konkretno Dolenjska cesta, ki bi se potem na tisto južno obvoznico levo priključila tam pri centru Rudnik, prav Dolenjska cesta, tam se mi zdi, to je en tak hiter primer, da bi bilo nujno iti majčken v zrak, če povem po domače. Potem tudi govorimo o razdelitvi naselij, kar me zelo veseli, da bodo tudi taka podeželska naselja, ki jih imamo v Ljubljani kar nekaj, to so Janče, Besnica itd., ki bodo dobila nove oznake, ampak še bolj bom vesela, ko bodo dobila tudi ustrezno infrastrukturo, ki bo pripeljana do njih, če govorimo že samo o osnovni pitni vodi. Tudi za gradnjo, veliko je novih novogradnjah. Jaz bi si želela, da ti novi pogoji, nove gradnje ne bodo povečale cene zemljišč, ne bodo povečali cene stanovanj. Moram reči, da si jaz ne želim, da si želim dostopnih stanovanj za mlade družine, ne govorim tukaj o neprofitnih stanovanjih, ampak o gradnjah kakršnihkoli že, ki bi bile dostopne za mlade družine. Vsekakor bom spremljala javne razgrnitve, se bom potrudila priti tudi na javne obravnave, tako, da spodbujam tudi Mestno občino Ljubljana da večkrat še objavlja poziv občanom naj pridejo in oddajo svoje pripombe, naj si pogledajo to. Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Pa res hvala. Pravim, res hvala. Gospa Sever, izvolite.

GOSPA KSENIJA SEVER

Spoštovani župan, podžupani, svetnice, svetniki vsi prisotni v dvorani, lepo pozdravljeni. Pred seboj imamo zelo pomemben dokument, Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljana, ki je bil načrtovan z velikim planom v letih 2007, 2008, 2009, 2010 in sedaj je to že peti dopolnjen osnutek,

ki se spreminja zaradi zakonodaje, podzakonskih aktov in zato je potrebno spreminjati tudi tekste odlokov. Četrty dopolnjeni akt smo sprejemali v letu 2021. Od takrat je minilo sedaj 4 leta. Sicer pa lahko govorimo v obdobju 15 let so občani podali mnoge pobude, kajti občinski prostorski načrt določa območja znotraj teritorija mestne občine, kjer pa je občinski prostorski načrt osnova za posege v prostor, zato bodo prebivalci Ljubljane predvsem po četrtnih skupnostih, kjer bo razgrnjen ta akt podali številne pripombe, kajti s tem bodo izražali potrebe za kakovost življenja po posameznih urbanih delih Ljubljane. Jaz pa se bom navezala samo na nekaj bolj bom rekla primerov aktov, ki določajo ali arhitekturno ali pa zakonodajne postopke. Obmestje Ljubljane, kamor spada tudi naselje Šentvid, Guncleje, Brod, Stanežiče in tako dalje je naštetih 132 vrst objektov, 44 vrst rabe prostora. Zanima pa me, zakaj je odmik med tipom stavbe s C in F v višini strehe le višine 14 m le 5 m²? Ali gre tukaj za razmik med stolpniciami? Nato sem zasledila, da je v Šentvidu, kjer že dolgo let časa govorimo o veliki potrebi gradnje telovadnice za Osnovno šolo Šentvid, da je gradnja dopustna do parcelne meje, pod pogojem, da je pridobljeno pisno soglasje sosednjih parcel. Vsi, ki smo danes tukaj prisotni vemo, kako je s temi soglasji in pritožbami in da se prav zaradi takih pogojev gradnje odmikajo v nedogled. Nato sem pod številko 585 v Šentvidu zasledila, da se bo v škofovih zavodih, mislim, da je to na zemljišču vojašnice načrtuje možna več generacijska energetska postaja na daljinsko oskrbo za ogrevanje, hlajenje, toplo sanitarno vodo in tehnologijo. Uporaba plina naj bi po tej izgradnji bila dovoljena le za kuho. Razmišljam, kaj to pomeni za občane, ki so že sedaj morali menjati za ogrevanje peči od kurišč na trda goriva, nafto, plin, kaj sedaj? Nato citiram še odlok 259: »Po izgradnji kanala C0 je potrebno čistilno napravo Brod ukiniti«. Čistilna naprava na Brodu zelo dobro deluje. Zakaj ne bi na to napravo priključili tistih občanov, ki imajo greznice in bodo po odloku EU sedaj do konca leta 2025 morali le te zamenjati z malimi čistilnimi napravami, kar pomeni velik strošek za gospodinjstva več 1.000 EUR. Tukaj govorim o prebivalcih Stanežič, Mednega, Dvora celo hiše ob Nemški cesti na Miheličevi ulici, kajti na trasi kanala C0 od Šentvida do mosta v Črnučah, ki poteka po vodovarstvenem območju, ne bo priključena nobena hiša iz četrtnega okoliša Šentvid. Na to člen 213 navaja, da so dopustni posegi v skladu z Uredbo o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnik, slika Ljubljanskega polja, kajti na območju Četrte skupnosti Šentvid je za vsako gradnjo potrebno vodovarstveno soglasje, v tem primeru gre za gradnjo objekta s petimi stanovanji. Vsak obrtnik, vsaka hiša to vemo mora imeti to soglasje. Že leta 2021 pa smo ob sprejemanju akta potrdili vse pogoje za protipoplavno zaščito Ljubljane, pa smo imeli kljub temu obsežne poplave. Vem, sedaj smo videli na Brodu se bojo gradili nasipi in bojo spremembe. Za konec pa moram dati priznanje vsem pripravljavcem tega obsežnega gradiva, kajti akt ima 1715 strani, v primerjavi z letom 2021, ki je obsegal 1215 strani. To pomeni veliko delo in usklajevanje z zakoni. Pripombe, ki pa bodo zelo pomembne za občane, pa bodo dane ob razgrnitvi tega dopolnilnega Odloka o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ljubljane. Veliko jih bo tako kot vsakič. Želim pa, da bi bilo veliko teh pripomb tudi upoštevanih, to pa bomo videli ob potrjevanju tega odloka.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospa Honzak.

GOSPA URŠKA HONZAK

Hvala za besedo. Jaz bom povzela par stvari iz okoljskega poročila ker se mi zdi, da ni vse spet tako lepo, kot je bilo predstavljeno. In sicer, v okoljskem poročilu piše, da se načrtovani posegi, ki se odražajo kot širitve stavbnih zemljišč in se sicer glede na veljavni občinski prostorski načrt predvideva 114,9 hektara sprememb iz zemljišč v primarni rabi v stavbna zemljišča. Na primer sprememba namenske rabe za potrebe urejanja avtocestnega obroča posega na 11,59 hektara namenske rabe kmetijskih zemljišč, ki pa prej smo pa povedali, da bodo pa določena zelo zaščitena, medtem ko pač tukaj se vidi, da se število kmetijskih in zelenih površin zelo zmanjšuje in vpliv trenutno v okoljskem poročilu pravijo, da vpliv sprememb je ocenjen kot bistven, izvedba občinskem prostorskega načrta bo bistveno vpliva na varstvo kmetijskih zemljišč, površina kmetijskih zemljišč se bo zaradi posegov na kmetijska zemljišča bistveno zmanjšala, prizadeta bodo tudi zemljišča z velikim pridelovalnim potencialom ali odprti kmetijski krajini. Poleg tega opozarjajo pripravljavci okoljskega tega poročila, da se bo površina gozdov zmanjšala na velikih površinah, predvideni so tudi večji posegi v gozdove s posebnim namenom. Seveda je potem jasno da so omilitveni ukrepi zato, da se, če se spreminjajo kmetijska zemljišča v stavbna, je treba poiskati nadomestna kmetijska zemljišča. Mi bomo to v resnici zelo spremljali, ker glede na splošno kolikor je lahko govorim splošno o tem celem aktu se ne vidi, da bi bila izdelana neka merila

glede sprememb namembnosti kmetijskih zemljišč za potem druge vrste rabe za zazidavo, in sicer se pač za drugo vrsto rabe bi morala in kmetijska zemljišča in zelene površine res jemati v resnici samo v primeru zaključevanja strnjene oblike pozidave, torej tam, kjer je že nekaj pozidano, pa bi bilo treba do neke mere zgostiti pozidavo, predvsem pa znotraj avtocestnega območja in ob vpadnicah, ne pa da se tudi, da se pozidava širi na neposeljena področja, na kmetijske površine in na zelene površine, pa ni primerno, predvsem če govorimo o zasebnih pobudnikih. In sicer se ena velika zadeva je, ki je bila, ki je že izpostavljena tudi v tem okoljskem poročilu, in sicer projekt širitve hotela Mons na Brdu. Okoljsko poročilo pravi, da se predlaga opustitev širitve v večjem delu, ali da se to popolnoma opusti. Da zdaj en hotel, ki je že zdaj na obrobju mesta se še tam širi v velik del gozda in kmetijskih površin, res ni primerno. In potem se pa, če da bi se pa to nadomeščalo zdaj z nekimi urbaniimi vrtički. Seveda so urbani vrtički super zadeva, ampak to ne more nadomestiti zelenih površin, gozdov, tudi ne kmetijskih površin. In spet poudarjam, zazidljive površine se ne smejo širiti na račun zasebnih investorjev, ki bi tam delali marsikaj. Recimo veliko pobud za spremembe OPN je recimo za umeščanje dodatnih trgovskih dejavnosti, kar je sicer težko razbrati iz vseh pobud, ampak spet več trgovske dejavnosti v mestu, a ne bi rajši razmišljal o širitvi družbenih dejavnosti – banke, pošte, servisne take zadeve, ne pa ne pa nekih privatnikov, ki bodo še dodajal k obremenjenosti mesta. Še ena konkretna zadeva, ki jo bom jaz izpostavila, je pa tudi širitev parkirišč za tovornjake. Pa se mi se mi zdi, da smo se o tem pogovarjali že prejšnjič, v prejšnjem mandatu, ko se je spreminjal občinski prostorski načrt, v enoti Stožice je predvideno širjenje parkirišč za tovornjake spet na račun krčenja kmetijskih zemljišč. Ker živim blizu tam vem, za kaj gre. In pač tudi, če gre za kmetijska zemljišča ali pa zelene površine, ki morda niso trenutno v rabi ali pa niso v najboljši rabi, ne more biti to opravičilo zato, da bomo pa zdaj tam imeli ali parkirišča za tovornjake ali neke zasebne širitve hotelov, širitve, torej nekih trgovskih, neki dejavnosti, ampak se za take stvari lahko najde verjetno kakšna degradirana območja ali v bližini obvoznice, recimo za tovornjake ali tudi v središču, ne v središču, ampak znotraj obroča za širjenje recimo nekih stanovanjskih in stavbnih dejavnosti, pri čemer moram poudariti, da seveda podpiramo širitev kakšno za stanovanjske namene, to so bile nekatere lepo prikazane prej, bo šlo pa verjetno spet veliko sprememb v smislu zidanja posameznih hiš in neke razpršene gradnje, kar pa v mestu kot je Ljubljana verjetno si moramo prizadevati za višjo večjo gostoto pozidave, ne pa neko širitev v neke posamične individualne hiše, kar močno vpliva in na prostor in tudi na povečanje prometa itd. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospod Huzjan.

GOSPOD IŠT IŠTVAN HUZZAN

Ja, lepo pozdravljeni vsi. Jaz bi pa tukaj razpravljaj tudi iz pozicije kot sem svetnik Četrtna skupnosti Trnovo, pa bi se na ta bolj južni del osredotočil in to najprej, če obrnem zadevo najprej s pozicije pobude, ki je bila na nek način ignorirana. Gre za pobudo civilne iniciative za ohranitev športnega parka Trnovo, ki je predvidelo namreč namensko raba kompletnega katastra je zazidljiva ta trenutek, pobuda pa je bila, da bi se ga spremenilo v nestavbno, tisto kar je zeleno, da bi postalo zeleno po enem zelo dobrem primeru, ki ga imamo na Taboru. Namreč tudi stavba Partizana nekdanji Sokolski dom je pod zaščito, a ne. Se prav, to lahko bi šlo v prenovu tega objekta tudi z evropskimi sredstvi skupaj s privatnim lastnikom športnim društvom. Razlog, zakaj govorim o tem je tudi zato, ker istočasno je pa pobuda za OPPN spremembo športnega društva, ki bi pa rada vse skupaj pozidala. In zdaj, če na ravni OPN ne bomo spremenili to v zeleno in če se bo dovolilo z našim dovoljenjem tukaj, da se to vse skupaj zazida od ene strani do druge bo potem to zazidano za neko privatno rabo oziroma za komercialno dejavnost tistega športnega parka. Zdaj pa po eni strani govorimo strateško, da bi mogli biti bolj trajnostni pa zeleni, po drugi strani pa v tem primeru eno ogromno zeleno površino s tradicijo, jaz sem vsak dan tam s svojim otrokom, sem tudi jaz bil ko sem bil majhen, pa ne bomo ohranili zeleno oziroma ne bomo s prostorskim aktom zavarovali, da bi ostalo zeleno, na primer. In potem druga stvar, ki me je zmotila je bila pa pobuda VOKE kjer je napisano naj bi se dovolila, se pravi govorimo na področje Rcer, govorim o deponiji naj bi se dovolila gradnja objektov z energetske izrabo odpadkov in objektov iz izbirnega centra odpadkov s centrom ponovne uporabe in spremljajočimi objekti. Mislim, da lahko rečemo sežigalnica. Pravilni oziroma termin naj bi bil zdaj objekt za energetske izrabo odpadkov. Mislim, da gre v to smer. Najverjetneje na pomlad bo treba strateško še to potrditi oziroma preko OPPN Rcera se bo hotelo iti na hitro v to. In potem med deponijo in med Partizanom imamo pa južno obvoznico. Lahko

povem, da na četrtini skupnosti za časa mojega mandata pa tudi že dlje časa se je vedno prosilo oziroma dajalo pobude, da bi se naredil nov izvoz na avtocesto, specifično zaradi industrijskega območja okoli zdaj tam kjer je pošta, Interspar, bivša Lesnina itd., zaradi tega ker vsi tovornjaki obremenjujejo Cesto v Mestni log, da pridejo na južno obvoznico preko izvoza po Barjanki, ker se jim ne splača iti na Dolgi most pa okoli. In to nikoli ni bilo mogoče. Na te pobude je bilo rečeno tega nihče ne bo doživel v našem mestu, zdaj pa izgleda da bo to kar naenkrat se bo dalo kar je super ampak kaj je ta cena? Zakaj se bo zdaj kar naenkrat dalo, pa širilo to avtocesto tam? Izgleda da je treba odpadke pripeljati do nove sežigalnice. Jaz se bojim, da je samo to razlog. Zaradi tega, ker konec koncev smo tukaj osnutek OPPN za gradnjo 28 novih blokov s strani privatnega investitorja še letos razpravljali. To je ob južni obvoznici, ki je čisto zraven. In zdaj, če se bo širila ta cesta se bodo hiše dotikala ceste ali kako, to bo zdaj eno čez drugo gre. In tukaj se res bojim v resnici tudi ste strategije okoli tega, da bo glede prometa tukaj, vsi vemo več ceste, več avtomobilov. Se pravi ta južni del med sežigalnico in med Partizanom skupaj z razširjeno avtocesto, vsi vemo, da smo geografsko nimamo sreče tukaj.

Nimamo sreče cela Slovenija, še posebej Ljubljana. Mislim, da bo res zanič zrak, če bomo šli v to smer in to je kontra to je kontra strategiji, ki se jo z enim dokumenti začrtamo, po drugi strani so pa ukrepi pa v to smer in to bomo zelo, zelo podrobno spremljali ves ta razvoj in ja, jaz si res v bistvu teh sprememb ne želim. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospod Primc ima repliko.

... /// ... iz dvorane – nerazumljivo ... ///

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ah, gospod Primc no, dobro jutro. Gospa Blajhribar Kubo, izvolite.

GOSPA PETRA BLAJHRIBAR KUBO

Najlepša hvala za besedo. Jaz bi v svoji razpravi izpostavila dve točki. Ena mislim, da gre za prilogo 3, in sicer oglaševanje v prostoru. V Levici ponovno poudarjamo, da oglaševanje ni nevtralna dejavnost, ima neposredne učinke na javni prostor, vizualno identiteto mesta, prometnost, prometno varnost in na kakovost bivanja. Pozdravljamo sicer, da se posodablja pogoji in definicije, ampak zaskrbljeno spremljamo umeščanje treh dopolnitev, ki omogočajo dodatno oglaševanje. To so male samostojne te stenske table, velike samostojne vitrine, pa male samostojne table, te 3 so, pa miniaturne. Zdaj posebej nas skrbi dodatna dopustitev, da se te table umesti ob cestišče, sicer gre za najmanj 40 m cestišča, ampak tu gre predvsem za prometno varnost, za koncentracijo pač vseh udeležencev v prometu in za spoštovanje javnega prostora. Jaz bi še dodala nekaj dopolnitev k tem dopolnitvam v prilogi, in sicer, da bi prepovedali oglaševalske objekte v neposredni bližini kulturne dediščine, zgodovinskem jedru mesta, omejitev oglaševanja ob cestah, kjer bi svetlobne vitrine lahko vplivale na varnost, zlasti pa na kolesarje in pešce v prometu. Odpravo možnosti tega odstopanja $\pm 10\%$ brez dodatne presoje, ker to pomeni možnost postopne širitve brez nadzora in vključitev javnosti in stroke v postopek umeščanja novih oglaševalskih površin, predvsem s preglednimi kartami in informacijami, kam se kaj umešča. Druga pripomba pa se nanaša na člen 62, in sicer Grajski grič oziroma območje pod Grajskim gričem. Vsi vemo, da gre za garažno hišo. Jaz danes ne bom razpravljala o posegih v arheološko zgodovinsko simbolno plast mesta pa tudi mogoče ne vprašanje prometne politike, ker pač gremo se neko zeleno mesto, nič izpuhov pač javni promet, ampak hkrati pa garažna hiša v samem centru mesta, ampak bi rada samo spomnila, da še vedno nimamo presoje vplivov na svetovno dediščino, da še vedno moti dejstvo, da je občina ločila ta postopek od pridobivanja gradbenega dovoljenja in da si, če sem jaz prav razumela v bistvu potekajo še pogovori s tremi ministrstvi v končnem OPN in si želim, da bi v bistvu nadaljevanje pogovora s temi ministrstvi doseglo izboljšave, zaradi katerih bomo lahko ta OPN tudi podprli. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Želi še kdo razpravljati? Izvolite, gospod Striković.

GOSPOD DENIS STRIKOVIĆ

Pozdravljeni. Strinjam se z večino, še posebej kaj sta povedali kolegici in kolega iz Levice. Jaz se bom samo dotaknil teh treh vaših največjih projektov v tem mandatu in nek odziv na to, mogoče gremo prva, ta preselitev LPP. Mislim, da to je zdaj upam, da bo ta izvedba, da bo čim boljša izvedba glede obogatitve Šiške s tem novim parkom in da ne bomo preveč odvzeli od tega bodočega parka, mislim, da je to eden teh dobrih projektov. Zdaj pa gremo iz pozitivnega na negativno, kljub temu, da sta že predvidene dve lokaciji za tako imenovano sežigalnico. Zdaj še ta tretja. Nisem videl na primer v temu OPPN nisem videl nekih vetrnih elektrarn, nisem videl nobenih, da se kje po Ljubljani postavljajo in me to me ne čudi, da se vetrne elektrarne ne postavljajo v Ljubljani zaradi tega, ker ni vetra. In tudi Ljubljanska kotlina ni primerna za sežigalnico. Na splošno pa tudi v Sloveniji ne potrebujemo takih kapacitet. Tako, da čisto zdaj s to lokacijo ob toplarni v Mostah in na Letališki še ta tretja ob Rcerotu res ni potrebna in je to res taka neka velika sprememba. In že na tem koraku popolnoma nasprotujem temu in je to še en tak velik škodljiv projekt za Ljubljano, podobno kakor gre za C0. Zdaj pa gremo še tale še ena naprej, ki pa tudi ne vidim neke koristi, je pa tudi neka velika sprememba in gre, ne vem bolj za neko, ne vem energetsko in neko turistično stvar, je pa, je pa ta krožna pot katero veselo najavljate. Tudi temu nasprotujem, bom pa pri naslednji točki več govoril o temu. Zdaj pa kot nek zaključek, smo se pa že, to je mogoče zdaj tudi priložnost, ko nismo, ko nismo dobili na predhodnih sejah priložnosti govoriti o oglaševanju. Mislim, da bi bila s tem OPN odlična priložnost, da se res znebimo oglaševanja v Ljubljani. Ne vem kolikokrat sem že ponovil, da je Ljubljana res bogato mesto in tega oglaševanja, ki kazi Ljubljano, res ne potrebuje še posebno ne v starem mestnem jedru, kot je zdaj praksa. Tako, da bi se res lahko rešili tega oglaševanja in potem bi mogoče res, to sem tudi že ponovil, bi res lahko prišli do tega vašega, kako bi rekel političnega izreka, da je Ljubljana najlepša mesto, ampak ne more biti s tem oglaševanjem, ne more biti s tem, da odvezemamo zelene površine tam, kjer ni potrebno. Pa tudi zdaj vemo da večkrat, jaz sem tudi na eni od sej to prebral in drugih strokovnjaki arhitekti, urbanisti, kar jih najbolj moti, je to, da je Ljubljana preveč podvržena temu, da kapital diktira razvoj mesta. Bi ravno obratno moglo biti, da ima mesto neko vizijo in se potem mora kapital vklopiti v to vizijo, ne pa da potem občina mora reševati vizijo kapitala, kot je zdaj, kakor smo imeli zdaj na eni točki, da potem se mora občina znajti, kako bo umestila šole in podobno, ne pa da je to že v vnaprej zastavljeno tako kakor smo imeli včasih, ko se res strateško, ko so se strateško lotil postavljanja novih sosesk in novih območij. Hvala za zdaj. Bomo spremljali ta postopek. Upam, da bo čim bolj inkluziven, da se bodo lahko občani javili, da se bo lahko tudi širša strokovna javnost javila, da bo upoštevana v tem procesu, da ni to samo nek proces ki mora biti izpeljan. Tako res in ta neka vprašanja, ki se tičejo na primer četrtnih skupnosti, da se bodo tudi četrtne skupnosti bolj vključile v ta postopek ker najbolj poznajo svoje območje. Mi je pa spet žal, da je redko katerih odbor tega mestnega sveta obravnaval ta OPN, čeprav kot samo kot zainteresirano telo, bomo pa videli, kaj bo v prihodnosti. To bi se tudi s strani mestne uprave in oddelka za urbanizem bilo super, da bi se četrtne svete vključilo v to debato oziroma, da se pride tudi na četrtne svete in se jim predstavi te spremembe, da lahko dajo svoje mnenje, da ne bo potem, da bodo te spremembe šle mimo njih in da niso niti opazili. Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Gospod Primc, izvolite.

GOSPOD ALEŠ PRIMC

Hvala za besedo. Kar zadeva čistilne naprave Brod, jo bo treba razširiti in posodobiti, ne pa ukiniti. In sicer, to bi bilo treba že zdavnaj narediti. Evropsko sodišče je s sodbo ugotovilo, da čistilna naprava Brod onesnažuje Savo, da iz nje v Savo tečejo nedovoljene količine strupov. In je naložila Mestni občini Ljubljana oziroma Sloveniji.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ne Ljubljani.

GOSPOD ALEŠ PRIMC

Kje pa je Brod?

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ne Ljubljani, citirajte to, kar piše.

GOSPOD ALEŠ PRIMC

Da popravi čistilno napravo Brod tako, da ne bo onesnaževala. To bi bila prva obveznost Mestne občine Ljubljana v povezavi z Republiko Slovenijo po prejemu sodbe Evropskega sodišča. Pa ne samo zaradi sodbe Evropskega sodišča, ampak zaradi občanov in občanov Ljubljane. Ker ta voda, ki teče iz čistilne naprave Brod napaja vodonosnik in je, seveda ne govorim o vseh ljudeh, ki živijo dolvodno od Broda. Tako da čistilno napravo Brod je treba takoj popraviti, povečati, posodobiti. Kar se tiče kanala C0. Popolnoma jasno, da ta kanal ne bo nikoli v funkciji, ne bo v funkciji, ker enostavno Ljubljančanke in Ljubljančani ne bodo dovolili da se jim zastrupi največji vir pitne vode, s katerim se vsak dan oskrbuje več kot 400000 ljudi. Tako da ne načrtujte ukrepov prostorskega planiranja upoštevajoč obratovanje kanala C0. Tukaj je še cel kup enih sodb odprtih oziroma tožb od katerih se seveda pričakuje, da bodo ugotovili, da so bili vsi ti postopki, ki so bili vodeni za pridobivanje vseh mogočih dovoljenj vključno z gradbenimi dovoljenji nezakoniti. In vas res lepo prosim. Dejmo narediti za občanke in občane Ljubljane tisto, kar v danih razmerah lahko naredimo, se pravi očistimo odplake čistilne naprave Brod. Zato ker je to treba naredit zaradi nas in zato ker to nalaga sodba Evropskega sodišča in naj se čim prej poišče alternativa kanalu C0, ki je nezakonit, nevaren in itd. Naslednja zadeva. To govorim zato, ker želim da bi bil občinski prostorski plan realen.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Se opravičujem, nisem. Gospod Primc, samo eno, nisem slišal. Kaj ste rekli, da je kanal C0 nezakonit?

GOSPOD ALEŠ PRIMC

Jasno. Brez presoje vplivov na okolje, brez okoljevarstvenega soglasja, z poneverjenimi soglasij, dovoljeni itd. Saj to so že ugotovile revizije. Jasno, to so že revizije ugotovile in zdaj čakamo še na sodbo sodišč. Potem naslednja zadeva. Garažna hiša pod ljubljansko tržnico. Ne bom nadaljeval s kanalom C0 zato, ker bi rad nekatere stvari še povedal pa ne bi rad, da mi vzamete besedo. Garažna hiša pod ljubljansko tržnico je še en projekt, ker se enostavno Zoran Janković zaletava z glavo v zid, ker se ne da, ne da enostavno preko volje Ljubljančank in Ljubljančanov, da se ohrani stara Ljubljana. Glejte, ta projekt bil uničil Plečnikove tržnice območje stare Ljubljane okoli ljubljanske stolnice in enostavno kaj nam še potem od Ljubljane v smislu kulturne dediščine ostane če se ta del uniči? Velik del se uniči. Tako, da jaz lepo prosim, dejte upoštevati našo kulturo, našo tradicijo, našo zgodovino in dejte sprejeti in ukrepe za zaščito tega območja ne pa za ukrepe s katerimi bi rušili to območje in tukaj vnaprej napovedujem, da bomo tako kot pri Kanalu C0 kot pri zaščiti Plečnikovih tržnic območja okoli stolnice v civilni družbi naredili vse, kar je v naši moči, da zaščitimo tako čisto pitno vodo kot staro Ljubljano. Kar pa zadeva sežigalnico, je popolnoma jasno in stroka, kot pravi, ne, se pravi zdravniška stroka, gradbena stroka, da sežigalnica v Ljubljani ni primerna, ne more stati. Posebej pa, ko človek gleda kaj bi se tukaj kurilo. Tukaj bi se kurili odpadki iz 54 občin oziroma iz tretjine Slovenije. Se pravi več kot polovica odpadkov, ki bi se skurila v tej sežigalnici, bi prišla zunaj Mestne občine Ljubljana in Ljubljančani bodo morali vdihavati strupe iz odpadkov, ki niso njihovi v najbolj neprimernem delu Slovenije. Se prav najbolj neprevetrenem delu Slovenije bi stala največja sežigalnica odpadkov, kjer bi se kurili odpadki, ne samo naši, ampak iz tretjine Slovenije. To je nedopustno, nesprejemljivo zaradi zdravja Ljubljančank in Ljubljančanov in tega enostavno sem prepričan Ljubljančanke in Ljubljančani ne bodo dovolili. Glejte, Ljubljana je že sedaj po podatkih Evropske agencije za okolje na 709. mestu med 761 analiziranimi mesti po kakovosti zraka. 709. mesto od 761. In sedaj se pravi že sedaj imamo zastrupljen zrak bolj kot 708 mest v Evropi in zdaj bomo dodatno tukaj kurili oziroma hočete kuriti še odpadke iz tretjine Slovenije in jaz sem prepričan, da se tukaj ne bodo kurili samo odpadki iz tretjine Slovenije, da bodo slej ko prej prišli tudi tuji odpadki. Naslednja zadeva, Ljubljana se želi ponašati. Kot jaz si želim, da bi se kot Ljubljančan lahko ponašal s tem, da smo trajnostno mesto. Če smo mesto, kjer živimo, tako da bi se lahko v nedogled na ta način živelo. Ampak glejte, sežigalnica ne onesnažuje samo zraka, ampak zastruplja vodo, tla ljudi, živali, rastline z zelo nevarnimi stvarmi, kot so živo srebro, svinec, dioksini, toksini itd. Glejte zdravniki se pravi tisti, ki bodo morali odpravljati posledice zastrupitve vode, zraka in tal, opozarjajo in svarijo, ne sežigalnice, lepo vas prosimo. In ponovno tako kot pri Kanalu C0 se gre popolnoma mimo zdravniške stroke. Popolno nezaupanje, popoln spregled,

popolna ignoranca tega, kar nam govorijo zdravniki. Predstavljajte si, ko greste zdravniku tako malo upoštevali nasvete zdravnikov, kot jih upoštevamo v primerih, ko zdravniki v resnici delujejo preventivno. Naloga zdravnikov ni samo, da nas zdravijo, naloga zdravnikov je tudi, da izvajajo preventivno in jaz razumem, da njihova opozorila tako pri kanalu C0 kot pri sežigalnici kot njihovo preventivno delovanje, tukaj pravzaprav lahko rečemo, da je zdravniška stroka enotna. Enotna. Potem lahko beremo v zadnjem času tudi v časopisu mnenja strokovnjakov, eminentnih strokovnjakov s tega področja, ki ne morem reči drugega, da se smejejo idejam Zorana Jankovića, da bo postavil 200, 250, 300 metrski dimnik na barju. Kateri gradbeni strokovnjaki je svetoval na Barju graditi 200 metrski dimnik? Kako bo ta dimnik pilotiran? Kako bo temeljen, na čem bo stal? Glejte, ljudje se posmehujejo tem norim idejam. Tako, da ljudje, ki se spoznajo na stvari. In jaz bi rekel, da občinski prostorski plan bi mogel biti zgrajen na realnih predpostavkah, ne pa na nekih iluzijah in nekih megalomanskih ambicijah enega človeka, ki pač misli da lahko dela kar hoče, mimo vse stroke, mimo zdravnikov in mimo, predvsem tisto, kar je najbolj pomembno zdravja občank in občanov, za katere je odgovoren. Tako, da ko govorimo o sežigalnici, strokovnjaki pravijo, da gre za najdražji način odstranjevanja komunalnih odpadkov. Ne najcenejši, najdražji način pri katerem se seveda sežge gorljivi del odpadkov in se odstrani del prostornine odpadkov, medtem ko je potrebno preostalega nezgorljivega deleža - pepel, ki predstavlja okrog 10 % prvotnega volumna še zmeraj zagotoviti njegovo shranjevanje in to shranjevanje je izjemno zahtevno zadeva, ker je potem potrebno zagotoviti cel kup nekih tehnologij, ki zagotavljajo, da se tako tak material ne bo raznašal ne po zraku, ne po vodi, se pravi odsedne vode in vse ostale stvari je treba z izjemno zahtevnimi dragimi tehnologijami zagotoviti. Je daleč od tega, kot se zmotno predstavlja v javnosti. Da gre pač za to, da nekaj spustiš v luft, ti luft nekako očistiš baje z najboljšo tehnologijo. In je potem vse v redu, ni vse v redu. Prvič dimniških izpustov se ne da v celoti prečistiti in še vedno kot rečeno so ostanki, so v dimih ostanki živega srebra, svinca, dioksida in toksinov, ki potem seveda padajo na tla in onesnažujejo vodo in zrak, kar je najbolj problematično za najbolj ranljive skupine ljudi. Tako pišejo zdravniki, se pravi nosečnice, nerojeni otroci, dojenčki, ljudje s kroničnimi boleznimi, ti ljudje so najbolj prizadeti z onesnaženjem, ki jo povzroča sežigalnica. In glejte govorimo o tem, da bi postali zero waste, se pravi družba, ki ne bo proizvajala odpadkov, ki bo vse odpadke porabila. To je nemogoče. To do zdaj ni še nobenemu uspelo. Jaz poznam sicer nekaj podjetnikov, ki so uspeli v svoji proizvodnji zagotoviti Zero waste proizvod, se pravi proizvodnjo brez vsakega odpadka. Jih imam tudi v Sloveniji. Ampak kaj se je pokazalo v državah, kjer so zgradili sežigalnico. Da so se interesi za reciklažo, ponovno uporabo odpadkov zmanjšali. Ker ko ima še enkrat sežigalnico interes seveda zagotavljati maksimalno kapaciteto sežigalnice, zakaj? Sežigalnica samo ob maksimalni stalni kapaciteti zagotavlja donose in zagotavlja tukaj moramo biti tudi pošteni zagotavlja optimalno izrabo in tudi najmanjše količine izpustov. Se pravi zagotavljati je treba maksimalno temperaturo gorenja seveda pri kateri se dosežejo maksimalni učinki tako v smislu pridobljene energije kot v smislu čim manjših izpustov. To seveda pomeni, da če bo enkrat zgrajena sežigalnica, ne bo več nobenega interesa za ponovno uporabo, reciklažo odpadkov. Se pravi adijo vse tisto, kar smo govorili o Zero waste, trajnostni Ljubljani in tako naprej. Se pravi po eni strani govorimo o nekih visokotelečnih ciljih, ambicijah, po drugi strani pa tako kot pri garažni hiši pod tržnico, po eni strani pravimo v Ljubljani nočemo imeti nič avtomobilskega prometa in hoče se narediti še ena garaža. Se pravi bomo trajnostni in se naredi sežigalnica. Tako da glejte jaz sem prepričan, da pri vprašanju sežigalnice, kar je zelo verjetno pri vprašanju tega OPN-ja ne bo imel zadnje besede mestni svet ampak jo bodo imeli občanke in občani Ljubljane, kar se mi zdi edino prav, z zadevo, ki tako drastično grozi, da bo zastrupila zrak, vodo in tla, je pomembno, da o njej odločijo ljudje na referendumu. Hvala lepa za besedo.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospa Konda, odgovor.

GOSPA MAG. KATARINA KONDA

Ja, vprašanj je bilo kar nekaj, jaz sem si zapisala, šla sem po vrsti. Pobude, da se jih čim več upošteva. Bomo dali tudi na družbena omrežja, da poteka javna razprava, javna razgrnitev tako, da bodo ljudje tudi na ta način obveščeni. Potem na komentar na tip CPF, gre za tip gradnje C je svojstvena pozidava načeloma namenjena šolam, cerkvam, F pa objekti velikega merila. To so hale in ne gre za 5 m², ampak odmik 5 m od parcelne meje, to mislim, da se ni spreminjalo in nikakor tu niso vključene stolpnice tako, da tu res ni bojazni, te spremembe se niso, tu se nič ni spreminjalo, potem imam zaradi ja, veliko je

posegov na kmetijska zemljišča. Vse te posege bo treba bodisi nadomestiti ali pa vzpostaviti kje nova. Če pač ne bojo tega pobudniki zagotovili, teh sprememb ne bo. Velik delež pa tega ja, seveda odpade na avtocesto. Kar se tiče hotela Mons na Brdu je še v postopku okoljskega poročila, preverjanja. Tako da tu so bile tudi ene pobude, tudi ene pripombe nosilcev urejanja prostora dane. Kar se tiče še Trnovega je to res območje, ki je urejeno z OPPN. Treba je pa tudi povedati, da je južno od tega območja že predvidena zelena športna površina, tako da imamo pač površino, ki je namenjena za šport in zeleno športno površino, zato tu ni bilo sprememb. In pa potem pa kar se tiče OPPN 305, ja, ta širitev ta, ko je bilo govora o novi pozidavi stanovanjski, ki se dotika avtoceste? Je bilo vse to upoštevano, da se bo avtocesta širila in kako bo to vplivalo na to načrtovano pozidavo, objekta sta usklajena in potem še kar se tiče priloge tri. Niso se uvajali novi tipi oglaševanja, samo v prilogi tri so se prenesli iz 60. člena odloka, ta poimenovanja določenih vrst objektov za oglaševanje, drugače pa se objekti za oglaševanje nikakor niso, niso se dodajali novi načini oglaševanja, kvečjemu kar se pa tiče teh posegov 40 pa 80 m, to je pa že iz prejšnjih sprememb. Prejšnje spremembe so bile sprejete leta 2022, ne 2021, kjer pa se določa natančnejše pogoje, koliko mora biti razmik med temi velikimi pa malimi tablami. Tako, da to je pa v bistvu vse kar sem hotela povedati.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Jaz bi tudi dodal, koliko imava časa zdaj? Še dve minuti. Hvala za korektne razprave. Vsak ima pravico do svojega mnenja. Se bodo te pogledale, zdaj imamo časa kar nekaj mesecev, da bomo prišli do tega. Jaz ne bom nič komentiral gospoda Primca, razen ene točke, ne. On si je vzel pravico da odloča v tem govoru, v tej sobi kaj je zakonito in ni zakonito. To lahko dela pred mesto hišo, tam lahko afne gunca, tu pa ne. Na koncu, k sreči imamo neke organe, ki dajejo te odgovore. Vse te stvari, tak in tak ni nobenega problema, prijave policiji, ponarejanje podpisov in bo to isto kar je prej slišal od kolegice Maje Žitnik. Toliko, da ugotavljam navzočnost. Rezultat navzočnosti: 36.

Glasujemo O PREDLOGU SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Dopolnjeni osnutek Odloka o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskem prostorskem načrtu občine Ljubljana – izvedbeni del.

Lepo prosim za vaš glas.

Zaključujem.

Rezultat glasovanja:

25 ZA,

3 PROTI.

Hvala lepa.

Dobila si potrditev. Dobro delo, čestitam. Hvala lepa.

Prehajamo na naslednjo točko dnevnega reda.

AD 6. PREDLOG CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTNE OBČINE LJUBLJANA 2025-2032

Gradivo ste prejeli s sklicem seje, po sklicu ste prejeli poročilo pristojnega odbora. Prosim gospo Vito Kontić Bezjak, da poda uvodno obrazložitev. Zaključek bo dala pa še Maja Žitnik.

GOSPA VITA KONTIĆ BEZJAK

Hvala za besedo. Dober dan, lepo pozdravljeni. V nadaljevanju bom predstavila na kratko vsebino Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana, ki jo predlagamo za sprejem mestnemu svetu. Delo se je začelo že aprila lani in v tem času smo opravili veliko dela, koristnega z vključevanjem različnih javnosti. Izdelovalci strategije so Ljubljanski urbanistični zavod, Inštitut za politike, prostore in Regionalna razvojna agencija ljubljanski urbane regije. Pridobili smo tudi pozitivno presojo na predlog te strategije in uspešno smo kandidirali na javnem razpisu za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij Ministrstva za okolje, podnebje in energijo. Namen tega gradiva je seveda zmanjšanje deleža motornega prometa, izboljšanje kakovosti življenja, izboljšanje kakovosti zraka in seveda vsesplošno boljše bivanje v Ljubljani, kar počnemo že vseskozi, s tem dokumentom pa to še nadgrajujemo. Sprejetje te strategije je tudi pogoj za nadaljnje pridobivanje finančnih sredstev za

izvajanje ukrepov iz akcijskega načrta. Tako, da pravni temelj seveda poznate, obrazložitev amandmajev tudi, to smo vse priložili gradivu tako, da tukaj ne bom izgubljala besed. Opiramo se tudi na raziskavo potovalnih navad prebivalcev Mestne občine Ljubljana in Ljubljanske urbane regije iz leta 2024. Primerjamo rezultate potovalnih navad z letom 2013 in ugotavljamo, da smo, da po Ljubljani več kolesarimo in več hodimo kot leta 2013. Nekoliko je upadel delež z javnim potniškim prometom opravljenih poti in pa delež z avtomobilom opravljenih poti je približno na enaki ravni. Skupno to pomeni, da smo nekje dosegli cilj okoli skoraj 62 % trajnostno opravljenih poti. Zakaj to pomembno, bomo predstavili nekako nekoliko kasneje. Predpisan proces, ta proces izdelave tega dokumenta je natančno predpisan v smernicah ministrstva. Opravili smo vse korake, ki so seveda zelo zajetni in podrobni in tudi po tistem, ko bo strategija sprejeta bomo ministrstvu še poročali o izvajanju teh akcijskih načrtov oziroma ukrepov iz akcijskega načrta in o enotnih kazalnikih, ki smo jih zastavili. Opravljeno je bilo obsežno vključevanje javnosti. Prejeli smo kar okoli 3000 predlogov za primerjavo iz leta 2007 pol manj in pa sodelovalo je skoraj 5000 oseb, ki so pač dali svoje mnenje, kakšen promet si želijo v Ljubljani in kakšne ukrepe predlagajo, kaj so izzivi, priložnosti. Vse to smo nekako uspeli združiti v ta dokument skozi različne dogodke, posvete, delavnice, evropski teden mobilnosti, razstavo v točki misije 100 in ob boku drugih dogodkov. Opravili smo delavnice z delovnimi skupinami, z ožjo delovno skupino, širšimi delovnimi skupinami, več spletnih anket, fokusne skupine na terenu in pa tudi intervjuje s ključnimi deležniki. Vsi skupaj so nekako se strinjali, da je vizija, ki smo jo zastavili dobra, tudi sledi tisti strategiji, ki smo ji postavili že leta 2012 v prvi prometni politiki pa 2017 v aktualni celostni prometni strategiji. Vse teži k temu, da bo kakovost življenja v Ljubljani še boljša, da bodo mesta, da bodo poti kratke, da bodo storitve dostopne in kakovost življenja dobra, krepitev skupnosti, zeleno okolje, vse to, kar smo tudi že slišali skozi tudi občinski prostorski načrt, pa vizijo 2045, ki se oblikuje in to je tudi skladno z obveznimi cilji, ki jih predpisuje ministrstvo. Nadgrajujemo torej strategijo iz leta 2017. Še vedno uporabljamo pristop obrnjene piramide, se pravi, da se največ prostora, ukrepov, storitev namenja pešcem, kolesarjem in uporabnikom javnega potniškega prometa in najmanj avtomobilom. Ohranjamo tudi ta dvotretjinski cilj iz celostne prometne strategije 2017, kar je, da se dve tretjini poti opravita na trajnosten način in le tretjina z avtomobili seveda preferenčno, da so polno zasedeni in da jih poganja okolju prijazen pogon. Temu cilju smo se zelo približali že s prejšnjimi rezultati, ki sem jih predstavila, tako da nadaljujemo to pot, ki smo jo ubrali že takrat. Strategija nadgrajuje in se usklajuje s ključnimi ugotovitvami iz teh metod vključevanja javnosti in pa tudi z drugimi zakonodajnimi okviri in pa s posodobljenimi smernicami za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, koridorja TEN-T. Izbrali smo dva horizontalna cilja, in sicer mesto kratkih poti in pa ogliščno nevtralna Ljubljana. Prvi se povezuje tudi z vizijo Ljubljana 2045 in konceptom 15 minutnega mesta. Torej, da so storitve občanom dostopne v razmaku 15 minut hoje ali vožnji s kolesom in pa ogliščno nevtralna Ljubljana se navezuje na misijo 100 podnebno nevtralnih in pametnih mest, za katero že imamo oznako v tej misiji in pa akcijski načrt. Nova dva fokusa, na katere smo se osredotočili na podlagi vseh pridobljenih mnenj, sta razvoj zmogljivejšega javnega potniškega prometa in pa povečanje kakovosti in dostopnosti javnih prostorov in osnovnih storitev zunaj ožjega mestnega središča, se pravi predvsem v strnjenih stanovanjskih soseskah in naseljih. Oblikovali smo pet stebrov mobilnosti, devetnajst strateških vodil, pri katerih smo določili tudi kazalnike oziroma vrednosti, ki jih bomo ocenjevali skozi leta, in pa devetinsedemdeset ukrepov v akcijskem načrtu. Seveda na tem mestu ne bom navajala vseh, ampak samo nekaj povzetkov skozi temeljne stebre v celostnem prometnem načrtovanju. Torej gre za krepitev usklajevanja prostorskega in prometnega načrtovanja, predvsem na ravni četrtnih skupnosti. Stalna in razumljiva komunikacija z različnimi javnostmi in vključevanje različnih javnosti in deležnikov v oblikovanje ukrepov in pa merjenje učinkov in seveda sprotno prilagajanje nadaljnjih ukrepov. Pri stebru hoja govorimo v predvsem udobnih, varnih in neprekinjenih peš povezavah, zlasti okolicah šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov in seveda tudi drugod, pa o kakovostnejših dostopnejših javnih površinah izven mestnega središča, kjer prepoznavamo dobro prakso v mestnem središču in jo želimo širiti navzven po soseskah in potem izboljššan dostop do vseh osnovnih storitev v soseskah. Na področju kolesarjenja se izpostavlja razvoj kakovostnih, hitrih, varnih kolesarskih povezav tako po mestu kot tudi v ljubljanski urbani regiji in pa varno parkiranje koles, bodisi v kolesarnicah bodisi na naslanjalih za kolesa in pa tudi okrepitev več modalnih prestopnih točk torej za enostavno kombiniranje različnih prevoznih sredstev. Pri javnem potniškem prometu gre predvsem v smeri razvoja zagotavljanja hitrih, zanesljivih pretočnih linij, učinkovitih, hitrih linij po mestu in pa za izboljšano uporabniško izkušnjo, prilagoditev obstoječih linij in frekvenc ljubljanskega potniškega

prometa, novim vzorcem preselitve, novim potrebam, lokacijam delovnih mest in pa integracija sistemov javnega potniškega prometa in sistemu parkiraj in se pelji v regionalno in državno shemo, vključno seveda s krepitvijo železniškega omrežja, pri čemer intenzivno sodelujemo z državo za izboljšanje tega področja. In pa še zadnji motorni promet. Stremimo k zmanjšanju števila kratkih avtomobilskih voženj po mestu in pa predvsem, da bi zamejili dnevne migracije z avtomobili, se pravi dotok do Ljubljane na obrobju oziroma bliže izvoru potovanja, postopno zmanjševanje površin za osebni motorni promet v korist pešcev, kolesarjev in uporabnikov javnega potniškega prometa, pa tudi ozelenitev je v ospredju. In pa še celovita parkirna politika, ki omejuje rast ponudbe in zmanjšuje privlačnost parkiranja. S tem smo prepričani, da bomo dosegli cilje, ki smo si zadali. In s te strani od mene je to vse. Predajam besedo še Maji Žitnik, vodje oddelka za Gospodarske dejavnosti in promet.

GOSPA MAJA ŽITNIK

Vita, hvala. Kot enega izmed ukrepov, če povsem vsebinsko samo navedemo, bo zagotovo tudi prilagoditev cenovne politike parkiranja, kjer bomo podali seveda prednost stanovalcem. To bomo v kratkem tudi malo širše pojasnili, ampak toliko izmed tega kar smo slišali, da mogoče začutite v katero smer pravzaprav bo naša politika šla. Gre za izjemno, izjemno kompleksen dokument, kjer je pravzaprav navedenih izjemno veliko ukrepov, kompleksnih ukrepov, procesov, so komplementarni in bo sodelovanje vseh in inštitucij in seveda aktivnih udeležencev tega izjemnega pomena. Vsekakor pa morda tukaj apel seveda tudi na vas vse a ne, ki smo občani Ljubljane, ker pravzaprav z vašim tvornim sodelovanjem in pa s pristopom bomo skupaj lahko edino soustvarjali trajnostno Ljubljano. Tako, da potrditev strategije pa je zagotovo korak v to smer. Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Samo še stavek. Mi smo tudi na podlagi pričakovane potrditve tega predloga danes pripravili novi cenik, ki bo 22. novembra tu v sprejemu veljal z novim letom oziroma 12. januarjem. S tem novim cenikom zasledujemo samo en cilj, da prebivalcem določenega območja zagotovimo kvalitetnejše življenje. Več parkirnih prostorov. V tem novem ceniku ohranjamo oziroma znižujemo ceno dovolilnice področja od 64 EUR na 60 EUR, od 104 EUR na 100 EUR in v vseh štirih naših garažah dajemo stanovalcem, tem ki so v tem območju, kjer so garaže prednost, ohranjamo ceno 70 EUR na mesec. Poudarjam, to je 2 EUR, malo čez na dan. Vsem ostalim ceno dvigujemo, se pravi, da tisti, ki bo prišel v določeno področje, bo moral na parkomat plačati več. To boste videli. In drugo, kar se mi zdi izjemno, izjemno pomembno, osnovni cilj je, da s tem poskušamo v Štepanjskem naselju, Ob dolenski železnici pokažemo, da bodo imeli več parkirnih prostorov s to dovolilnico kot sedaj, ko lahko avto pusti kdor hoče, ker tam ni parkomata. Tako, da te cene bomo dali na naslednjo sejo, so usklajene. In še ena pomembna novost, ki je poenotena za vsa področja velja. Dnevni čas, od 6. zjutraj do 22. ure zvečer in nočni od 22. ure do 6. zjutraj. Ne more se dogajati to kar zdaj, da pusti avto ob 6-ih, odteče prva ura, potem je pa do jutra do 7-ih prosto. To je dodatek k temu. Pripravljen je predlog, usklajen tako, da bo pri vas, torej v petek boste imeli to točno napisano, boste lahko pogledali. Ampak usklajeno vse tako, ključna točka je stanovalci tistega območja s to parkirno politiko, kar je kolegica Vita in kolegica Maja povedala, bodo podprti tudi s to spremembo cenika in časa na posameznih parkirnih območjih. Hvala lepa. Gospa Ugrinovski, stališče odbora.

GOSPA VESNA UGRINOVSKI

Odbor za gospodarske javne službe in promet je podprl sprejem predloga Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana od 2025-2032 s petimi glasovi za in enim glasom proti od šestih navzočih.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospod Sedmak.

GOSPOD MARJAN SEDMAK

Hvala za besedo. Statutarno pravna komisija nima pripomb pravne narave. Tudi v zvezi z amandmaji in strategijo. Amandmaji so bili vloženi pravočasno in pravilno. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Razprava. Okej. Gospa Damij, izvolite.

GOSPA MAG. KATJA DAMIJ

Super, hvala za besedo. Ja gre za precej obsežno gradivo tako, da jaz se opravičujem, če sem kaj spregledala. Najprej ta komentar na petnajst minutna mesta, mislim, da se ste se zelo naslonili na ta koncept tako, da najprej sem hotela razmišljati a je to realno, a je to varno, a je sprejeto s strani prebivalcev. Nisem poznavalka teh 15 minutnih mest. Ampak da se prebrat, da določene pomisleke glede sledljivosti nadzora, omejeni svobodi. Zdaj v primeru Ljubljane, to se pravi, to so v bistvu neke petnajst minutne soseske, ki naj bi imele vso ponudbo pri roki, tako da lahko greš peš, da so tam banke, trgovine, pošte, črpalke itd. No, to seveda pomaga, da bo manj prometa ampak ne vem, če je realno, če je zadostno. Zakaj mislite, da bodo ponudniki to upoštevali? Mislim fajn je to v strategiji ampak kaj motivira eno trgovino, pošto enega ponudnika, da gre da gre, da naredi veliko majhnih filial? Manjše nepremičnine so običajno dražje, če se ne da parkirati, če se ne da dostopati, če je to problematično, je prometa manj. Se prav to lahko po moje ne pri ponudnikih, ki delujejo na komercialni osnovi deluje samo tam kjer je res neka velika gostota prebivalcev, ker vidite že zdaj, da se trgovinice, banke, pošte v nekih vaseh opuščajo ker pač pravijo, da ni, da finančno to nima smisla, ne. Tako, da to je sicer pozitivno ampak tukaj, če hočete te komercialne ponudnike spodbudit mislim, da je treba še kaj ponuditi ali pa predlagat, ne vem. Saj pravim ni to moje področje ampak recimo, če gledamo živilske trgovine čistko kot opazovalka, če gledam te verige, ki so prišle po osamosvojitvi, oni so vsi delali kaj delajo, delajo velike trgovine, kjer je parking, kjer ljudje pridejo naložijo ogromen voziček in ga pretovorijo v avto. Se pravi ta male trgovine so vse tiste, ki so ali privat ali pa so firme od prej. Torej čisto komentar na ta petnajst minutna mesta, ne. Potem imamo določene uporabnike, ki jih je treba po moje drugače obravnavati. Torej ne sam reči avto je zlo, imate starejše, ki težko hodijo, ki morajo kaj nesti. Potem imate posebno kategorijo, to so podjetniki, obrtniki. Torej njih sigurno ne moremo isto obravnavati kot nekoga, ki gre zjutraj od doma v službo, pa je tam cel dan, pa gre potem zvečer nazaj pa mogoče še kaj kupit. Ti obrtniki mogoče zamenjajo 20 lokacij po Ljubljani na dan in zdaj, če jih odrivamo, a lahko te storitve drugače zagotovimo, to mislim da je. Torej, jaz bi predlagala, da se za te obrtnike, podjetnike ne vem da neka druga dovoljenja ali pa nek drug režim, čisto zato, če rabimo te storitve. Potem glede LPP-ja, avtobusa, vidite, da se uporaba vsaj glede na vaše podatke ne povečuje, da nekaj stagnira. To pomeni, če bi se vprašali kaj bi naredili, da bi te ljudi ki ne uporabljajo avtobusa privabili, kako bi te avtobuse sigurno so taki ukrepi, verjamem, da jih poznate, da so frekvenca večje, sploh v tistih konicah takrat, ko se čaka, da obratujejo dalj časa, mogoče ponoči, vikende itd., če je to rentabilno, da so še bolj povezani z vlaki, z medkrajevnimi avtobusi. Da je mogoče neka digitalna aplikacija, ki je poenotena s tem medkrajevnim prometom, da je ta digitalna aplikacija tudi v kakšnem drugem jeziku, ker to se, to se ne da narediti, to ni problem, tudi da se gre v korak k brezplačnim avtobusom za vse. Jaz vem, da to stvar organizacije, resursov ampak mogoče tako kot je zdaj za določene starosti, ne da se gre mogoče postopno? Ne vem, da je to med vikendi, da je to ob tistih urah ko ni take gužve, da se spodbuja prerazporeditev in se potem vidi odziv in se širi, če je to uspešno. Pač jaz mislim, če volja, da se ti resursi najdejo in da se popolni tiste termine ko so manj obremenjeni glih z idejo, da se razbremenijo tiste špice, ko grejo vsi zjutraj v službo, šolo in potem popoldne nazaj. Potem sama strategija, saj pravim je dokument zelo obsežen. Ampak mislim, da bi bilo fajn, če ima tudi vmesne korake, saj verjetno jih ima, ampak tako, da ni vse tako razpotegnjeno, da to bo čez 5 let, pa to bo čez 10 let, ampak da se mogoče kakšne stvari da tako imenovani temu se reče waterfall approach, se prav, da se že sproti neke korakce dela, recimo banalen primer, dostikrat imate tako, da v križišču pas, ki zavija levo, blokira še en pas za naravnost in da je fizično je prostor, tam je pa pač neka trava ali nekaj in da bi se v bistvu ta levi pas dal narediti že veliko prej. To je verjetno gradbeno zelo preprosto, ne vem kako je birokratsko, ampak recimo to ena stvar, ko v bistvu en semafor ven spusti, lahko gre samo nekaj avtomobilov, šlo bi pa petkrat več, če bi se pas prej ločil. Recimo to mislim, da je zelo, zelo, zanimivo. Potem tudi, da se strategija nekaj drži, da je leta in leta ista, ne. Ste videli, da recimo so se podražila parkirišča z razlago, da bo ljudje rajši šli na avtobus, potem pa čez nekaj mesecev so se pa podražile karte za avtobus. To recimo ne. Potem, ja videla sem noter tudi predlog, da se zaračuna vstopnina kot neke mestne vinjete. Ja, mislim, to bi sigurno, če bi ljudje, ki prihajajo iz okolice torej, da niso iz Ljubljane mogli plačati vstop v Ljubljano, to bi zmanjšalo avtomobile, zmanjšalo bi pa spet posel tako, da je treba videti kje meja ne. Če se pretirava s tem, da ljudje ne morejo z avtom nikamor potem te komercialne ponudnike sigurno bomo tudi izgubili, potem mislim v nekem pretiranem se lahko dobi ozko središče ko bo bolj neka turistična razgledna kulisa, ki pa ne bo imelo vse ponudbe, ker tisti ponudniki ne bodo mogli ali pa ne bo imel interesa, da

tam dejansko kaj ponujajo in se bo ta realna ponudba preselila na okolico izven obroča ali pa tako. Se pravi, to je vse del tudi kaj se sicer s strategijo, se prav da bo ta center bolj gastronomija pa hoteli, ne bo pa ponudbe za normalne ljudi, ki vsak dan tam živijo. To in potem bi ponovno apelirala, tukaj imam osebno izkušnjo in dejansko se to ne rešuje, da bi se nehali kaznovati. Torej govorimo o parkiranju, o mestnih redarjih stanovalcev pred njihovimi bloki. To mislim, da je katastrofa. Pa vam, da delate veliko dobrih stvari ampak to je tam kjer ni možnosti dovolilnic, pa ni garaže da ljudi, ko spijo, ko so doma v bloku spodaj dobijo listek, pa ne ovirajo interventne poti, torej lahko gasilec ali policija, ali rešilec pride, to mislim, da je katastrofa, ker veste, da so bloki nekateri zgrajeni 50 let 60, 80, ne vem koliko nazaj. Takrat so bili drugi standardi, druga situacija z avtomobili in dejansko, verjamem, da vsi to poznate, je tudi v drugih občinah problem, ampak se marsikje mehko rešuje ne. Torej da redar da kazen na mestu, kjer nekdo stanuje in da isti avto dobi kazen desetkrat na leto, ne, ker kot jaz razumem, ideja kazni je, da ljudje spremenijo obnašanje, tam ga pa ne morejo, ker ni dovolilnic, ker ni garaže, ker ni neke alternative, tako, da tukaj kjer nikjer ni alternative, ker se v bistvu prebivalcem dela škoda, jaz apeliram, da takoj nehate s tem. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Predolgo je trajalo. Samo kratka replika. Torej, če prav zastopim tam, kjer ni možno parkirat, lahko parkirajo na zelenici ali pa na pločniku? Ne, samo vprašam vas, da prav zastopim. Ker drugače, tam kjer je prostor bomo povsod naredili, ampak problem je to, kar zdaj urejamo, konkretno Štepanjsko naselje, se parkirajo na pločnikih, pa po zelenici praktično pred blokom. In to, dokler sem jaz tu ne bo dopustno. Ne, samo povem to dejstvo, drugače pa tam, kjer je prostor, absolutno naredimo. Odgovor na repliko, izvolite.

GOSPA MAG. KATJA DAMIJ

Ja, hvala. Bom čisto kratka. Recimo jaz imam problem v ulici, ko ste že dali parkomate, pa ste jih umaknili, ni na zelenici, ni na pločniku in imela sem isti problem tudi v Šiški, v Kosezah, ne na teh blokih Bratov Učakar, ljudje tam parkirajo, režim parkiranja se je izoblikoval skozi 50, 60 let, stanujejo tam, toliko kot je blok star, toliko časa ljudje parkirajo tam. Lahko vam pošljem podatke, pridete pogledati.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Gospod Horvat Igor.

GOSPOD IGOR HORVAT

Hvala za besedo. Jaz bi tukaj dopolnil kolegico iz Svetniškega kluba Demokratov.. Skratka menimo, da Ljubljana potrebuje jasno dolgoročno in trajnostno prometno strategijo. Strategijo, ki bo usmerjena v izboljšanje pretočnosti, večjo dostopnost javnega prometa in zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje in kakovost življenja v mestu. A hkrati želimo v tej razpravi izpostaviti nekaj vidikov, ki se nam zdijo pomembni za uspešno izvedbo sprejetih načel, predvsem z vidika izvedljivosti vključevanja občanov. In ravnovesja med prometno učinkovitostjo ter uporabniško izkušnjo naših občanov. Izpostavil bom dva problema, in sicer parkiranje v Mostecu. Tukaj je potreba po uravnoteženem pristopu. Sam sem tudi postavil svetniško vprašanje, dobil sem bom temu rekel dokaj jasen in konkreten odgovor in sam želim tudi, da se bi tega izvajalo. Mostec je namreč za Ljubljančanke in Ljubljančane izredno pomemben in ni le parkirišče, je priljubljena rekreacijska točka, zelena oaza in prostor druženja, kamor ljudje prihajajo peš, s kolesi, pa tudi z avtomobili, zlasti družine z otroki in starejši. Razumemo potrebo po omejevanju motornega prometa in po ohranjanju naravnega značaja območja, vendar pa menimo, da mora biti prestop k spremembi parkirnega režima postopen, sorazmeren in dobro premišljen. Pred vsako spremembo bi bilo smiselno zagotoviti ustrezno nadomestno parkirišče v neposredni bližini, po možnosti z urejeno pešpotjo do Mosteca, okrepiti javni prevoz, izredno pomembno kolesarske povezave do tja ter predvsem občane pravočasno obvestiti in vključiti v proces. Prometna politika, ki zasleduje okoljske cilje mora hkrati ohranjati tudi socialno dostopnost mestnega prostora. Ne smemo dopustiti, da bi dobrohotni ukrepi nehote postali ukrepi izključevanja tistih, ki si težje privoščijo druge oblike mobilnosti, na primer starejši, mamice z otroki in podobno. Kot drugo točko bi izpostavil časovnico za uvedbo rumenih pasov, izvedljivost komunikacije in sinergijo. Demokrati. načeloma podpiramo širitev rumenih pasov ter učinkovitega ukrepa za povečanje pretočnosti javnega prometa in spodbujanje

trajnosti oblik mobilnosti. Vendar pa menimo, da mora biti časovnica njihove izvedbe realno izvedena in usklajena z drugimi projekti, predvsem z razvojem LPP, prenovami cest in prometne tokovi v posameznih četrtih. Tu je potrebno. Tu je zelo pomembno, da tudi izkoristimo četrtne skupnosti, da nam dajo pripombe, predloge in to tudi upoštevamo. V preteklosti smo bili pri podobnih projektih večkrat priča, da se izvedba začne hitreje, kot se lahko ustrezno prilagodijo prevozne poti, signalizacija ali obveznosti, obveščanje uporabnikov, zato pozivamo mestno upravo, da pripravi jasen načrt fazne izvedbe rumenih pasov, torej fazno, pravočasno obvestiti občane o spremembah in njihovi časovnici in pri tem tesno sodelovati s četrtnimi skupnostmi. Le na ta način bomo zagotovili, da bodo spremembe sprejete z razumevanjem in podporo, ne pa z nejevoljo in zmedo. Spoštovani svetniki in svetnice, spoštovane gospod župan, prometna strategija ni dokument, ki ga bi bilo mogoče razumeti kot končnega. To naj bo živ proces, ki mora živeti z mestom in njegovimi prebivalci ves čas. V tem duhu predlagam, da Mestna občina Ljubljana pri izvedbi prometne strategije vzpostavi mehanizem rednega poročanja mestnemu svetu o napredku in izzivih pri izvajanju posameznih ukrepov, zlasti tistih, ki neposredno vplivajo na kakovost življenja in v posameznih četrtih. Le z odprto komunikacijo, s sodelovanjem in prilagodljivostjo, bomo zagotovili, da prometna politika ne bo le tehnično korektna, temveč tudi človeško razumljiva in družbeno sprejemljiva. Zato, kot rečeno, Demokrati. bomo podprli to točko. Seveda pa se veselimo, da boste upoštevali te naše sugestije. Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospa Babnik.

GOSPA MARUŠA BABNIK

Vsem skupaj še enkrat lep pozdrav. Celotna prometna strategija Mestne občine Ljubljana za obdobje 2025-2032 se predstavlja kot vizionarski dokument prihodnosti, kot pot k ogledni nevtralni, trajnostni in varni prestolnici. A za mnoge prebivalce, ki vsak dan hodijo, kolesarji ali vozijo po nevarnih, poškodovanih in neurejenih cestah, ta strategija zveni kot lep plakat, obešen čez razpoko v asfaltu. Medtem, ko dokument govori o mestu kratkih poti in 15 minut na mestu, številni Ljubljančani živijo v soseskah, kjer se tudi 5 minut na pot lahko spremeni v tveganje za poškodbo ali nesrečo. Eden bolj hudih problemov, ki jih strategija skoraj povsem spregleda, so nepregledna križišča, nevarni cestni odseki brez ustreznih prometnih ogledal in znakov. Na mnogih lokalnih cestah, zlasti na območju Sostra, Bizovika, Viča, Podutika in Rudnika, vozniki v križišča vstopajo na slepo. Za oris v četrtni skupnosti Sostro smo pregledali, predlagali rekonstrukcijo popravilo ali izboljšanje varnosti na 63 posameznih odsekih. Treba je upoštevati in verjeti ljudem, ki tam živijo, ampak smo žal prepogosto preslišani. Pogosto so ograje, vegetacija ali slabo umeščene oglasne table ovirajo vidljivost, občina pa kljub številnim opozorilom krajanov in svetov četrtnih svetov ali mestnih svetnikov ne zagotavlja osnovnih varnostnih ogledal in prometnih znakov za umirjanje hitrosti. Ceste brez prometnih ogledal in osrednjih oznak so nesreče na čakanju. In v zadnjih letih so jih ljudje že večkrat doživeli na lastni koži. Takšne pomanjkljivosti niso tehnična malenkost, temveč resna grožnja življenju in varnosti. Velik del mestnih in primestnih prehodov za pešce ostaja neosvetljeno ali brez opozorilne signalizacije. V okoljih, kjer je promet gost in hitrosti presegajo dovoljene meje, takšne razmere pomenijo neposredno nevarnost za otroke, starejše in gibalno ovirane. Številne prometne nesreče, tudi s smrtnimi izidi, so se zgodile prav zaradi nevidnosti pešcev v slabih svetlobnih pogojih medtem, ko občina v strategiji sicer omenja varnostno kulturo, a ne določa konkretnih rokov za uvedbo svetlobnih opozoril na kritičnih prehodih. Namesto, da bi se hitreje nameščali opozorilni semaforji, LED svetlobni trakovi ali nadzorne kamere na nevarnih točkah, strategija te težave omenja zgolj posredno, kot del promocije varne hoje. Toda prebivalci ne potrebujejo promocije, potrebujejo luči, znake in zaščito. Celotna prometna strategija Mestne občine Ljubljana izpostavlja kolesarjenje kot enega od petih ključnih stebrov mobilnosti in poudarja željo po hitrih in varnih kolesarskih povezavah, a realnost na številnih cestah je nasprotna, kolesarske steze so narisane na poškodovani, razpokani ali zoženi cestiščih, kjer se kolesarji borijo za prostor z avtomobili, tovornjaki in avtobusi. Zaradi razpok, kanalov, robnikov in lukenj mnogi kolesarji zavijajo na vozišče, kar povečuje tveganje za trke. Občina pogosto poudarja kilometre urejenih kolesarskih poti, a pri tem ne ločuje med dejansko varnimi kolesarskimi površinami in zgolj prebarvanim asfaltom. Barva ni infrastruktura. Varno se ne meri v metrih barve, temveč v številu kolesarjev, ki se domov ali v službo vrnejo brez poškodb. Medtem, ko se strategija osredotoča na dolgoročne cilje, številne ceste že danes predstavljajo akutno nevarnost - luknje, posedline in razpoke v asfaltu, poškodovani robniki, uničeni

jaški in manjkajoče označbe ogrožajo vse - pešce, kolesarje in voznike. In mnogi mestni svetniki na to s svetniškimi vprašanji tudi opozarjamo. V številnih primerih so te poškodbe že več let prijavljene pristojni službam, a ostajajo neodpravljene, vozniki se jim izogibajo z nenadnimi manevri, kar povečuje možnost nesreč. Občina bi morala izvajati stalno preventivno vzdrževanje, a v praksi se vzdrževalna dela pogosto izvajajo ob večjih investicijah ali pa pred volitvami. Strategija govori o celostnem načrtovanju, vendar ni jasno, kdo konkretno odgovarja za vzdrževanje prometne varnosti v posameznih četrtnih skupnostih. Civilne pobude, opozorila in peticije pogosto krožijo med oddelki in brez končnega odgovora. Prebivalci, ki opozarjajo na nevarne odseke, dobijo splošne odgovore o upoštevanju strategije, medtem ko nevarne ceste ostanejo enake. To krepi občutek, da se varnost prebivalcev meri po lokaciji, več vlaganj v središče manj na obrobje. Dokumentov je obsežen seznam dosežkov Slovenska cesta, Petkovškovo nabrežje, Čufarjeva ulica, Center Golovec. Vsi ti projekti so zelo dobrodošli, a vsi se nahajajo v mestnem središču ali skoraj v bližini. Po podatkih Agencije za varnost prometa je bilo v Mestni občini Ljubljana med letom 2018 in 2024 zabeleženih 19.842 prometnih nesreč, kar pomeni povprečno 7 nesreč na dan. Kljub temu dokument o varnosti govori predvsem v abstraktnih ciljih, zmanjšati število nesreč, izboljšati občutek varnosti, spodbuditi kulturo vožnje, tukaj žal brez merljivih ukrepov, rokov in natančnih lokacij to ostaja le deklaracija. Prebivalci, ki vsak dan hodijo po cestah brez pločnikov, z otroki prečkajo ne osvetljene prehode in kolesarijo po razpokanih cestah, strategijo berejo kot dokaz, da mestna oblast raje govori o prihodnosti, kot gleda pod noge. Če pa želi Mestna občina Ljubljana povrniti zaupanje ljudi, mora iz trajnosti in mobilnosti narediti najprej varno mobilnost, zato potrebujemo javni zemljevid nevarnih točk s prioritetami sanacij, ki bi bil dostopen občanom. Redno vzdrževanje in popravila obstoječih cest, ne le priprava novih projektov, svetlobno označene prehode na vseh prometno obremenjenih točkah, obvezno preglednost križišč z ogledali in jasnimi znaki, ločene fizično zaščitene kolesarske steze, ne le pobarvane pasove na poškodovanem asfaltu in transparentno poročanje o izvedenih sanacijah, da prebivalci vedo, kje so obljube uresničene. Dokler se strategija ne bo spustila na raven vsakdanjega pločnika in razpokanega cestišča, bo ostala samo strategija, ne pa resničen korak k varnejši in dostopnejši Ljubljani. Mestna občina se rada pohvali, da sodi med 100 evropskih mest na poti do podnebne nevtralnosti, Toda podnebna nevtralnost brez osnovne prometne varnosti je pač prazna fraza. Zelena mobilnost se začne s trdnimi cestami, varnimi prehodi in jasno signalizacijo. Zato zahtevamo, da Mestna občina Ljubljana s svojo prometno strategijo dopolni z dejanji, ki bodo najprej zaščitila življenja in zdravja ljudi, šele nato zmanjšala ogljični odtis. Prebivalci Ljubljane ne prosimo za luksuz, pač pa zahtevamo varnost, red in odgovornost. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospod Huzjan.

GOSPOD IŠT IŠTVAN HUZZAN

Hvala za besedo. Ob pregledu dokumentov in besedila, moram reči, da tak strateški dokument ne moreš ne podpret. To v resnici je fantastično napisano, super je, mi bomo tudi glasovali za. Več kot to, mislim, da pa, če takole lahko malo hudomušno, kot reče gospod župan meni včasih lahko rečem, če bi 10 let nazaj vsi skupaj volili Levico, bi tako mesto že imel. 15 minutno mesto, a ne, glede na četrtno skupnosti. Ja, stara ideja, veliko se je že govorilo o temu. Fantastično. Želim si to, imam pa pol pomisleke, ker niso vse, niso stvari izključljive tudi na današnji seji. Prej smo predloge za OPN sprejemal potem pa, zdaj pa ta strategija za promet. Včasih imam občutek, da je strateški dokument niti blizu ne pride pol temu kar se tukaj pa dejansko dogaja zaradi tega ker, če po eni strani sprejemaš širjenje avtoceste, več parkirišč, po drugi strani hočeš imeti manj avtomobilov, enostavno ne gre skupaj. In tudi po teh parih letih sedanja tukaj in razpravljanja pri OPPN-jih, sprejemanju osnutkov OPPN ali pa lokacijskih preveritvah in podobno, pri Levici vedno, vedno razpravljamo o tem, da je treba, ne smemo pozabiti na javno infrastrukturo, ne smemo pozabiti na vrtnice, ne smemo pozabiti na zdravstvene domove itd., ampak potem je vedno Luz kot pripravljavec reče, jaz saj je pravna podlaga, saj je dovolj mest v resnici, pa naj gre v Šentvid, če so iz Trmovega peljati otroke v vrtec ali pa v zdravstveni dom. Samo, kako je pol to petnajstminutno mesto? Ne gre ne, te stvari niso nekako niso skladne. Tako, da predlagam, da se bolj poslušaj Levico.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. smo poslušali natančno. Gospa Honzak. Evo, poslušamo Levico.

GOSPA URŠKA HONZAK

Hvala za besedo. Jaz se bom dotaknila dveh točk v prometni strategiji, in sicer javnega potniškega prometa in pa motornega prometa in bom tudi jaz v bistvu ponovila kar je povedal, kar je povedal že tovariš Huzjan. Če bi poslušali Levico, bi bilo marsikaj od tega že uvedeno. Pri javnem potniškem prometu, prenova LPP linij in optimizacija frekvenc voženj. Pa po moje lahko naštejemo, kolikokrat smo imeli svetniške pobude na to temo in potem nazaj dobimo odgovor od LPP. Ja, vi si izmišljujete podatke, samo zaradi vas se pa zdaj pa manjša število voženj z LPP. Nisem si jaz zmisllila tega podatka in nismo si ga mi v Levici izmislili, ampak želimo pomagati, ampak ne pač ne, ker je Levica predlagala ali ne vem zakaj. Podaljšanje mestnih linij v sosednje občine. To se že dela, res je, super. Uvedba tangencialnih, hitrih in nočnih linij. Na prejšnji seji je tovarišica Blajhribar Kubo predlagala nočne linije LPP. Pa se spomnite kaj ste rekli? Odgovor je ne, ampak to bomo zdaj danes sprejeli v predlogu celostne prometne strategije. Super a pol, zdaj ravnokar priznavamo, da je to kar bomo danes sprejel samo črka na papirju, ki jo lahko zdaj stran vržemo po tej seji? To je noro, gospod župan, to je noro. In dali smo denar za to celostno prometno strategijo. Super je na papirju vse super, ampak zdaj pa lahko stran vržemo ker pač ne, to se pač ne bo zgodilo. V prejšnji celostni prometni strategiji je pisalo, da se bo uvedlo več rumenih pasov na vpadnicah. Pa smo v prejšnjem mandatu dali pobude, kaj pa bo, kdaj pa bo rumeni pas na Tržaški, pa kdaj bo rumeni pas na Dolenjski pa je bilo, ja ne, to ni predvideno. Pa ne vem zakaj sprejemamo takšne ukrepe. Ne vem prednostno vodenje vseh oblik JPP v križiščih, super ukrep, bomo to res naredili? A bomo te stvari naredili? Integracija vseh vrst javnega potniškega prometa itd. Vsi ti ukrepi glede javnega potniškega prometa, preden bom prišla do rečnega prometa, pa rajši ne bom, ker dajmo najprej urediti javni potniški promet na cestah predno se lotimo Ljubljane. Tudi, a se zavedamo kakšno je pa v zadnjem času stanje LPP in javnega potniškega prometa v Ljubljani? Vsak dan, vsak dan so kolone avtobusov na Slovenski in Dunajski cesti. Pa gospod župan zadnje čase govorite, ja, to govorijo samo tisti, ki ne uporabljajo LPP-ja. Vam jaz povem svoj primer. Prejšnji teden sem prišla sem na sejo kadrovske komisije kjer pač je bila v prejšnjo sredo in sem prišla sem, ja v center sem lahko prišla iz službe z avtobusom, nazaj ko sem šla ob ene pol treh sem se sprehodila nazaj do službe na Gospodarskem razstavišču, sem šla peš ampak jaz lahko grem peš. Ni problema. Eni ljudje pa ne morejo iti peš in jim popolnoma nič ne pomaga, da imamo tam kolono 20 avtobusov na Slovenski cesti vsak dan, ki stojijo, stojijo, se ne premikajo. Kaj pa starejši ljudje? Kaj pa ljudje, ki imajo velik prtljage? Kaj pa ljudje, ki se jim mudi nekam? A oni pa pač kaj? Kaj ne uporabljajo LPP-ja, ja, ga res vedno manj uporabljajo, ker je tako slab in ni pa rešitev tega ena taka lepa celostna prometna strategija. Spet, saj jo bomo podprli, ampak ali bo iz nje kaj dejansko nastalo? Ali se bo karkoli spremenilo v Ljubljani ali bo res treba voliti Levico kot smo prej rekli, da se bo kaj spremenilo. Pa mislim, da podobne neke kritike prihajajo z vseh strani, ne samo s strani s strani Levice. Tudi kar se tiče motornega prometa, uvedba enotne omejitve hitrosti na ulicah znotraj Fabianijevega obročja in v stanovanjskih soseskah na 30 km/h ter uvedba enotne omejitve hitrosti na vseh vpadnicah na 50 km/h. V prejšnjem mandatu smo predlagali točno to, a se bo to izvedlo? Super ukrep, povečal bo varnost, povečal bo verjetno pretočnost. Super ukrep. Ali se bo to res izvedlo gospod župan? Ker če pa je zdaj odgovor na vse kar je tukaj noter ne, potem je pa popolnoma brez veze, da to strategijo sprejmemo. Potem je pa MOL stran vrgel denar, ki ga je porabil za to, sicer ta sicer lep dokument.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Bom dal repliko, ker taka zloraba, volite Levico tudi vi v SDS, zdaj se sliši kako bo to urejeno. Tako, da boste imeli vsaj urejene ceste. Nočne linije, ko sem rekel ne. Da, ne, ker govorimo o uri, 20 minut. Mi imamo nočne linije. Ob polnoči namesto 20 čez polnoč, pa zjutraj. In po vseh izkušnjah ne potrebujemo, ne bo jih, ker nekdo skrbi tudi za bilanco, jaz skrbim za bilanco. Rumene linije Tržaška, ne, kolikokrat smo povedali. Rumene linije Tržaška, prof. Lipar, vsi so povedali, da 80 % prometa gre takoj desno na Tbilisijsko in zdaj v bistvu se to riše, tudi to sem povedal javno, ampak tudi vam tukaj. Dunajska, vi ki ste peš, pa rada hodite, kolona 20 avtobusov. Menda tudi tisti, ki ne volijo Levico, ali pa ki volijo Levico zastopijo, da v času prenove Dunajske, podvoza, se ne da urediti. Jaz se pa zahvaljujem delavcem, ki niso sicer naši, so delali za Slovenske železnice oziroma državo, da so omogočili v petek zadnji asfalt, grobi asfalt, da je lahko teklo. Tisto, kar je bilo avtobus dva dni v tistem času, še enkrat bom ponovil. V tem križišču, dokler ni bilo policije, da je uravnavala, je stalo, ker so zaprli križišče. In najbolj mi je pa vseh tole, Helsinki je bil objavljen kot primerno mesto zaradi ulic 30 na uro. Ljubljana

ima 1627 ulic, od tega že 35 % teh ulic 30 km na uro. Smo pred Helsinkom. Ampak to Levico ne zanima, ker drugače ne bi mogla diskutirati. Gospod Horvat Jožef.

... /// ... iz dvorane – nerazumljivo ... ///

GOSPOD JOŽEF HORVAT

Ne, ne mislim.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

No, jaz sem mislil, vprašam, ker ste dobili direkten poziv. Izvolite gospod Horvat, se opravičujem.

GOSPOD JOŽEF HORVAT

Hvala za besedo. Lepo pozdravljeni vsi. Jaz bi pa tukaj opozoril na nek paradoks, ki se bo zgodil še v večji meri kot je sedaj. In sicer vsi se zavedate ali pa ste slišali ali pa doživljate, da so zjutraj pasovi na avtocestah polni in da se dela tretji pas in se promet povečuje, kaj pa ta promet prinaša v Ljubljano? Torej slab zrak, zasedena parkirišča, živčnost ker domačini ne moremo niti s svojih ulic ven ker je vse zasedeno. Pred tremi, štirimi leti smo na eni razpravi, sem jaz podal predlog, da se bo treba enkrat končno odločiti kaj s tem LPP? A smo mi dosegli zenit tega pa vam lahko rečem, da hodim veliko po svetu, pa da imam odprte oči. Tam so pač rekli, mi imamo vizijo, kaj bo čez 10 let, čez 10 let bo tukaj prometa v Ljubljani še in še. Kam ga naj damo, a so P+R za to narejeni, da je na pol prazno, ponekod, na Viču, pa še kje je polno in bi lahko te stvari tudi v Črnučah postavili pa se vse skupaj stoji. Zato sem jaz podal predlog, da enkrat skupaj mesto Ljubljana in država rečeta LPP ni več učinkovit. Mi se iz enega dela mesta peljemo v drugega skoraj več kot uro. Kaj pa je, župan, kar priznajte, da ste na prireditvi v Črnučah rabili 45 minut, pa da ste na temle pri Ruskem caru avto obrnili, pa nazaj na obvoznico. Ne se sprenevedati. Vemo, v čem je problem. Ampak pol boste dobil besedo, ne skakat. No in potem, ja imate repliko. In potem lahko ali pa komentirate ampak vi ste tudi rekli, ne mi skakati v besedo pa še marsikomu drugemu. Zato jaz predlagam, da se skupaj z državo enkrat končno odločimo, pa rečemo čez 10 let ne želimo prometa, tega kot je v Ljubljani, pa usmrjenega zraka, ki nas uvršča na ne vem katero mesto, ker promet pa je generator slabega zraka in rečemo, mi moramo zbrat približno 3 milijarde evrov, pa še nekaj bo država dodala in narediti podzemno železnico, ki bo peljala postopoma, ki se bo izgrajevala s prvim krakom o Črnuč do Dolgega mosta. Ker to kar je bilo napovedano, da bo podzemna železnica, pa je to v bistvu samo pokrit del, da rešujemo neko kolesarsko stezo. Pa še nekaj tamle na Vižmarjih, to ni podzemna železnica. Drugi krak pa bi potem moral peljat tudi od Stanežič pa do Polja in na teh krakih bi skrajšali čas potovanja kar ga jaz poznam, pa recimo, da potujem kar veliko tudi z podzemno železnico po tujini za 7 minut se iz razdalje Črnuč pride v center s takim ritmom, kot ga izvajajo to v tujini 7 minut s štirimi postajališči. A boste verjeli, da nobeden ne bo hotel iti z avtobusom, mislim z avtom v Ljubljano? Verjamem zato ker nima smisla. Na to podzemno železnico lahko vzame sabo električni kolo, skiro marsikaj od te novodobne pač mobilnosti in naredi tisti korak še do svoje službe. Pa verjamete da so najprej ponudili tujin, pa recimo rečeva London, da je tole rešitev. Potem so sprejeli pa tudi tiste ukrepe za malo bolj trde glave in so rekli center mesta bo pa z vinjetami oziroma s plačljivostjo in to sta korenček in palica in vas bo pa pač še enkrat morala srečat pamet pa reči ne bo, ne bo šlo več naprej po tem sistemu, ker kdo se bo pa iz Nadgorice peljal ali pa s Podgorice peljal uro 20 v BTC. Ali pa po drugi strani. Ker to ne pelje nikamor. Mi smo zašli v neke kalupe kjer se sploh ne da več drugače razmišljati. Mi smo ko eni privezani na steber in koliko nas veriga spusti toliko smo sposobni, ampak dajte malo pogledat čez plot pa reči, ja. Mi lahko s podzemno železnico prepeljemo velike količine ljudi v kratkih razdaljah in dolgih razdaljah. In pridejo brez avtomobilov. In to bo to, ne bomo rabili v vseh podjetjih, ki pač šparajo svoja parkirišča za zaposlene ampak s tem tudi onesnažujejo zrak in to je to. Samo najprej korenček ponudimo, potem pride pa tudi palica. Se pravi, da želimo, da živimo tukaj zdravo pa živimo tudi, da to ne obremenjuje vse druge. Zakaj bi jaz moral na to sejo priti ne vem z električnim kolesom pa paziti, da me 5 ljudi ne povozi tamle ko grem čez prehod za pešce. Ker tudi jaz verjamem, da je preveč avtomobilov, ampak da pridem pa v sedmih minutah do semle, pa še 7 minut vsaj peš, je pa to kar si želimo, kam naj bi ta strategija peljala. In mislim, da poguma vam manjka, poguma, vizije. To ker če tako kot je gospa Honzak rekla, eno govorimo na eni seji, drugo na drugi, ampak ja mi se lahko sprenevedamo od amena dokler ne mislimo resno pa neki spremenit, do takrat je samo premlevanje leve na desno, desne na levo, sem in tja. Ja treba bo ugriznit v kislo jabolko

investicije, ki jih bo pripeljala, pa še neki. Vsi so govorili, da je problem vrtanje, ker je podtalna voda. Joj, jaz sem se pogovarjal s strokovnjaki z geološkega zavoda, ki so rekli pa kdo vam je to rekel? Ja na razpravah še prejšnjič, ko smo imeli, ko sem jaz podal pred tremi leti ali kdaj je bila zadnja delavnica tamle na OGD, to je bilo neki časa nazaj. Ne, ne to ne gre ker pač to teren ne omogoča. Vse je možno. Glejte kje v New Yorku kopljejo podzemno železnico, pa rešujejo stvari in vsaki taki izgovori so samo tisto, kar se temu reče, da smo omejeni v viziji in nimamo poguma pogledat, kaj to pomeni čez 15 let ali pa 10 let. Manjša mesta, Gradec je v tem postopku, da to dela, mi pa mi pa smo kot državna prestolnica. Tukaj pa si ne upamo tega reči, ja, ljudem omogočimo, da pridejo v 10 minutah z enega konca na drugega in pridejo k zdravniku v doglednem času, v službo, vsepovsod pa ne rabijo zato ne vem kakšnih LPP kolon, jih res ne rabijo. Samo pogledajte v oči vsem tem, ki tam stojijo in čakajo in rečejo, pa rajši grem peš. Zato so pa šoferji odpirali vrata, da so ljudje peš hodili, ker to nikamor ne pelje. Kako iz Črnuč v Šentvid priti z javnim prometom, ja uro in pol rabiš. Je sin hodil tja v šolo, pa vem. Sva bila v 10 minutah z avtom po Nemški cesti ali po obvozni, kakor hočete, tamle pa uro in pol. To ni, to ni življenjsko. Dajte malo razmisliti kako stvari v Ljubljani na dober način rešiti. Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Gospa Sever, izvolite.

GOSPA KSENIJA SEVER

Še enkrat hvala za besedo. Pri tej prometni strategiji so sodelovali vsi oddelki Mestne občine Ljubljana, javni potniški promet, ki naj bi imel zelo veliko pomembno vlogo, javni stanovanjski sklad, ministrstva in tako dalje. Veliko dela je bilo vloženo v pisanje te strategije. Je lepo po oddelkih, po aktih, ciljnih in tako dalje, vendar pogrešam. Morali bi postaviti cilje s časovnico ureditve prometa v Ljubljani za vsako leto posebej, ne do leta 2032. Ljubljana se z vsakim dnem ne letom bolj duši v prometu. K temu pripomoremo tudi mi, od prisotnih v tej dvorani se nas je velika večina pripeljala z avtom v mesto. Zakaj? Tudi zaradi javnega mestnega prometa. Strategija lepo postavlja 21 strateških ciljev, cilj pa ni realizacija. Ko sem prebrala tudi ankete, raziskave, predloge, hoja, kolesarjenje, se mi je postavilo vprašanje. Kakšna je statistika prebivalcev Ljubljane po starosti, da bodo na starost, ob upoštevanju zdravstvenega stanja kolesarili, hodili? Koliko so ti iz 17 četrtnih skupnosti oddaljeni od središča mesta in tistih 130000 ljudi, ki pridejo, se pripeljejo vsak dan v Ljubljano v službo? Zanimiv je podatek raziskave, koliko jih pride v Ljubljano z osebnim avtom. Kar 38 %, 11 % so kot sovozniki, 11 % pa se občasno pripeljejo z drugimi. In tudi predlogi o uvedbi vinjet za prihod v Ljubljano. Cilj, ki je naveden v strategiji, da je na 1000 prebivalcev 539 vozil in da naj bi se dosegel cilj na 1000 prebivalcev 475 vozil. Prosim za obrazložitev kako? To pa je zame utopija ali le strategija. Vsak polnoleten prebivalec danes takoj naredi šoferski izpit in ima cilj kupiti rabljen avto ali na leasing. Imamo otroke, vnuke, vsaka hiša, stanovanje ima vsaj 2 avtomobila, če ne 3. Najemniki stanovanjskega sklada dobijo v garaži parkirno mesto in vse ulice okrog blokov so zaparkirane. Pa govorimo o socialno šibkih ali če hočete, neprofitnih stanovanjih. Nakupa avta se ne da prepovedati, gospodarstvo pa temelji tudi na proizvodnji dobrin, torej avtomobilov. Zopet statistika, da kar 60 % meščanov se strinja, da je avtomobilov preveč. 71 % meščanov pa bi omejilo motorni promet na javnih površinah. Graditve parkirnih hiš v središču mesta pa privablja promet z avtom ravno v središče mesta. Pa pogledjmo, v krogu kilometra ali dveh imamo parkirno hišo na Miklošičevi, Kozolec, Trg republike, Kongresni trg, pri Pravni fakulteti. Sedaj naj bi gradili še pod tržnico, namesto da bi imeli čim več parkirnih hiš izven središča in seveda tudi parkirišč. Večkrat smo slišali tukaj v mestnem svetu, da Ljubljana potrebuje podzemno železnico, boljši železniški promet in časovno prevoz avtobusov na nekaj minut recimo 5 minut. Ljubljanski mestni potniški promet zamenjuje svoj vozni park, kar je zelo pohvalno, povečuje število avtobusov, tudi pohvalno ali pa imamo zadostno število šoferjev, urejene vozne rumene pasove, ni obroča za avtomobile okoli središča mesta, zato sedaj cele kolone avtobusov stojijo na Slovenski cesti. Zato ni kriv javni potniški promet ali mestna občina, ampak k strategiji bi morala pristopiti tudi država z urejanjem več vrst prevozov v mesto. Ta strategija v večini podaja rezultate in mnenja anketirancev. Konkretnih ciljev za boljšo pretočnost prometa v Ljubljani pa ni. Morali bi imeti več avtobusov, več železniškega prometa, podzemno železnico. Je pa v strategiji zelo poudarjena hoja, kolesarjenje, kar je z vidika zdravja prav, ni pa to nadomestilo za vse občane kot mobilne s prevozom. Pozdravljam, da se bodo urejala parkirna mesta v okolici blokov ali pa se bojo ti prebivalci vozili oziroma uporabljali za v službo mestni promet? Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa za razpravo. Kratka replika. Nekje ste nekaj narobe prečitali. Vsak dan vstopi Ljubljano 140000 avtomobilov. Od tega v povprečju v avtu je 1,1. 1,1, se pravi večinoma samo voznik. Tako, da tega, vi ste ene druge procente povedala.

GOSPA KSENIJA SEVER

38 %.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ne, ne.

GOSPA KSENIJA SEVER

Vsak je sam v avtu.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Tako je. Gospa Kovačič.

GOSPA DARINKA KOVAČIČ

Spoštovani vsi prisotni. Torej, tale celostna prometna strategija je očitno zelo aktualna tema ker nas je kar nekaj razpravljavcev že na to temo oziroma pri tej točki. Jaz se bom najprej ustavila pri dosedanji strategiji, in sicer so bili tudi takrat že zastavljeni oziroma določeni osnovni cilji tako kot pri tej, torej zmanjšanje deleža motornega prometa, izboljšanje in spodbujanje trajnostnega premikanja po mestu. To pomeni več gibanja, torej hoje, uporaba koles ali pa javnega prevoza. Ta sedanja strategija, ki jo imamo danes na dnevnem redu, pač v tem pogledu ni nič posebnega. Tudi cilji so bili podobni kot v tej sedanjosti strategiji, da gre za znižanje stroškov mobilnosti meščanov. Kaj to pomeni? Da bom jaz, če ne bom uporabljala avtomobila manj imela stroškov z bencinom, ali ne vem kaj? To so večje zadovoljstvo meščanov, manjše onesnaževanje okolja. To so vse pač neki splošni, neke floskule bi jaz temu tako rekla, ker nobenih konkretnih dokazov za take trditve ni. Potem sem se ustavila pri nagovoru župana. Vas, gospod župan ste napisal en uvodni nagovor k tej strategiji in isto ponavljate, da ste že izvedli številne projekte, ukrepe, s katerimi ste pomembno prispevali k višji kakovosti življenja meščank in meščanov. Ljubljano ste pripeljali v sam vrh trajnostnih mest. Ne vem po kakšni lestvici ste pač ugotovili, da ste na vrhu teh trajnostnih mest?

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Mednarodnih lestvicah.

GOSPA DARINKA KOVAČIČ

Tega pač v strategiji nisem zasledila. Potem sledi pohvala, da ste za mnoge dosežke prejeli številna mednarodna priznanja. Evropska komisija pač je uvrstila Ljubljano v misijo 100 podnebno nevtralnih in pametnih mest do leta 2030. Se pa moram vprašati, ali ste ta uvodni nagovor napisali preden je bila znana ta evropska lestvica o onesnaženo slabem zraku v Ljubljani, vemo vsi, da nas je po tej lestvici smo uvrščeni na 709 mesto od 761 mest. Se pa moram strinjati z vašo izjavo, gospod župan, da je treba narediti še več, da bo naš javni potniški promet hiter, učinkovit in privlačen in dostopen za vse. Saj smo slišali, koliko kritik je bilo danes že izrečenih ravno na javni potniški promet. Zanima me tudi, ali so bili vsi cilji iz predhodne strategije uresničeni? Zanimivo bi bilo pač pridobiti analizo takrat začrtanih določenih ciljev in dejansko uresničenih. Konkretni podatki manjkajo pri tej oziroma analize ni priložene. Potem v tej sedanjosti celostni prometni strategiji je glavni cilj, to smo slišali in tudi videli, da približno dve tretjinski delež naj bi predstavljali mobilnosti naj bi predstavljala hoja, kolesarjenje in javni potniški promet. Samo tretjinski delež pa uporaba osebnega avtomobila. Zdaj, kot so že mnogi pred mano navedli, te cilji so na papirju lepo zveneči ali pa z besedami, v praksi pa težko izvedljivi. Kot vemo tudi o kolesarskih poteh, je bilo danes že kar nekaj besed. Kolesarske poti so nefunkcionalne, nevarne, jih ni. S tem, da so samo na določenih cestah začrtali pač črte, ki naj bi pomenile steze za kolesarje, je nevarnost tako da to ne pomeni da gre za varne kolesarske poti. Če se obregnem ob to, da smo iz naše Četrtna skupnosti Črnuče že ne vem kolikokrat podali predloge pozive, da naj se uredi

kolesarska povezava od Domžal preko Šentjakoba po Šmartinski cesti do pač naprej do centra Ljubljane. Tu koledarske varne povezave nimamo in ta povezava je po mojem mnenju neustrezna, da ne rečem smrtno nevarna. Ampak kaj več o teh koledarskih smo že itak slišali, da povezava, kot navaja ta strategija naj bi bila tudi povezava s sosednjimi občinami. Ampak ravno to kar sem zdajle omenila z Domžalami ali pa z Dolom, če hočete, take koledarske povezave, varne poudarjam varne, nimamo. Pa še nekaj mogoče v zvezi z anketami, ki so tudi navedene v tej strategiji. Kot se mi zdi, so bile te ankete podlaga ali pa ena od podlag za pripravo te strategije. Pač izpostavila bi samo nekaj trditev, recimo 66 % meščank in meščanov se strinja s trditvijo, da je avtomobilov preveč in se naj omeji dostop in s tem izboljša razmere za hojo, koledarjenje in javni potniški promet. Ja, po mojem mnenju ima marsikdo od teh anketirancev tudi svoj avtomobil, ki ga, če ne vsakodnevno ali vsaj občasno, uporablja, motijo pa ga mogoče sosedje, ki so mu zasedli parkirno mesto pred blokom recimo ne. Potem 71 % meščank in meščanov podpira omejevanje motornega prometa na javnih površinah v strnjenih stanovanjskih soseskah. Tudi na to smo že danes nekaj slišali. Ja, seveda saj ljudje nimajo kje parkirat, kot je bilo že rečeno, te stanovanjske soseske so bile zgrajene pred 40, 50 ali več leti, takrat so bili popolnoma drugi standardi glede števila parkirnih mest v okolici teh stanovanjskih blokov oziroma naselij, danes pa, kot vemo, je že skoraj na vsako stanovanje, prideta po dva avtomobila in je problem parkiranja dejansko pereč. Pač avtomobilov je toliko kot jih meščani potrebujejo. Nihče jih nima več zaradi ne vem, ker slučajno ne bi imel kam vložiti svojih denarnih sredstev. Jasno. Potem se pa parkira po igriščih, zelenicah, pešpoteh pa še kje. Kaznovalna politika smo tudi že slišali nekaj o tem. Ta ne bo rešila problema. Treba je zagotoviti zadostno število parkirnih mest recimo pod že dosedanjimi parkirnimi površinami na nivoju zemlje se lahko zgradijo podzemne garaže, lahko se zgradijo pod parki, pod zelenimi površinami. Primer je tukaj v centru Kongresni trg, ko se je parkirna hiša gradila pod parkom oziroma parkiriščem.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ne drži. Pod parkom ne drži, no.

GOSPA DARINKA KOVAČIČ

No, v glavnem. Potem bi se mogoče ustavila samo še pri strateških vodilih, kot so navedena v strategiji. Zagotavljanje hitrih in zmogljivih koledarskih povezav iz to sem že omenila, iz sosednjih občin, kot sem rekla iz Domžal ali pa iz Dola preko Šentjakoba naprej do centra po Šmartinski cesti. Take koledarske povezave nimamo in potem bi po tej strategiji naj uporabljali kolo. Težko, smrtno nevarno po mojem. Če bi samo omenila pa ne vem, mogoče je kdo to tudi zaznal. Če ste bili kdaj v državah z visoko kulturo uporabe koles, na primer Belgija, Nizozemska, tam ste lahko opazili na železniških postajah na tisoče, bom rekla, na tisoče koles, to pomeni, da se ljudje pripeljejo iz okoliških krajev, ampak po varnih koledarskih poteh do železniške postaje in od tam potem z vlaki naprej v večja mesta, na delo in v šole. Predlog, da se izpelje ekskurzija, pa se gre z vlakom ne vem iz Bruslja v eno 100 km oddaljeno mesto pa boste videli kako to zgleda na železniških postajah. O hoji kot enem izmed predlogov, tudi smo že danes nekaj slišali. Vsi ne zmorejo hoditi več 100 m, kot naj bi predlagali po tej strategiji. Posebej starejši, mamice oziroma tudi očetje z vozički, ki da ne bomo samo mamice vedno izpostavljali, pridejo ljudje, ki se ne znajdejo ne vem po mestu, tako da vsak odrasel človek, kot vemo, s povprečno kondicijo prehodi 4 kilometre na uro, približno, povprečno, so pa zaselki, ki so oddaljeni od centra mesta ali pa saj od tistih nujno potrebnih dejavnosti, ki jih vsakodnevno ljudje uporabljajo, je to šola, zdravstveni dom, trgovine. Po peš, s hojo ne bodo prišli daleč. Tako, da tudi ta predlog oziroma cilj je po mojem težko dosegljiv. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ena kratka replika. Jaz sem vas poslušal, tudi vi imate pravico do svojega mnenja, ampak najprej to, železniški promet je v domeni države. In vaša vlada je vodila to državo tri mandate, pa se ne spomnim niti ene proge, ki je bila narejena. In druga zadeva, kar se pravi, gospa Babnik, vzdržite se prosim. Druga stvar, ki je, 15 let nazaj je mestna občina uradno ponujala, poudarjam še enkrat uradno ponujala v vseh teh naseljih, Fužine, Štepanjsko naselje, da jim damo naše površine, konkretno v Fužinah tam pri knjižnici v brezplačno uporabo, da si naredijo spodaj garažno hišo. Tako, kot je kupil stanovanje, si mora kupiti tudi garažo. Veste, koliko je bilo odziva, da bi v to šli? Od 3000 stanovalcev jih je bilo 30 za to. Pa smo rekli, damo to, pomagamo s projekti, vse tako, ampak garažo vi gradite. Če kdo misli, da

bo mestna občina, to kar zdaj razkladate in nakladate, da drugače ne rečem, gradila garaže, pa jih potem dala v najem po 70 EUR, odgovor je ne. Gospod Striković, izvolite.

GOSPOD DENIS STRIKOVIĆ

Spoštovane, spoštovani. Jaz mislim, da je tukaj Mestna občina Ljubljana kar se tiče te strategije pogrnila na izpitu. Zdaj sem gledal tudi ta magnetogram junijske seje leta 2017, ko smo takrat sprejemali strategijo, med tukaj prisotnimi je gospa Sever in moja malenkost smo razpravljali takrat na točki in sem zdaj razmišljal, če bi vam prebral ta magnetogram, ki bi lahko zelo podobno razpravljali. Zdaj pa glede teh procentov, mi je to ena od stvari zakaj je porazno. Takrat sem razpravljali tudi glede metodologije. Sam kot raziskovalec mislim, da je to popolnoma zgrešena metodologija, ki ni vezana na neko dolžino potovanja in ni enakovredno. Če bi zdaj dal metre ob vsakem tem potovanju bi videli, da so procenti v tem zelo različni in tako župan kot ekonomist bi znal to dobro potem izračunati. In mislim, da je ta hoja je nekako vrinjena tukaj noter, da ne bi videli mi te katastrofalne slike, ki jo imamo v Ljubljani in če damo hojo stran, boste videli da se celo približajo prevozi z avtomobilom na okrog 70 %. Ja, župan, jaz sem hodil v jaslice 700 m stran, v osnovno šolo 100 m stran, v vrtec 500 m stran, v gimnazijo 5 km, na faks 9 km, na 13, 15 km. To niso primerljiva potovanja. 100 m nisem mogel iti z avtomobilom od svojega bloka do osnovne šole. Tako, da to se ne more sešteti. Ni primerljivo, če gre nekdo nekam 100 m in nima nobene druge izbire, ali gre nekdo nekam 15 km in s tem pokaže ali je zbral v avtobus, ali je šel z avtomobilom, ali je šel s kolesom, peš je pa sploh takih razdalj zelo malo. In že takrat sem omenjal Nove Fužine iz nekje iz Preglovega trga do središča mesta je potrebno prehoditi 5 km. In se tudi večkrat se zgodi na mesec, da grem peš, uporabljam tudi to dolžino, ampak to so redke izjeme, ko se ljudje odločajo, da gredo tudi tako dolžino peš. Tako, da potem vidimo, evo zdaj imamo nek kakor je župan je najavil, imamo nek trojček pogovorov o prometu, torej prejšnjo sejo smo se o LPP tej podrazitvi vozovnice, danes o strategiji, potem pa gremo o parkiranju zgleđa naslednji mesec. Tako, da je to vse je nekako povezano in tudi neka splošna debata je povezana. Tako, da to so te, nekatere stvari se pač nadaljujejo in lepo zvenijo, tudi te stvari, ki jih jaz so zelo podpiram. Ampak do zdaj smo že ugotovili, da pač strategija ni zavezujoč dokument. Mi tudi na koncu vidimo, da nima ta strategija nekega velikega efekta. Lahko vidimo, da se je celo promet poslabšal od prejšnje strategije do te. Že to in to po vaši metodologiji. Zdaj, kakšno bi bilo realno stanje, če bi se neka realna metodologija bilo drugačna zgodba. Tukaj realno so pač stojijo strokovnjaki in so neke točke, ki so povezane strokovne, so pa druge stvari, ki so pač neke politične, ki so ideje, ki jih mesto želi izvesti noter tako, da to ni popolnoma nek strokovni dokument in vidimo, da ni zavezujoč. Tudi kaj pa pričakujete, saj gospoda Zorana Jankovića tudi druge stvari niso omejile, zakaj bi ga ta strategija omejila? Tako, da nekih prevelikih pričakovanj glede tega nimam. Se pa lepo pogovarjamo, ko se pogovarjamo nekaj kompletno o celotni tej sliki. Zdaj imamo v strategiji kako bomo omejili promet s tem da bomo zmanjšali cestne površine, zdaj smo pa v prejšnji točki smo pa pri osnutku potrdili, da širimo ceste. Pri vseh razvojih mest, se je pokazalo, če damo boljše pogoje za avtomobile, bomo dobili tudi več prometa. To je dejstvo. In čeprav se v Ljubljani se v zadnjem desetletju se zvišuje prebivalstvo, tako da doživljamo tudi neke višje spremembe in se na primer pri teh drugih mestih svetovnih, kjer je ta razvoj bil nagel, smo lahko videli, da se tudi ko gre iz ene pasovnice, v drugo pasovnico, v tretjo, četrto, peto da ne reši prometa, samo privabi nov promet in je to nek začasni obliž. In tudi takrat sem po omenil, samo pogledajte si v teh razvoj metropol, kot je New York in boste videli vse te segmente, s katerimi se mi ukvarjamo, so oni testirali že 100 let nazaj, tako da so, to so zelo testirane stvari. Tudi na prejšnji seji ena stvar, ki sem jo omenil, da pač, da parkiranje ne more biti cenejše od vozovnice. Evo, zdaj greste v to smer. Pač zelo kontradiktorno je gospod župan, da se vloži 80 mio, da je predvidenih sredstev za LPP vozlišče zraven glavne železniške postaje, kjer je res nek projekt, da bojo iz celotne Slovenije in soseščine, da bodo prihajali v Ljubljano, potem pa njim omogočimo ne vem novih 1000 parkirnih mest tam. Tako da to se nekaj ne ujema. Tudi ta je na primer tudi projekt obnove tržnice je dober projekt, če zberemo garažo, pač s tem res pokažemo, da mislimo resno s to strategijo, da bomo odstranili obstoječ promet na površinah, ne bomo pa omogočali še dodatnega novega prometa. In to je nek tak projekt v katerega se res vlaga veliko denarja. Druga taka je pa je pa kot iz nekaj komedije z nekega filma je ta krožna pot okoli Ljubljane 35 mio pač zdaj jaz ne poznam kakšna so ozadja s temi malimi hidroelektrarnami, ampak bi me prav zanimalo v kateri situaciji se je nekdo spomnil, da bo to rešil javni potniški promet v Ljubljani. To bi prav želel bi si videti ta posnetek, kako je to, kako je to nastajalo, mogoče bo neka dodana vrednost turistična, bo pa uničila še neke dodatno nekatere dele Ljubljane. Koliko je zdaj minilo ene 120 let od tega, ko so ob gradu Fužine

hidroelektrarno zgradili, ki je bila res tak nek velik premik, ampak je pa uničila neko najlepšo naravno dediščino Ljubljane. Tako, da ne vem koliko so pametne te poteze, če je te hidroelektrarne pač, če bi obstala takrat neka boljša opcija, bi Ljubljana imela nek tak dragulj na tistem delu mesta, tako da teh 35 mio bi se res lahko vložilo v boljši potniški promet, cenejši potniški promet, katerega bodo res uporabljali, ker se brez dobrega potniškega prometa se res zdaj ne moremo pogovarjati o restriktivni parkirni politiki, katero tudi sam zagovarjam, pač moramo ponuditi neko alternativo občanom in obiskovalcev našega mesta, kljub temu, da se je tudi v zadnjih 20 letih se je kolesarjenje, se je dvignilo res na neko, da rečem neko dobro raven, ampak nimamo pa še te kulture kolesarjenja, kulture spoštovanja v prometu in včasih tudi rabimo neke nadzornike in tukaj v bistvu mestno redarstvo je trenutno nezmožno opravljati svoje naloge tako, da je tudi ta segment bi mogla Jankovičeva administracija izboljšati. Ker, če je nimamo nobenega, da bo kontroliral, da pač pri nas bi moglo biti neko dejstvo, da je vsak dan v četrti skupnosti, da se sprehajata pa izboljšujeta prometno situacijo vsaj 2 reditelja in tam kjer so neke, da spreminjamo to kulturo prometa. Pa, da ta nek segment v katerem, zdaj se je malo to zgubilo v skupnem prostoru, ki je bil za nekaj let nazaj zelo in, zdaj se pa to nekako zgublja, da lahko to oživimo nazaj. Tudi ena stvar, zakaj mi ta strategija ni všeč. Ker sem tudi takrat, ko sem spraševal glede zapiranja soseske, zaradi tega, ker se tudi tukaj se želi nek projekt umestiti kar naenkrat posplošeno zapiranje, kar gremo celo sosesko zapret, čeprav se lahko z nekim obiskom na terenu večkratno lahko se nekatere stvari individualno rešijo. Ni recepta za vsak za vsako sosesko istega in celo znotraj vsake soseske ni istega recepta, da bomo kar se vse zaprl na splošno in to je tudi ena od stvari, ki jo najdemo, eden od ukrepov, ki ga najdemo v tej strategiji. In ko se bližam bliža koncu, da zdaj stanje je pač kakršno je, naše mesto je tako postavljeno, da spet ko ga primerjamo z nekimi drugimi mesti, da smo nekje na sredini. Ampak imamo pač veliko prostorov za izboljševanje in če bi se res naslednje tri administracije tega mesta, če bi se držale nekih ukrepov te strategije, bi lahko izboljšali promet, da bo vsem v ponos tega mesta. Tudi če nas tukaj država omejuje na različnih področjih, pač pa lahko potem glavno mesto sprejme neke ukrepe ki bo zmanjšalo to problematiko prometa. Ker so res no, zdaj imamo nekatera območja, ker res lahko parkiraš za 50 EUR na mesec, a pa še ceneje prideš čas, tako da to je vaba za vse tiste, ki pridejo z avtomobilom. Žal imamo pa tako pač v državi narejeno, da se to spodbuja in je tudi mogoče v prihodnosti moramo spremeniti neko razmišljanje o tem. Sem tudi že večkrat govoril, da je pač parkirno mesto ni niti meščanska pravica, niti človekova pravica. Pač parkirno mesto si moraš sam pridobiti. In ko kupiš avtomobil, moraš začeti razmišljati kje boš lahko parkiral. Jaz vem, da je zdaj težko narediti ta preskok, pač občina ni tista, ki mora zagarantirati to parkirno mesto. Pač, če nimaš parkirnega mesta, se ne odločiš za avtomobil. In to bo mogel bit ta proces, če nam je všeč ali nam ni všeč ta proces, se bo to v desetletju ali prej zgodilo, da bo to bolj urejeno. Ker je škoda prostora, ki ga namenjamo parkiranju. Meni se tudi v nekem trenutku moje politične kariere so se mi te dovolilnice zdele kot zanimiv koncept. Ampak tudi glede dovolilnic na primer, še posebej v coni je v coni ena, v ožjem mestnem jedru bo potrebno razmisliti kakšen je bil efekt teh dovolilnic. Tudi meni tukaj manjka neka analiza kaj so te dovolilnice prinesle prometu. Ker se velikokrat se je zgodil, da tudi v središču mesta imajo določene stavbe svoja parkirišča. In kaj se je zgodilo? Da so na primer v številnih teh stavbah so stanovalci pač dobili možnost, da imajo še eno parkirno mesto nekje, sicer ne garantirano, ampak da lahko najdejo z dovolilnico tudi parkirno mesto, tako, da bomo res mogli razmisliti tudi glede tega subvencioniranja parkiranja, tako da, toliko za zdaj, se zahvaljujem za vaše poslušanje.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala za razpravo. Replika, zelo kratka. Na treh točkah. Najprej, kar mi je všeč glede prejšnje razprave, da če imaš avto, imaš tudi imeti garažo. Jaz se čisto strinjam s tem tako, da še kolega, ki ste v opoziciji, povejte. Drugače pa so tri stvari take, ki so malo bi rekel rožice. Bujna domišljija, gospod Striković. Mi smo novembra 2024 organizirali delavnico za vse vas mestne svetnike in svetnice, od 45 jih je prišlo 4. Dva iz Liste Zorana Jankovića, 2 iz Svobode. Drugače pa, ko ste hodili v šolo ne, ste hodili peš 100 m stran, mene pa zanima v teh 19 letih, katero šolo smo zaprli? Oziroma takrat, ko smo prišli, je bilo 5 šol predlaganih za zaprtje, pa nobene nismo. In tisto najbolj mi je pa všeč, ta je pa res cvetka, če štejemo hojo, je procentov dobilo 70 %, po moje bo zdaj naslednjič predlagal, da odpremo vsa naša področja, ker imamo peš hojo, pa imamo največ v Evropi, to je 20 hektarjev, pa bomo spustili promet, da bo 70 % avtomobilov. Vsak ima pravico, da govori, ampak so neke fakte, neka dejstva. Peš cona, ki je nastala pred 18. leti je bil največji dosežek, začeli smo z 2 hektarji, zdaj je 20 hektarjev. O, saj imam še 40 sekund. Tako, da gospod Striković, z vašimi raziskavami je super, imate prav, da govorite kar hočete,

vi ste vidim skupaj pašete zdaj, ampak vsaj neka dejstva. Povejte mi, vi, ki ste hodili v šolo, katero šolo smo zaprli, da zdaj nimate 100 m več do šole? Govorim čisto konkretno za vaš primer, ko ste rekli 100 m do šole. Povejte mi, katere smo zaprli? Da se lahko resno pogovarjamo. Ali je to živo nakladanje, kar je. Ah, seveda, izvolite. Saj sem pričakoval. Zdaj mi boste pa povedali katero šolo.

GOSPOD DENIS STRIKOVIĆ

Ne vem, me niste dobro poslušali. Jaz nisem govoril o zaprtju šol. Govoril sem koliko je daleč in kako ste vi v svoji metodologiji to šteli. Tako, da se te metri se štejejo drugače. Tako, da če ste gospod župan vi od svojega doma do garaže pod Kongresnim trgom potrebovali, ne vem koliko imate 10 km in ste potem od garaže v Kongresnem trgu do mestne hiše potrebovali ne vem 400 m, ste vi to šteli, da ste opravili dve, da ste dvakrat pač neko uporabo hojo in avtomobil, ampak vidimo, da to razmerje ni prav.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospa Blajhribar Kubo.

GOSPA PETRA BLAJHRIBAR KUBO

Najlepša hvala za besedo. Sem mislila malo več povedat, ampak bom čisto kratka. Navezala se bom na svoja predhodnika, pa ne zato, da bi vas jezila gospod župan, prisežem da ne, ampak zato ker smo veseli.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Čist verjamem. Prisežem, da verjamem.

GOSPA PETRA BLAJHRIBAR KUBO

Pa bom zdaj prebrala čisto na kratko iz našega programa 5, en, dva tri, 6 naslovov v zvezi s kolesarjenjem, pa bom, pa potem lahko pogledamo tistole strategijo. Ena - celovit sistem kolesarskih poti, vzpostavljanje povezav s primestnim regionalnim daljinskim kolesarskimi potmi, več in varnejši parkiranje koles za sožitje pešcev in kolesarjev, širitev sistema Bicikelj, ureditev področja najema koles in e-skirojev. Jaz bi bil v bistvu v kar nekaj točkah pohvalila to strategijo. Jaz si želim, da nam do leta 2032 uspe uresničiti vse kar je v strategiji napisano, sploh pa kar sem zdajle izpostavila, se pravi kolesarstvo, ker tudi sama vsak dan kolesarim. Najlepša hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospa Ugrinovski.

GOSPA VESNA UGRINOVSKI

Hvala za besedo. Moja razprava bo bolj splošna, ker menim, da mnogi pozabljajo, da je danes pred nami pomemben strateški dokument, ki je namenjen predvsem prihodnosti, nekateri pa radi očitno ostajajo v preteklosti. Celostna prometna strategija je eden izmed pomembnejših dokumentov Mestne občine Ljubljana, na podlagi katerega bodo lahko pristojne službe občine oblikovale konkretne projekte in je podlaga, s katero bo mogoče tudi črpati evropska sredstva. Dokument je pripravljen na zelo sistematičen način, kjer je primarno navedena analiza obstoječega stanja in nato nabor ukrepov ter podaja strategije. Kot sem omenila, ne bom povzemala vsebine, ki ste si jo lahko sami prebrali, lahko pa povem, da z veseljem pozdravljamo ukrepe, ki spodbujajo prometno varnost, ukrepe za izboljšanje zraka, hitro dostopnost, tako imenovan koncept 15 minutnega mesta oziroma dostopnost znotraj četrtnih skupnosti, ukrepe spodbujanja javnega prevoza, načrt izvajanja parkirne politike, ukrepe za izboljšanje kvalitetnih kolesarskih poti in pešpoti. Predvsem me pa osebno tudi veseli, da je znotraj prepoznana potreba mnogih meščank in meščanov, da se širijo zelene površine in upam, da se bomo ob izvedenih projektih vsi skupaj še bolj udobno počutili v našem mestu. Zaradi navedenega podpiramo sprejem te nujno potrebne strategije.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospod Primc.

GOSPOD ALEŠ PRIMC

Hvala lepa za besedo. Jaz bom povedal stavek iz strategije, ki me najbolj zaskrbi. Največ priložnosti za

izboljšanje javnega potniškega prometa v Ljubljani se kaže na področju vzpostavitve zmogljivega avtobusnega sistema. Se prav tisto, kar probate rešiti, drugo leto, bo 20 let mandata županskega, Zoran Janković, boste, s to strategijo predlagate, da še naprej rešuje. Se pravi tisto, kar nisi uspel narediti v skoraj 20 letih, boš probal narediti, ne vem. Glejte, ko se nekaj poskuša 20 let in ne gre, je verjetno čas, da se proba še kaj drugega in tukaj moram reči, da se strinjam z gospodom Horvatom, da je priložnost, ki jo Ljubljana ne izkorišča, pa izkoriščajo vsa primerljivo velika mesta, ki jih jaz spoznam v Evropi je železniški potniški, mestni promet. Vsa. Samo v Ljubljani smo tako pametni, da mislimo, da mi lahko brez železniškega potniškega prometa oziroma metroja rešimo neznosne zastoje, v katerih občanke in občani izgubljajo na deset tisoče ur vsak dan. To je nespoštljivo do ljudi. Se pravi slaba prometna ureditev. Slab mestni promet je izraz nespoštovanja do občanek in občanov in do njihovega časa. Vsak od ljudi, ki ure in ure izgublja vsak dan v prometnih zastojih, bi imel tisoč stvari bolj pametnih za delati kot stati v prometni zastojih. Karkoli drugega bi delal bi bilo bolj pametno. In zato se mi zdi res, to ni nobena strategija, ampak je poskus ponavljanja starih napak z upanjem na nove rezultate. Tako, da jaz moram reči, da te strategije seveda iz tega naslova ne morem podpreti. Prav tako me pa moti, da se ne prepozna tisto, kar je v Ljubljani očitno. Ljubljana ima izjemno dober sistem železniških tirov, ki bi vrhunsko, vrhunsko rešil veliko večino problemov, ki jih ima Ljubljana s prometom. Imamo ogromno tirov v Ljubljani, ampak kaj je problem teh tirov, da se po njih vozi večinoma tovorni promet, tranzitni tovorni promet, sever, jug Evrope, vzhod, zahod Evrope. Jaz ne poznam nobenega glavnega mesta na svetu, kjer tranzitni tovorni promet poteka skozi središče mesta, ne poznam. Se pravi, zakaj je to samo v Ljubljani? To je treba urediti. Saj Zoran Janković bo rekel to ni stvar mesta, to ni stvar Mestne občine Ljubljana ampak praktično noben velik projekt, ki ga Mestna občina Ljubljana izvaja ni stvar Mestne občine Ljubljana. Za vse velike projekte se je treba dogovarjati z državo. Vse. Zoran Janković se hvali, da je, da je odlično sodeloval z vsemi vladaми, vključno z Janševimi vladaми. In v vseh teh letih seveda očitno je bil problem se pravi spravil skozi nezakonite zadeve o katerih sem prej govoril, ampak eno zadevo kjer bi pa bilo, jaz sem prepričan stoprocentno soglasje občanek občanov, da se tranzitni tovorni promet spravi na obvoznico okoli Ljubljane in ta železniška infrastruktura uporab za ljubljanski metro. Tega pa ni naredil. In to pogledajte, še enkrat več povem, dokler ne bo Ljubljana imela ljubljanskega metroja oziroma hitre mestne železnice, ki sploh ni nujno, da zelo veliko gre pod zemljo, toliko časa potniški promet v Ljubljani ne bo deloval. In to ne rečem zato ker se zato jaz mislim ampak zato ker nikjer na svetu tega nisem videl, da bi to lahko šlo pri taki količini ljudi in taki gostoti poselitve. In, naslednja zadeva, ki se mi zdi zelo pomembna je mirujoč promet. Se pravi parkiranje. Ljubljana ima strahovite probleme s parkiranjem stanovalk in stanovalcev ob njihovi hišah. Sam prihajam iz Štepanjskega naselja in ko sem se jaz leta 1976 naselju s svojo družino v Štepanjskem naselju, smo gledali prazna parkirišča, bilo je par avtomobilov, mogoče 5 do 10 avtomobilov na parkirišču za 100 in več avtomobilov. Danes se seveda to vse polne, ljudje parkirajo vsepovsod. Zato jaz predlagam, da se ves denar, ki ga Zoran Janković hoče nameniti za gradnjo še ene nezakonite, nevarne parkirne hiše, ki bi uničila staro Ljubljano, uporabi tistih 65 mio oziroma 61 mio EUR za gradnjo garaž po ljubljanskih stanovanjskih soseskah. Praktično ne poznam velike ljubljanske stanovanjske soseske, ki ne bi imela problemov s parkiranjem. In ta problem te probleme je sorazmerno zelo enostavno rešiti. Z izgradnjo garaž. Tam kjer bi bilo stoprocentno soglasje, da se to naredi, kjer ne bi noben nasprotoval, kjer se ne bi delala tudi nobena škoda. In kjer bi se rešili zares ogromni problemi, ki jih imajo ljudje od Štepanjskega, Fužin do Šiške, Bežigrada in Viča. Povsod. In jaz sem prepričan, da bi bili ljudje pripravljeni tudi sofinancirati te projekte v zameno za to, da bi imeli garaže. Se pravi bi lahko s tem denarjem jaz sem prepričan rešil v veliki meri problem parkiranja v stanovanjskih soseskah in ne bi uničil nobene kulturne, zgodovinske, verske dediščine, tako kot z garažno hišo pod ljubljansko tržnico. In se mi zdi res grdo. Tukaj se pridružujem kolegici iz stranke Demokratov. Da se enostavno kaznuje iz dneva v dan. Čedalje bolj ljudi, ki enostavno nimajo kje parkirati in parkirajo tam kjer parkirajo. Tudi jaz se ne strinjam, da se parkira na otroških igrišč in na pločnikih, ampak so recimo v Štepanjskem naselju nekatera mesta, kjer bi se pa lahko dovolilo parkirati, pa ni nobene škode, pa se je zarisalo, kot da so kolesarske steze, pri katerih noben ne vozi in se tam drago pobira globe. Zoran Janković je rekel znižali bomo ceno dovolilnic, ja znižali jih boste, ampak jih boste pa marsikje na novo uvedli in bodo ljudje, ki so do zdaj zastoj lahko parkirali pred svojimi domovi morali to zdaj plačevati. In znižali pravite, da boste za okrog 5 do 8 %, nekaterim boste pa povečali za mio %, če do zdaj niso nič plačevali pa bodo zdaj mogli nekaj plačati. Tako da glejte, to je zelo grdo govorjenje z namenom čedalje bolj odirati občanke in občane namesto, da bi jih odirali, bi jim morali urediti parkiranje. In se mi zdi res ena velika nesposobnost, da

se v 20 letih, skoraj 20 letih mandata tega problema ne prepozna in se ga ne rešuje. Je je to še ena od stvari, ki zelo, zelo zmanjšuje kvaliteto življenja v Ljubljani. Moj oče recimo, ki živi v Štepanjskem naselju z mojo mamo, on po 6. uri z avtom nikamor več ne gre, ker ve, da če bo prišel kasneje nazaj, ne bo imel kje parkirat in se njegov dan tako rekoč zaključi že ob petih, pol šestih. A je to normalno? Kakšna kvaliteta življenja je to? In to poleti in pozimi. Skoz isto. Potem prihaja do sporov med stanovalci, ker eni, ko grejo ven, en družinski član čaka in varuje parkirni plac, drugi pride z avtom, hoče parkirati, reče, ja saj ne parkiraš, umakni se, ne. Ljudje se majhen man k tepejo. Ja, do tega prihaja. Enostavno prihaja do boja za obstanek za ta parkirna mesta. Ravno včeraj se bil priča enemu takemu grobemu spopadu oziroma sporu med dvema ki nista sama nič kriva. Vsak bi rad parkiral in vsakemu ima pravico do tega, da parkira. In dobesedno katastrofalna parkirna politika v stanovanjskih soseskah sili v neke težke situacije. Samo, upam, da ne bo kdaj kdo umrl v teh sporih pa pretepih, do katerih bo verjetno prihajalo, če bo šlo tako naprej. Tako da glejte, prometna strategija se mora ukvarjati z realnimi problemi, ki jih ima mesto, ne pa z nekimi iluzijami, v katerih želi nekdo živeti in realni problemi so katastrofalni potovalni časi z mestnim potniškim prometom in realni problemi so parkiranje v naših stanovanjskih soseskah. Tako, da jaz te strategije niti ne pozdravljam niti ne hvalim, ker enostavno ne odgovarja, ne naslavlja ključnih vprašanj prometne politike v Ljubljani. Hvala lepa za besedo.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Gospod Feratović. Gospod Striković, replika gospodu Primcu.

GOSPOD DENIS STRIKOVIĆ

Ja, saj smo v razpravi se vidi, kje se ne dotikam, ampak bi pa repliciral na teh točkah, ki se tiče te izgradnje garaž v četrtnih skupnostih. In zdaj smo, župana smo slišali glede neke številke 30, da je bilo samo zainteresiranih glede tega. Jaz bi pa tukaj vam repliciral, da je pa na primer po mojih podatkih, ki jih imam za Nove Fužine je 278 ljudi bilo pripravljeno iti v javno-zasebno partnerstvo in verjetno bi danes bilo še več ljudi, ki bi bili zainteresirani in verjamem, da je tako podobno po vseh četrtnih skupnosti, tudi v Štepanjskem naselju in bi se lahko tako uredila ta problematika tako, da bi lahko tudi vaš oče po 6-ih šel kam.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Konec? Gospod Feratović, izvolite.

GOSPOD JASMIN FERATOVIĆ

Ja, jaz bi pa dejansko pohvalil avtorje strategije. Strategija se mi zdi dobra in tudi kakovostna. Celo na strani 65 najdemo zapis, da bi bilo pametno uvesti še kakšno avtobusno linijo, ki ni izpeljana skozi center mesta. Tako da odlično. Bi pa rekel, da te strategije seveda danes ne morem podpret iz sledečih razlogov. Torej ta strategija kot pravim je dobro napisana, ampak dobro je bila napisana tudi tista pred njo, pa še ena pred njo, če gremo brskati za nazaj, najdemo v eni izmed teh prometnih strategij celo omembo tramvaja. Ne. Mislim, da se ni nikoli pogledalo zakaj se preteklih prometnih strategij ni uresničevalo, zakaj LPP stagnira, zakaj padamo po tistem seznamu kolesarjem prijaznih mest. Tako da zakaj so se pač zastoji povečali. Tako, da menim, da ta strategija seveda ni usklajena z drugimi ključnimi dokumenti. In dokler bo OPN dovoljeval en cel kup garažnih površin, en cel kup trgovskih centrov z neomejeno količino garaž, en cel kup športnih objektov z neomejeno količino garaž, do takrat seveda se teh, se prometne strategije ne bo dalo uresničevati in seveda pač bomo gradili vedno nove stadione in lepe športne objekte namesto dejansko infrastrukturo, ki je potrebna za avtobus ali pa kakšno drugo prevozno sredstvo. To je to.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Želi še kdo razpravljati? Ni. Razprava je zaključena. Mi trije imamo 5 minut za odgovor. Mi je pa zelo zanimivo, ne, ker mi je žal, da je šel gospod Primc ven, ker bom malo obnovil tole debato. Opozicija ima pravico, da je vedno proti, to je logika, ampak debato razmišljanja pa se bo videli v zapisniku med gospodom Strikovićem pa gospodom Primcem. Gospod Striković je pred pol ure rekel, da absolutno si mora vsak sam zagotoviti parkirno mesto v svojem bloku, da mu to ne pripada po ustavni pravici kar brezplačno. Gospod Primc je razpravljal o svojem očetu, ki mora držati parkirno mesto, preden gre ven, ne in eden od planov je tudi ta zgodba, ki sem prej rekel. Potem, gospod Striković ima

po njegovem seznamu 278 ljudi, ki so takrat hoteli javno-zasebno partnerstvo. Jaz ga izzivam, da prinese ta seznam, ga lahko začne zdaj pisat, ker mi kar smo dobili za četrtno skupnost imamo spravljen. Še najbolj mi je pa všeč ta zadeva, ko nihče ni hotel je obrnil zgodbo, gospod Striković je rekel, da ko je on ko je on bil otrok je imel 100 m do svoje šole, jaz sem samo hotel ga vprašat, naj mi pove, ti otroci, ki so tam živeli kot on, kaj se jim je spremenilo in zato sem rekel, da nobene šole nismo zaprli, naj mi samo razloži 100 m pred 20. leti ali pa 25. leti, pa 100 m danes. A je različna metraža? Šola je ostala tam. Zato sem rekel, takrat je bil predlog, da zapremo 5 šol, tisti, ki smo od začetka tu, pa smo jih obdržali, šole so ostale vse iste. Samo očitno zdaj po njegovi matematiki, ker vidim, da mu gre matematika dobro. 100 m v njegovih mladih časih pa 100 danes nima isto razdajo. In še tista cvetka vašega kolega svetnika, ki je šel, ko pravi, da po železnici se pretežno vozi tovorni promet. Jaz bom rekel k sreči, ker če se ne bi vozil po železnici, potem bi bilo parkirišče od Kopra do Ljubljane. In zdaj nekako ve, da železnica ni v domeni mestne občine, ampak glede na moje dobre odnose z vsemi vladami, bi jaz prepričal, da gradijo železnico, zdaj so končno, govorim samo za Ljubljano, poudarjam končno za Ljubljano so vsi načrti razvoj železniškega prometa in ustrezna povezava s podvozi, podhodi za kolesarje, pešce, avtomobile usklajeni. Tako daleč nismo pustili, eno leto je trajalo, da tudi največji problem, ker je bila Dolenjska proga, smo tudi to rešili. Ampak to je stvar izvedbe železnice. Če bi kdo poslušal generalnega direktorja železnice Slovenije, Mesa pravi računam, da 10 let rabimo, da umestimo progo čez Zasavje v DPN in potem še 10 let za izgradnjo. Ampak je fajn, ne da se opozicija, saj ima pravico, da govori, ampak v principu malo so pomešali. Zaradi mene, jaz sem poslušal, pa moram priznati, sem se prav zabaval. Najbolj mi je pa všeč ta, bom še enkrat poudaril, da bo ostalo za zapisnik, saj drugače je izguba časa, če bi izbrisali peš hojo velja predvsem za prof. Koželja pa mene, ko smo takrat to delali, če bi zbrisali peš hojo, bi bilo 70 % avtomobilov. Sem čakal, da samo še predlaga, da odpremo teh 20 hektarjev za promet, pa ne vem, kje bi potem jutri sprejeli Macrona, ker zdaj ga sprejemamo pred Rogom na Petkovškovem nabrežju v peš coni. Tako, da pravico imate, da govorite, jaz sem bil tiho, poslušal, zapisano bo ostalo, ampak zdaj nimate več pravice, ker čas moj tudi poteka in tu ni nobenega odgovora. Ampak poudarjam še enkrat, Striković govori, da nima ustavne pravice, da svoj avto pušča tam, Primc razlaga, da mu moram to zagotoviti. Zelo lepo je to slišati, eno in drugo gre skupaj. Tovorni promet gre po železnici. Jaz sem imel do svoje šole 100 m, vse šole so ostale iste. Zdaj je pa to v kilometrih se vozimo. Traparije, da ne morejo biti večje. Tako, da nadaljujemo točko na prehajamo na amandmaje. Predlagam, da se razpravo opravi o vseh amandmajih skupaj, ker so vsebinsko povezani, potem bomo glasovali o vsakem posebej. Torej razprava o amandmajih. Izvolite. Ni nikogar. Zaključujem glasovanje. In gremo na celotno točko. Ugotavljam navzočnost.

... /// ... iz dvorane – nerazumljivo ... ///

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Odgovor je ne. Ni jih pri amandmajih. Prosim navzočnost. Drugače sem pa jaz pripravljen do polnoči, nimam težav. Rezultat navzočnosti: 35.

In gremo glasovanje o prvem AMANDMAJU ŽUPANA: V poglavju »Z dosežki na področju mobilnosti in javnega prostora do višje kakovosti življenja v Ljubljani« (stran 28) se doda nov zadnji odstavek, ki se glasi: »V območjih za pešce v mestnem središču, pa tudi v nekaterih stanovanjskih soseskah, omogočamo dostavo blaga v določenem časovnem razponu z dovolilnico MOL. Dostavljalavce spodbujamo k trajnostnim oblikam prevoza tovora, npr. s kolesi, vozički, manjšimi električnimi vozili. Z namenom izboljšanja kakovosti življenja prebivalcev in varnosti v prometu s prometno signalizacijo tudi omejujemo promet težkih tovornih vozil na nekaterih cestah po Ljubljani.«

Prosim za vaš glas.

Zaključujem:

30 ZA,

0 PROTI.

Potem gremo na drugi AMANDMA ŽUPANA: V poglavju »Strateški cilji«, v podpoglavju »Horizontalna cilja« (stran 40) se doda nov zadnji odstavek, ki se glasi: »Horizontalni cilj

»Ogljično nevtralna Ljubljana« je povzet iz dokumentov, povezanih z Misijo 100, njegov namen v CPS pa je spodbuditi razvoj mobilnosti v MOL tako, da bo ta čim bolj ogljično nevtralna. MOL ima v okviru Misije 100 že izdelan akcijski načrt ukrepov razogljichenja mesta do leta 2030, zato je za doseganje zastavljenega horizontalnega cilja, poleg ukrepov iz CPS MOL 2025–2032, ključno sočasno izvajanje ukrepov tudi tega akcijskega načrta.«

Prosim za vaš glas.

32 ZA,

0 PROTI.

Hvala lepa.

Gremo na tretji AMANDMA ŽUPANA: V Stebru IV: Javni potniški promet«, v razdelku »Izzivi na področju javnega prometa« (stran 63), se tretji odstavek spremeni tako, da se glasi: »Dodatna težava, povezana z javnim potniškim prometom, so neustrezno urejena postajališča, tudi na širšem območju glavne železniške in avtobusne postaje Ljubljana, kjer so dostopi, predvsem dostopnost peronov za kolesarje in gibalno ovirane, oteženi, razsvetljava nezadostna, manjkajo pa tudi osnovna urbana oprema (nadstrešnice, klopi) in informacijski prikazovalniki. Z vidika zagotavljanja večmodalnosti posebej izstopa pomanjkanje varnih in pokritih kolesarnic na avtobusnih in železniških postajališčih, pomanjkanje postajališč javnih sistemov za souporabo koles v bližini železniških postajališč in omejene možnosti prevoza koles na vlakih.« V razdelku »Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa«, v okvirju z naslovom »Ciljne vrednosti za strateško vodilo 15« (stran 69), se alineji spremenita tako, da se glasita: »Povečanje števila potnikov na Železniški postaji Ljubljana na najmanj 2.750.000/leto v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je število potnikov znašalo 2.625.000 - podatki Slovenskih železnic.« in »Povečanje števila potnikov na železniškem postajališču Ljubljana Vodmat na najmanj 180.000/leto v času izvajanja strategije – do leta 2032. Leta 2024 je število potnikov znašalo 144.000 (vir: podatki Slovenskih železnic).«

Prosim za vaš glas.

31 ZA,

0 PROTI.

Ta je pa dolg, tega bom bral pol ure. AMANMA 4: V poglavju »Steber IV: Motorni promet« se v razdelku »Priložnosti na področju motornega prometa« (stran 74), drugi odstavek spremeni tako, da se glasi: »Preureditev dvosmernih cest v sistem enosmernih ulic in vzpostavitev nizkoemisijskih con bosta izvedeni na podlagi izdelanih strokovnih podlag za določitev območij prijaznega prometa, Načrta izvajanja parkirne politike v povezavi z omejevanjem dostopa za avtomobile in ukinjanjem parkirnih mest na površini, ter dokumenta Vizija Ljubljane 2045, ki je trenutno v zaključni fazi. Dodatna priložnost za ukinjanje parkirnih mest na terenu oziroma preoblikovanje le-teh v javne zelene površine ter površine za pešce in kolesarje je tudi gradnja javnih garažnih hiš v upravljanju MOL.«, četrti odstavek istega razdelka se spremeni tako, da se glasi: »Drugi pomembnejši strateški ukrepi za zmanjšanje deleža rabe motornih vozil so še spodbude k pripravi mobilnostnih načrtov za ustanove, predvsem velike generatorje prometa, uvajanje maksimalnih parkirnih normativov v prostorske akte ter organizacija kampanj in promocijskih akcij za manj voženj z motornimi vozili.« V razdelku »Prioritete na področju motornega prometa« (stran 75) se doda nov tretji odstavek, ki se glasi: »Spreminjanje vsakodnevnih potovalnih navad prebivalcev bo MOL naslavljala tudi s spodbujanjem izdelave mobilnostnih načrtov za ustanove, predvsem velike generatorje prometa, s katerimi se bo na podlagi izvedenih analiz pripravilo ustanovam prilagojene akcijske načrte ukrepov za zmanjšanje deleža uporabe osebnega avtomobila za prihod na delo.« Dosedanji tretji odstavek istega razdelka, ki postane četrti odstavek, se spremeni tako, da se glasi: »Na področju tovarnega prometa in mestne logistike je kratkoročna prioriteta vezana na izdelavo in sprejetje področnega Načrta upravljanja mestne logistike, dolgoročna (do 2040) pa vzpostavitev konsolidacijskega tovarnega terminala, skladno z revidirano uredbo o smernicah EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. NUML se izdela skladno z strateškimi cilji MOL, pri čemer naj akcijski načrt ukrepov v NUML upošteva tudi oba horizontalna cilja v CPS MOL

2025–2032 (npr. razširitev mreže paketomatov znotraj MOL, s čimer se sledi horizontalnemu cilju »Mesto kratkih poti (15-minutno mesto)« ter uvedba okolju prijaznih dostavnih vozil in sistema izposoje tovornih koles, s čimer se sledi horizontalnemu cilju »Ogljično nevtralna Ljubljana«).« Skladno s prvim odstavkom tega amandmaja se v »Kazalu«, v naslovu poglavja »Steber IV: Motorni promet«, številka IV nadomesti s številko »V«; enako naslov tega poglavja v dokumentu na strani 70.

Prosim za vaš glas.
Rezultat glasovanja:
30 ZA,
0 PROTI.
Sprejeto.

In gremo na peti AMANDMA ŽUPANA: V poglavju »Aksijski načrt« (stran 80), v razdelku »Pomen kratic v aksijskem načrtu« se seznam kratic nadomesti z novim seznamom, ki se glasi in so navedene vse kratice in kaj pomenijo. To pa res ne bi bral.

Prosim za vaš glas.
Zaključujem.
Rezultat glasovanja:
32 ZA,
0 PROTI.
Tudi ta je sprejet.

In gremo na šesti AMANDMA ŽUPANA: V poglavju »Aksijski načrt« se v tabeli ukrepov (strani 81–87) se v prvi stolpec tabele pri vsakem ukrepu vnese ustrezno zaporedno številko stebra ukrepa, v drugi stolpec pa ustrezno strateško vodilo ukrepa. V razdelku z naslovom »Celostno prometno načrtovanje« se pri devetem zaporednem ukrepu z naslovom »Celostna preureditev glavnih mestnih cest po meri pešca in kolesarja« na koncu besedila v opisu ukrepa doda naslednje besedilo: »ter gradnja novih povezav v skladu z načeli celostnega prometnega načrtovanja.« Za ukrepom z naslovom »Izdelava strokovnih podlag za določitev območij prijaznega mesta« se dodata nova ukrepa, sedemnajsti in osemnajsti, ki se glasita, potem pa imate preveritev ustreznosti oblikovalnih kazalnikov 10.000, OGD, enostavno, v koordinaciji z MOPE in mislim, da imate gor, da to res ni treba brati. V razdelku z naslovom »Javni potniški promet« se črta 19. ukrep z naslovom »Posodobitev železniškega omrežja v MOL in LUR«. V razdelku z naslovom »Motorni promet« se peti ukrep z naslovom »Preureditev dvosmernih cest v sistem enosmernih ulic in postopno ukinjanje parkirišč na nivoju terena razdeli na dva ločena ukrepa, ki postaneta nova ukrepa, peti in šesti, ki se glasita – preureditev dvosmernih cest, 500.000, MOL financiranje, nosilec izvajanja OGD. Srednje zahtevno, kontinuirano in majhen vpliv. In izgradnja javnih garažnih hiš v upravljanju MOL skladno z aksijskim načrtom, MOL, OGD, zelo zahtevno. Ostali ukrepi v razdelku se ustrezno preštevilčijo. V razdelku »Motorni promet« se nadomesti besedilo štirinajstega ukrepa z naslovom »Izdelava načrta upravljanja mestne logistike«, petnajstega ukrepa z naslovom »Prenova in izvajanje restriktivne parkirne politike« in šestnajstega ukrepa z naslovom »Kontrola vstopa in umikanje motornega prometa v soseskah« tako, da se glasijo, to imate gor, da se jaz ne obračam. Na koncu razdelka se doda nov zadnji ukrep z naslovom »Redno vzdrževanje občinskih cest«, ki se glasi: v sklopu rednega vzdrževanja, MOL. Skladno s tem amandmajem, se v poglavju »Povzetek« (6. stran) v drugem odstavku številka »76« nadomesti s številko »79«.

Prosim za vaš glas.
31 ZA,
0 PROTI.
Sprejeto.

In gremo sedmi AMANDMA: V poglavju »Slovar izrazov« se za pojmom »P+R« doda pojem K+R, ki se glasi: »K+R – Poljubi in se odpelji. Namensko postajališče ali parkirno mesto, kjer voznik ustavi le za kratek čas, da potnik hitro izstopi ali vstopi v vozilo. Glavne značilnosti K+R:

- lokacija: običajno ob železniških in avtobusnih postajah, šolah ali drugih javnih ustanovah,
- čas ustavljanja: dovoljen je le kratek postanek (npr. nekaj minut), parkiranje pa ni dovoljeno,
- namen: izboljšati pretočnost prometa, omogočiti varno in hitro izmenjavo potnikov brez zastojev,
- označitev: navadno s prometnimi znaki in talnimi označbami "K+R".

Prosim za vaš glas.

Rezultat glasovanja:

30 ZA,

0 PROTI.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

In zdaj gremo predlog sklepa, glasovanje. Izvolite.

GOSPOD DENIS STRIKOVIĆ

Evo, lahko še govorim, še ni konec. Tako da, glasoval bom proti tej strategiji, pa da me boste gospod župan razumeli, ne more se primerjati 100 m potovanje pa 15 kilometrsko potovanje. Tukaj nima veze s šolami, kje je destinacija. Evo, tretjič govorim, upam, da ste me zdaj slišali in razumeli. Glede števil, tisti ki so bili zainteresirani, pa lahko tudi svojo svetnico vprašate. Ključen razlog, zakaj bom bil pa proti, ker ne morem podpreti, da gre 35 mio javnega denarja za nek, neko kako ste rekli cvetko, nek projekt, ki ne bo izboljšal prometa. Hvala.

Glasovanje poteka o PREDLOG SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana 2025-2032 skupaj s sprejetimi amandmaji.

Prosim za vaš glas.

Pazite zdaj tole. Zelo zanimivo. 2 uri in pol.

Rezultat glasovanja:

32 ZA,

1 PROTI.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Šlo je pa 2 uri in pol. Vsi ste imeli pravico povedati, mi smo prijazni, smo bili tiho. Lahko brišem zdaj to točko? Ja.

AD 7. OSNUTEK ODLOKA O KONCESIJI ZA OPRAVLJANJE OBVEZNE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE REDNEGA VZDRŽEVANJA OBČINSKIH CEST IN DRUGIH PROMETNIH POVRŠIN V MESTNI OBČINI LJUBLJANA

Gradivo ste prejeli s sklicem seje, po sklicu ste prejeli poročilo pristojnega odbora. Prosim gospod Žitnik, da poda uvodno obrazložitev. Izvolijo, kaj ti pa morem. Te opozarjam, da imaš časa samo 19 minut, oh. 10 minut, Maja, da ne boš računala 19.

GOSPA MAJA ŽITNIK

Spoštovani. Ne zagotovo ne bomo niti 10 minut. Zdelo se nam je zgolj, da pravzaprav, ko smo pripravljali odlok o koncesiji, da bo precej lažje pojasniti kaj počnemo skozi neko povsem kratko prezentacijo na treh do štirih »slajdih« je vse skupaj. Kot ste se seznanili z gradivom, pripravljamo nov postopek za podelitev koncesije za izvajanje gospodarske javne službe urejanja javne razsvetljave, saj obstoječe koncesijsko obdobje se izteče konec leta 2026.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Se opravičujem. Pravi gospod Striković, da je napačna točka.

GOSPA MAJA ŽITNIK

A nimamo javno razsvetljavo prvo?

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ne.

GOSPA MAJA ŽITNIK

Aja, meni ste rekli, da je razsvetljava prva.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ne, prometna. Hvala lepa. hvala za opozorilo. Ne vidim zadaj.

GOSPA MAJA ŽITNIK

Se opravičujem, meni so rekli, da začnemo z javno razsvetljavo. Ja, nič. Potem bomo pa ponovili.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Samo še 8 minut.

GOSPA MAJA ŽITNIK

Aja, to v isti paket paše? Okej. Dobro. To se pravi, če enako začnem, imamo nov postopek za podelitev koncesije, obdobje se izteče leta 2026. Gre pa za izvajanje obvezne gospodarske javne službe, vzdrževanje občinskih cest ter drugih prometnih površin, vse z namenom zagotavljanja strokovnega, učinkovitega in pravočasnega vzdrževanja cestne infrastrukture. Obstoječa koncesija se izteče konec leta 2026, izvajamo pa službo v skladu z vso veljavno zakonodajo. Da zdaj ne naštevam pravzaprav vseh zakonov. Z oddajo koncesije pooblaščenemu izvajalcu občini omogoča strokovno podprto, stalno zakonsko skladno izvajanje nalog, kot so redno letno zimsko vzdrževanje cest, pregledovanje, stanje cest, odzivanje na poškodbe, vključno z nujnimi intervencijami, redno vzdrževanje bankin, odvodnjavanje brežin, vegetacije v območju cestnega zemljišča, zagotavljanje prometne preglednosti in drugo. Naloge pa obsegajo tudi aktivnosti, ki so potrebne za razvoj in načrtovanje gospodarske javne službe, vključno s pripravo ustrezne dokumentacije tako za investicijsko, geodetsko in projektno načrtovanje. Tak način organizacije omogoča boljši nadzor nad stroški, povečuje odzivnost ter razbremenjuje občinsko upravo neposrednega operativnega izvajanja. Trenutna vrednost koncesije znaša približno 12,6 mio EUR z DDV na leto, stroški pa se postopno povečujejo zaradi vsakoletnega širjenja kategoriziranega omrežja cest, pločnikov in kolesarskih stez, ki v povprečju raste za 1 % letno. Iz tega grafa, to so v bistvu glavne proračunske postavke kjer pravzaprav se kar dobro vidi kako v bistvu naraščajo glede na območje, ki ga urejamo od leta 2018 do 2023. Na tej podlagi tudi ocenjujemo, da bo letni strošek koncesije v prihodnje znašal okoli 15,3 mio EUR z DDV, pri čemer pa bo obračun temeljil na dejansko opravljenem obsegu storitev. Stroški koncesije se bodo usklajevali skladno s Pravilnikom o načinu valorizacije denarnih obveznosti in indeksom rasti cen. Nova koncesija pa bo podeljena za obdobje 20 let. Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Gospa Ugrinovski, stališče odbora, prosim.

GOSPA VESNA UGRINOVSKI

Odbor za gospodarske javne službe in promet je podprl sprejem osnutka Odloka o koncesiji za opravljanje obvezne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Ljubljana s petimi glasovi za in enim glasom proti od šestih navzočih.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospod Sedmak.

GOSPOD MARJAN SEDMAK

Hvala za besedo. Statutarno pravna komisija nima pripomb pravnega značaja k tej točki. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Razprava. Gospod Striković.

GOSPOD DENIS STRIKOVIĆ

Jaz nisem nek ljubitelj koncesij. Ampak zdaj je to priložnost tudi za obe točke, da mesto povrne ta podjetja, še posebej ko ste tudi bili zainteresirani takrat, da prevzamete oziroma da Mestna občina Ljubljana prevzame KPR. Zdaj se odpira taka neka priložnost, ko bi lahko te dejavnosti občina prevzela nazaj. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Gospod Grošelj.

GOSPOD ANTON GROŠELJ

Hvala za besedo. Spoštovane svetnice in svetniki, gospod župan. Danes bomo glasovali o odloku, ki bo določal, kdo bo naslednjih 20 do 25 let skrbel za cestno infrastrukturo v Ljubljani. Vzdrževanje namreč. Gre za enega največjih javnih projektov v mestu za več kot 300 mio EUR v dveh desetletjih. Zato bi moral biti to model transparentnosti in odgovornosti, ne pa ponovitev tistega, kar že 20 let izvajamo brez prave analize učinkov. Mestna občina je leta 2006 podelila skoraj enako koncesijo družbi KPL, ki od takrat vsako leto prejema okoli 15 mio EUR za redno vzdrževanje cest, seveda ne kot pavšal, ampak kot plačila po izvedenih delih, kar je sicer formalno pravilno, a težava ni v tem, kako se plačuje, ampak kdo meri obseg opravljenih del. Po 13. členu novega odloka bo izvajalec, ki del, ki dela izvaja, vodil tudi kataster cest. Torej evidenco, po kateri se meri količino opravljenega dela to pomeni, da izvajalec sam meri, sam poroča in samo oblikuje podlago za svoje lastno plačilo. Mestni svet pa v to nima neposrednega vpogleda. Nihče ne trdi, da ta odlok krši zakon. Vemo, da zakon o javno-zasebnem partnerstvu določa izvedbo javnega razpisa, imenovanje strokovne komisije in stalni nadzor. Toda to so minimalni standardi, ne najvišji. Mestna občina se je odločila, da bo uporabila vse te varovalke v najnižji možni meri, saj isti organ pripravi razpis, imenuje komisijo, izbere izvajalca in nadzoruje pogodbo. Zakon to dopušča, ne zagotavlja pa neodvisnosti, če vse odločitve ostane v rokah ene strani. Po 20 letih izkušenj bi Ljubljana morala postaviti višje standarde z vmesno revizijo po petih letih, letnim poročanjem mestnem svetu in tako dalje neodvisnim se prav in neodvisnim nadzorom nad katastrom. Se pravi evidenc cest. V gradivu piše, da je bil ta osnutek pripravljen s sodelovanjem inštituta za javno-zasebno partnerstvo Zavod Turjak. Toda svetniki, vsaj jaz nismo videli pogodbe s tem zavodom niti njihove analize, ki naj bi bila strokovna podlaga za tako dolgoročno odločitev. Če je bil ta zavod izbran brez razpisa ali na podlagi neposrednega naročila, bi to morali vedeti. Zato danes ne nasprotujem vzdrževanju cest, nasprotujem načinu, kako se sprejema ta odlok. Ljubljana si zasluži več kot zakonski minimum. Zasluži si preglednost, nadzor in pogum, da po 20 letih preverimo, ali je obstoječi model res najboljši. Recimo Maribor ima drugačen model, pa ne navijam zanj, ampak da se to skombinirati, tudi časovno je to zelo dolgo. Če je, če je to dobro naj pač ta odlok prenese vpogled. Če pa mi, potem pa se bodo čez 20 let neki drugi svetniki, ki bodo hodili in se vozili tudi po zelo slabo vzdrževanih cestiščih, pločnikih in poteh izven centra, ponovno spraševali ali je bilo 300 mio EUR davkoplačevalskega denarja dejansko porabljeno optimalno. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Želi še kdo razpravljati?

GOSPOD IŠT IŠTVAN HUZZAN

Smem?

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Ja, tako pravijo.

GOSPOD IŠT IŠTVAN HUZZAN

Zamudil sem, ne?

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Zamudil, ja.

GOSPOD IŠT IŠTVAN HUZZAN

No, pa če smem bi.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Kar izvoli.

GOSPOD IŠT IŠTVAN HUZZAN

Bom na kratko. Ja. Zanimiv, zanimiv kiks prej, kot da gre za podobne zadeve, za dve koncesiji, potem pa moje vprašanje v resnici, ko sem tole bral je bilo tako, če piše obvezno pomeni da je nujno. Te servise potrebujemo. Zakaj ne delamo na pravnih podlagah, da bi bilo to javno dejansko javno, da niso koncesionariji? To bi bilo po mojem veliko bolj smiselno. Videl sem, zdaj sem si tudi spisal, danes smo za gradivo, za sprejemanje sklepov in za razprave smo najeli IPoP, LUZ, Zavod Turjak, snažilke pa varnostnike v hiši. Med drugim zobozdravnike, ginekologe, vse zdravnike itd., en kup enih koncesij. Kje se bo to končalo? Kdaj? Mogoče naslednji korak, pa bom spet malo hudomušen, vodstvo mesta, koncesija?

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Zaključujem razpravo. Gospa Žitnik, izvolite.

GOSPA MAJA ŽITNIK

Bom probala obema nekaj samo na kratko pojasniti. Majčkeno sta v isti temi govorila čeravno vaše ne razum. Zakaj bi se pravzaprav končalo? Gre za eno odlično sodelovanje preko koncesije, vi jih umečete koliko ki jih, saj je pravilno, da so, saj morajo biti. Da je vzpostavljen sistem nadzor. Ja seveda, da je komisija se zato vzpostavi, da je javno, saj gre za javni akt, gre za javno službo. Vi očitati nam kataster, da sami sebi preverjajo, kje pa kataster je zato da sploh v Ljubljani lahko vemo kaj imamo, on samo skrbi za njega in preko njega on lahko tudi sebe pozicionira kaj gre delati. Tako se mi najdemo po ulicah po odsekih včasih. A me razumete v tem je stvar katastra, na podlagi katastra mi projektiramo.

... /// ... iz dvorane – nerazumljivo... ///

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Gospod Grošelj, ste lahko tiho?

GOSPA MAJA ŽITNIK

Mi imamo za njega, mi imamo komisijo, ki je sestavljena iz zunanjih iz notranjih, ki njihove situacije obračunske, če želite tudi to vam jo pokažemo, da boste videli na kolikih straneh je, če si boste razpisno dokumentacijo prebrali. Mi imamo danes odlok, sledi razpisna dokumentacija, povabilo, pogajanja za izvajalce. Hočem reči vse boste imeli javno. V razpisu si lahko pogledate vsako točko. Očitati ste nam pogodbo z izvajalcem. Ja pa glejte, kadarkoli, jo lahko vidite. Vse pogodbe, ki jih podpisuje župan so objavljene ker so preko naročila, Zakona o javnem naročanju tudi naročene. Tako, da tukaj sam toliko, saj pravim malo mogoče kot pojasnila na očitke, zagotovo pa je to eden izmed pač boljših modelov, po katerem dejansko lahko mestna občina skrbi za tako količino, kot jo pač imamo zaskrbeti, kar se tiče vseh cestnih ureditev.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Sem mislil, da sem jaz grob, ste videli kako je zdaj nastopila.

... /// ... iz dvorane – nerazumljivo ... ///

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Gospod Grošelj, lepo vas prosim no. Izvolite repliko. Aja, ni replike. Ugotavljam navzočnost po celotni točki. Rezultat navzočnosti: 37.

Glasujemo O PREDLOGU SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Osnutek Odloka o koncesiji za opravljanje obvezne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih cest in drugih prometnih površin v Mestni občini Ljubljana.

Prosim za vaš glas.

... /// ... iz dvorane – nerazumljivo ... ///

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Tole namenoma delaš, jaz pritisnem prej, pa ne kaže. Tako, da se zbudijo. V redu je, v redu. Hvala.

Zaključujem.

Rezultat glasovanja:

24 ZA,

9 PROTI.

Sprejeto. Hvala lepa. A lahko brišem zdaj?

Gremo na naslednjo točko.

AD 8. A) PREDLOG ODLOKA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ODLOKA O UREJANJU JAVNE RAZSVETLJAVE S PREDLOGOM ZA HITRI POSTOPEK

B) OSNUTEK ODLOKA O KONCESIJI ZA OPRAVLJANJE IZBIRNE GOSPODARSKE JAVNE SLUŽBE UREJANJA JAVNE RAZSVETLJAVE V MESTNI OBČINI LJUBLJANA

Predlagam, da obe točki obravnavamo skupaj. Gradivo ste prejeli, prejeli ste poročilo pristojnega odbora. Gospa Žitnik, izvolite, beseda je vaša. Saj lahko kar tu. A še vedno? Okej.

GOSPA MAJA ŽITNIK

Se pravi, še enkrat pozdravljeni, zadnjič za danes. Gre pa, to se pravi za koncesijo gospodarske javne službe urejanja javne razsvetljave. Ravno tako se pogodbeno razmerje izteče leta 2026. Izvajamo pa koncesijo na podlagi Zakona o gospodarskih javnih službah in veljavnega Odloka o urejanju javne razsvetljave. Ima pomembno vlogo v zagotavljanju varnosti, kakovosti bivanja in energetske učinkovitosti v mestnem prostoru. V Ljubljani trenutno sicer opravljamo, samo ta podatek bom dala, ostale številke lahko kasneje z okoli 38000 svetilkami, pri čemer jih je pa že 65 % opremljenih z LED sijalkami, kar pomembno prispeva k zmanjševanju uporabe energije. Vse svetilke na območju Ljubljane so tudi skladne z Uredbo o omejevanju svetlobnega onesnaževanja okolja. Koncesijski model nam omogoča, da strokovno usposobljen in tehnično opremljen izvajalec dolgoročno in celovito skrbi za upravljanje, vzdrževanje in širitev javne razsvetljave. S tem zagotavljamo kakovostno osvetlitev javnih površin, večjo varnost udeležencev v prometu ter energetske učinkovito upravljanja sistema. Samo na kratko, da so v bistvu predmet koncesije večja vzdrževalna dela, sanacije dotrajanih elementov, predelava svetilk, nujna vzdrževalna dela, prireditve, ambientalne osvetlitve, novoletna okrasitev, druga redna vzdrževalna dela in pa zamenjava elementov javne razsvetljave. Trenutna vrednost koncesije znaša približno 5,98 mio EUR z DDV letno, pri čemer se v prihodnje pričakuje povprečna enoodstotna letna rast stroškov skladno s širitvijo cestnega, pločniškega in kolesarskega omrežja ter posledično razsvetljave. Na tej osnovi znaša ocenjeni letni strošek koncesije v prihodnjem obdobju približno 7,37 mio EUR z davkom, obračun pa bo glede na dejansko izvedene storitve. Obračun bo temeljil na dejanskem obsegu izvedenih del, strošek pa se bo usklajeval v skladu z veljavnim Pravilnikom o valorizaciji in indeksaciji rasti cen. Nova koncesija bo ravno tako podeljena za obdobje 20 let. Hvala lepa. Mislim, da grafi pa pravzaprav povejo sami zase največ.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospa Ugrinovski, stališče odbora.

GOSPA VESNA UGRINOVSKI

A lahko podam za obe? Za hitri postopek in?

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Seveda, prosim ja.

GOSPA VESNA UGRINOVSKI

Odbor za gospodarske javne službe in promet je podprl sprejem predloga, da se Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o urejanju javne razsvetljave sprejme po hitrem postopku s petimi glasovi za in enim glasom proti in nadalje je podprl sprejem predloga Odloka o spremembah in dopolnitvah Odloka o urejanju javne razsvetljave s petimi glasovi za od šestih navzočih.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. Gospod Sedmak.

GOSPOD MARJAN SEDMAK

Hvala za besedo. Statutarno pravna komisija meni, govorim o točki 8A seveda. Statutarno pravna komisija meni, da so izpolnjeni pogoji za hitri postopek v skladu s četrto alinejo tretjega odstavka 122. člena Poslovnika Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana. K točki 8A in 8B Statutarno pravna komisija nima pripomb pravnega značaja. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Hvala lepa. najprej odločate o predlogu za sprejem predloga pod točko A po hitrem postopku. Ni razprave. Ugotavljam navzočnost po celotni točki. O hitrem postopku je bilo. Rezultat navzočnosti: 35. Še enkrat sprašujem. Želi še kdo razpravljati? Tako mi je napisal. Ni. Razprava je končana.

Glasovanje poteka o PREDLOG SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog, da se predlog Odloka o spremembah in dopolnitvah odloka o urejanju javne razsvetljave sprejme po hitrem postopku.

Zaključujem.

26 ZA,

8 PROTI.

Sprejeto.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Zdaj odpiram razpravo za obe točki. Gospa Honzak.

GOSPA URŠKA HONZAK

Hvala za besedo. Bom poskušala mogoče pojasniti kaj je hotel povedati tovariš Huzjan pa mislim, da bi se dala razumeti že njega. In sicer kar menimo v Levici je to, da podeljevanje koncesij ni najboljši način za izvajanje služb, ki sodijo med javne službe, med javne storitve, pa lahko se vprašamo na področju zdravstva. Vemo, kakšna je posledica tega, da podeljujemo koncesije vsepovprek, pa se lahko vprašamo tudi na kakšnem drugem področju. Ne vem, primer Velike Britanije in njihove privatizacije železniškega omrežja je tak zelo očiten in šolski primer tega kaj se zgodi, ko preveč privatiziraš neke storitve, ki bi morale ostati javne. Zdaj jaz bi razumela da neko koncesijo za neko tako zadevo kot je upravljanje z javno razsvetljavo in vse to kar je bilo povedano, da koncesijo za tako zadevo podeli neka manjša občina, ki mogoče nima nekih svojih struktur, dovolj velikih organov, uprave itd. Medtem, ko MOL ima pa zagotovo dovolj resursov, da bi lahko ali ustanovil javno podjetje, ustanovil zavod nek občinski kot so zadeve na drugih področjih urejene. To smo želeli povedati. Pa malo, to zdaj sicer ni, ne moremo vplivati mi tukaj pa mestna občina, ampak malce nenavadno je to, da ima zasebna družba ime javna razsvetljava.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Želi še kdo razpravljati? Hvala lepa. Gospa Žitnik, še kaj? O čem? Razprava?

GOSPA VESNA UGRINOVSKI

Jaz bi pač komentirala, repliko bi dala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Aha, kar izvoli, repliko ja. Hvala.

GOSPA VESNA UGRINOVSKI

Jaz verjamem, da smo tukaj predstavniki različnih poklicev in pač imajo nekateri različne izkušnje ali pa mnenja, ampak podeljevanje koncesij na vsebinah, ki se tičejo kako bom rekla neke težke mehanizacije strojev, specifične delovne sile je drugačna kakor na kakšnem drugem področju, ki ste ga omenili. Tako, da jaz ne vem, a si vi predstavljate koliko enih delovnih strojev pa delovne sile bi bilo potrebnih za izvajanje bodisi pač na obnovah cest ali pa javne razsvetljave in bi to predstavljalo znatno večji strošek kakor če pač občina podeli koncesijo. Tako, da mislim da je treba zelo biti previden pri tovrstnih izjavah.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Izvolite, gospa Honzak.

GOSPA URŠKA HONZAK

Bi z veseljem želela videti te izračune, preden bi se odločali o takih zadevah. Smo imeli zdaj 20 let časa za obe dve koncesiji, ki ju danes podeljujemo, da bi pripravili tudi predlog oziroma nek izračun, koliko bi pa te storitve stale, če bi jih izvajalo neko javno podjetje v pač z ustanoviteljem občine.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Daj, bova skupaj odgovorila. Kar dajva, si bova razdelila 5 minut. Razprava je zaključena. Gospa Žitnik, ste se ogrela, a ne. Potem bom pa še jaz. Izvoli, Maja. 5 minut imava časa.

GOSPA MAJA ŽITNIK

Bom zelo, zelo kratka. Za podelitev katerekoli koncesije se seveda pripravlja tudi investicijsko dokumentacijo, ki javno dostopna. V tej investicijski dokumentaciji so pripravljene tudi preveritve, ali delaš z investicijo, brez investicije, zasebni partner, javno podjetje, kar se naredi. Tako da, če bi gradivo pravzaprav vsi natančno prebrali bi to tudi videli, da so bile narejene te preveritve in je koncesijski akt na področju Mestne občine Ljubljana, ki je tako velika občina edina strokovna pravzaprav odločitev.

GOSPOD ZORAN JANKOVIĆ

Tole podjetje, ki dela ceste je bilo podano pred mojim prvim nastopom kot župana in potem, ko je šel stečajni upravitelj to prodajat, na javni dražbi je bilo 9 ponudnikov za mestno občino je licitirala Javni holding Ljubljana. Mi smo nehali pri štirih milijonih, cena je bila, da je že to polna kapa, da bi samo ... /// nerazumljivo ... /// z našimi VOKA pa Energetika lahko to preneslo, prodano za 9 mio. Kar se pa tiče javne razsvetljave, smo bili pa v dogovoru z največjim lastnikom in direktorjem, da je ni kupil. Dejstvo je bilo, da to je bil moj teden dopusta, prvi teden v avgustu je gospod direktor lastnik to prodal zasebni družbi, kjer so zdaj vsi v sodnih sporih. Ampak še vedno zakaj ima to ime? Oni je ime nesel kot javna razsvetljava, smešno, ni smešno, ime si lahko samo sam spremeniš, nihče mu ne more vzeti tisto, kar je imel. Tako da to so taki dve čisti pojasnili. Pa še za zaključek, ne. Povejte mi eno naše infrastrukturno podjetje, naš Holding bo imel drugo leto tam 600 mio, ki smo ga v teh 19 letih prodali? Eno samo? Iz vaše izkušnje, pa na žalost ne, morate biti tiho. Za razliko od drugih, London, Dunaj, ko so podajali kanalizacijo, pa so zdaj nazaj kupovali na Dunaju, v Londonu so pa zastrupljeni ne. Pri nas nismo niti enega. A ni to dosti dober odgovor? No, po volite Levico, kar me hvali nekaj je narobe, ne.

Glasovanje poteka O PRVEM SKLEPU A): Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme predlog Odloka o spremembah in dopolnitvah Odloka o urejanju javne razsvetljave.

Prosim za vaš glas.

Zaključujem.

27 ZA,

9 PROTI.

Glasovanje poteka O PREDLOG SKLEPA k točki B: Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme osnutek Odloka o koncesiji za opravljanje izbirne gospodarske javne službe urejanja javne razsvetljave v Mestni občini Ljubljana.

Zaključujem glasovanje.

27 ZA,

9 PROTI.

Sprejeto.

In prehajamo na zadnjo točko.

AD 9. POTRDITEV URADNEGA PREČIŠČENEGA BESEDILA POSLOVNIKA MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE LJUBLJANA

Gradivo ste prejeli s sklicem seje, po sklicu ste prejeli poročilo Statutarno pravne komisije. Prosim gospo Zupan za res kratko obrazložitev. Ne more, okej. Ampak res kratko. En stavek. Pol pa hitro hodi, ker bo en stavek.

GOSPA POLONA ZUPAN KLOPČIČ

Pozdravljeni. Pred vami imate besedilo uradno prečiščenega besedila. Se pravi uradno prečiščeno besedilo je sprejeto na podlagi poslovnika se samo potrdi brez razprave. Najlepša hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIČ

Hvala lepa. Gospod Sedmak.

GOSPOD MARJAN SEDMAK

Hvala lepa. Statutarno pravna komisija je bila tudi delovno telo, sicer pa kar preberem. Statutarno pravna komisija podpira potrditev uradnega prečiščenega besedila Poslovnika Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana. Hvala.

GOSPOD ZORAN JANKOVIČ

Hvala lepa. Uradno prečiščeno besedilo svet sprejme brez razprave, 124. člen poslovnika, zato prehajamo na glasovanje. Ugotavljam navzočnost. Rezultat navzočnosti: 35.

Glasovanje poteka O PREDLOGU SKLEPA: Mestni svet Mestne občine Ljubljana potrdi uradno prečiščeno besedilo Poslovnika Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana.

Zanimivo. Rezultat glasovanja:

29 ZA,

6 PROTI.

Hvala lepa.

GOSPOD ZORAN JANKOVIČ

S tem smo izčrpali dnevni red. Želim vam lep večer, dober tek in uživajte v družbi.

-----KONEC POSNETKA ŠT. T002-20251020-152720