



**MESTNA OBČINA LJUBLJANA
MESTNA UPRAVA
MESTNI SVET**

Adamič Lundrovo nabrežje 2, p.p.25, 1001 Ljubljana
☎ 306-10 59/306 10 16 , ☎ 306-30 12

Šifra: 032-32/2006-47

Datum: 24. 4. 2006

**MAGNETOGRAMSKI ZAPIS osmega zasedanja 27. SEJE MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE LJUBLJANA,**

**ki je potekala v ponedeljek, 24. aprila 2006, s pričetkom ob 15. 30 uri, v Veliki sejni
dvorani Mestne hiše, Mestni trg 1, v Ljubljani.**

GA. DANICA SIMŠIČ

... gospe in gospodje. Spoštovani vsi navzoči. Predlagam, da nadaljujemo 27. sejo Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana.

Do tega trenutka vas je navzočnost s svojim podpisom potrdilo 25. Tako, da je Mestni svet Mestne občine Ljubljana sklepčen in lahko začne z delom.

Prosim vas, če lahko zasedete svoje prostore. Zaprete kakšna vrata. Če nameravate klepetati, vas prosim, da to storite v sosednjih prostorih.

Svojo odsotnost pa so opravičili: gospod mag. Janez Sodržnik, gospa Cvetka Selšek, gospa prof. dr. Metka Tekavčič in gospa Marija Šterbenc – od 17. 00 do 19. 00 ure.

Kot rečeno smo sklepčni in sejo mestnega sveta nadaljujemo z obravnavo 6. točke sprejetega dnevnega reda. To je

AD 6.

OSNUTEK ODLOKA O CESTNO PROMETNI UREDITVI

No, preden pa preidemo prav k vsebini vas prosim, kot običajno, da izklopite ton svojih mobilnih telefonov. Upam, da pa enkrat bo pa vendarle uspelo, da zvonjenje ne bi motilo razprav v tej dvorani.

Gradivo za to točko ste prejeli s sklicem seje.

Po sklicu ste prejeli še dodatno gradivo predlagatelja, svetnika gospoda Mihe Jazbinška, Sklep o določitvi pristojnega delovnega telesa, to je potem v nadaljevanju Poročilo pristojnega Odbora za gospodarske javne službe in promet. Potem Poročilo Odbora za urejanje prostora in urbanizem, kot zainteresiranega delovnega telesa. Poročilo Statutarno pravne komisije ter Mnenje Mestne uprave k osnutku odloka.

Najprej prosim predlagatelja, gospoda Miho Jazbinška, da poda uvodno obrazložitev. Izvolite.

G. MIHA JAZBINŠEK

Spoštovani. Lepo pozdravljeni. Preden se tole ogreje, bom jaz ene uvodne stavke prebral. Novinarji me včas neki prosijo, da jim povem, pol so pa – neki napisal. Pa k je to najkrajše možno, kar je, o ciljnih pravzaprav tega projekta, bom kar mal prebral en svoj zadnji tekst. Ne? Zadnji tekst se glasi: Očarljivi ring. Pa takole začnem – Najbolj očarljiva in doživljajska bogata evropska prestolnica, ki igra na vse čute, je slogan v strateškem načrtu turizma Ljubljane, ki ga pripravlja Zavod za turizem. A kaj, ko že s Prešerca vozijo Krpani v obe smeri, se včasih zataknejo, kolona čaka. K razčlovečenosti ožjega centra nič ne odpomore prometna zapora s provizoričnimi znaki, skrivenčenimi rampami in dragimi varnostniki, ki jih imamo postavljeno na Wolfovi in pa – in pa na Krekovem trgu. Kako uresničiti dolgoletni sen meščanov so zvočni prometni ureditvi, brez diktata avtomobilu? In istočasno s prednostjo pešcu, kolesarju in avtobusu? Seveda na obstoječi cestni mreži, brez rušitev hiš, ki so mestna substanca, tako programsko, kot estetsko, je seveda možno to le z uvedbo enosmernega prometa na glavnih in zbirnih mestnih cestah. Štirih sever – jug. In štirih vzhod – zahod. Vse z rumenimi pasovi, kolesarskimi stezami in deloma razširjenimi pločniki. Promet osmih vpadnic... zdaj bom pa jaz vseeno šel mal na tole grafiko... Moment....

No, tole ta, prva karta seveda kaže, da imamo mi tukile skoz kategorizacijo, ki smo jo sprejeli v tem mestnem svetu, osem glavnih vpadnic. Glavnih cest. In, da imamo seveda glavni ring, glavnih mestnih cest, okrog seveda ožjega mestnega središča. V kategorizaciji smo sprejeli tudi še, da sta tele dve vertikalni, vidite, sever – jug. Da sta zbirne mestne ceste. In tele dve horizontale, da sta tudi vzhod – zahod, al pa zahod – vzhod, da sta tudi mestne zbirne ceste. Vse ostale ceste so temu podrejeno. Tako, da je pravzaprav s temi kategorizacijami na nek način se že – s to kategorizacijo, se je na nek način ta osnovna mreža utrdila v mestu Ljubljana. In seveda se bo utrdila verjetno tudi, rekel bi – v mentalni obliki mesta.

No, promet osmih vpadnic, bi se desno ven in desno not, ne? Kontra urno zavrtel, ne? Po zunanjem glavnem ringu. Ne? Ampak, ne bi bil samo za to, da bi prestregel tranzit skozi ožji ring. Ampak, bi bil seveda za to, da bi prevzel nase vse breme na robu centra. Vi veste, da mammo nov PCL. Vi veste, da gospod Anderlič, se bom mal pošalil, ne? Na lokaciji, na lokaciji Pivovarne Union predlaga nov parlament. Ampak, na vsak način bo tam neki zrasl enkrat. Ne? Kot ena, kot eno breme, ki drugam ne more bit pripeto, kot na to krožno, krožni ring. Vi veste, da zdele delamo novo Tobačno. Nova Tobačna ma težave s tem, kako ta ogromen, rekel bi – organizem, pripet na mestni glavni cestni sistem. Neke, neke študije kažejo, da bi bilo to najboljše kar na enosmernega. No, vi veste, da mammo tle Filozofsko fakulteto, šole in tako dalje. Nov NUK. Nove obremenitve in tako naprej. Tudi na Prulah zidamo. To veste. In veste seveda, da mammo nov šolski center in tudi tri akademije in tako naprej – na Roški. In seveda veste, da imamo Poljansko nabrežje, ki bo nova, nova obremenitev. In potem mammo Klinični center in seveda tuki, južno od Masarykove in severno od Masarykove, do PCL-ja, seveda Železniško postajo, izrazito ojačano.

No, seveda ojačan ring, je pa seveda samo tisti ring lahko, ki je enosmeren, ne? Ker drugač z interpelacijo križišč na vsakih sto metrov, kot smo mel v enem osnutku, ki ga mi imamo. Pa naj se to zgodi v bodočnosti. Ampak, to bo velika finančna investicija. Da se Metelkova, Rozmanova in tako dalje, Njogoševa, kar ena za drugo pripenjajo na Masarykovi tako, v rastru stotih metrov. To seveda ne bo ljubo mestnemu prometu.

Le, če imamo močen zunanji ring, je potem možno uresničit, rekel bi – očarljivi mestni ring. Okrog mestnega središča. In sicer na potezi Ajdovščina. Danes, zanimivo, ne? Niti en avtobus nima postajališča na – na Ajdovščini. Vsi avtobusi se ustavijo, recimo – pri Delavskem domu, na Bavarskem, al pa tukajle dol od spodaj na Konzorciju. Oziroma pri Pošti. Tista točka, ki sem jo jaz v življenju mel, kot najdragocenejšo točko, ko sem iz Šiške – ki je največja – hodil v mesto. Pa sem dol stopil pri Ajdovščini in prišel v sredo – Center. Je danes neizrabljena.

Recimo za avtobus. No, tukaj je Ledina. Ki je Krekov trg. Tržnica. In seveda tuki, skoz, mim Stolnice, ne? Čez Tromostovje, Prešerc, Wolfova in tuki sem.

Pol boste videli, kako se lahko ta ring tudi, rekel bi – zaporo prometno naredi. V celoti, delno, ali kakor kol. Ampak, s tem pa še zmeri vse zdrži. In na tem notranjem ringu bi seveda moral voziti mini bus.

Zdaj bom povedal, kaj so me na STA-ju vprašali, ne? Pa sem moral na hitr napisat, da so neki okrog sebe dal. Kaj je bistvo vašega predloga oziroma na katerem področju najtemeljiteje posegite v dosedanjo cestno prometno ureditev? No, to sem že povedal mal. Kakšne učinke pričakujete? Osnovni učinek, ki ga pričakujem je, na manjših cestnih površinah. To se prav, da se na Slovenski gre na tropasovnico. Iz štiripasovnice. In, da tudi Njegoševa ni štiri pasovna v bodočnosti. Ne? Ker je tudi Roška tro – pasovna. Da se na manjših prometnih cestnih površinah – doseči boljše prometne učinke. Pretočnejši avtobusi. Pretočnejši osebni avto. Uvedbo kolesarskih stez. Razširitev pločnikov. In humanizirati mestni center. Večja varnost. V enosmernem sistemu je varnost 30 % manjša. Manjše obremenitve okolja. Ker je pretočen in zložen promet. Več mestnega parterja za dogajanje. Možnost mini-busa-a in delne in popolne in tako dalje – zapore. Zdaj, zanimivo je to, da me sprašujejo sledeče – Kakšna je naklonjenost ostalih svetnikov temu predlogu? Jaz ocenjujem naklonjenost svetnikov temu predlogu, kot – to je osnutek, prosim lepo. Kot visoko. Saj so osnutek podprli na matičnem Odboru za gospodarske javne službe in promet in na zainteresiranem Odboru za urbanizem. Podprl me je tudi Svet Četrtni skupnosti Center. Pol vam bom to pokazal. In Urbanistični svet za Ljubljano. Vse, kar se mi zdi, da je relevantno v tem prostoru, ne? Urbana misel, ne? To je Svet za Ljubljano. Četrtna skupnost. Gospod Tomažin predsednik. In pa seveda dva odbora. Eden matičen in eden zainteresiran.

Na Odboru za urbanizem je bil podoben vprašanje dan, kot je bil dan tudi na, kot je tudi pri tej novinarki od STA-ja vprašanje. In sicer se vprašanje takole glasi: Pristojni Oddelek za gospodarske javne službe in promet meni, da je iz osnutka izhaja želja po korenitih spremembah v prometni ureditvi mesta. Zlasti mestnega središča, ki je njegov najbolj občutljivi del. Ker bi predlagane spremembe prometne ureditve povzročile velike in daljnosežne posledice v vsakdanjem utripu mesta, je treba k spremembam pristopiti premišljeno, temeljito in strokovno. Na podlagi temeljite analize vseh možnih scenarijev. Marsikatera rešitev, pa je po mnenju oddelka videti dobra in uresničljiva. Pravi oddelek.

In potem me vpraša novinarka, na omenjeno stališče vežem naslednja vprašanja: Na podlagi katerih analiz ste pripravili svoj predlog? No, na prezentaciji bom ob gradivu odloka in prilog, ki ste jih imeli tam, operiral še s sledečimi analizami. Veljavni prometni režim iz leta 1976. Mi imamo prometni režim iz leta 1976. Novelacija prometnega režima. To je Prometno tehnični inštitut. In MS MOL leta 2001. Ste ga mel tuki na seji mestnega sveta prejšnje sestave. Potem imam tuki strokovno gradivo, ki ga je pripravil prof. Janez Koželj, Miha Jazbinšek in sodelavci, na takratnemu Ljubljanskemu urbanističnemu zavodu, ki se mu reče Urbani koncept razvoja prometne misli Ljubljane do - do danes. Do kategorizacije. Potem je tu gradivo Razvoj prometne misli, analiz in primerjava konceptov centra, tudi prof. Janez Koželj, Miha Jazbinšek in sodelavci LUZ – 1979. Potem imam gradivo Kategorizacija občinskih ceste Ljubljana – Center. To je tisto, kar smo tu sprejeli. Nosilec je bil OGJSP. Ta, ki ima zdaj pripombe. MS MOL – leta 2005. Potem boste videli nekaj iz – iz gradiva Tramvaj. Urbanistični inštitut Republike Slovenije 1991. Videli boste iz leta 2000, zdaj – narejen gradivo, ki se mu reče – Simulacija prometnih obremenitev mreže, obstoječe in treh faz. To je tisto, kar je tudi seveda hotel videti na nek način, tudi Odbor za urbanizem, ne? Kjer je – študije so zdaj od zadaj. In tako naprej. No, ob tej, ob tej simulaciji prometnih obremenitev, boste videli tud statistiko kumulativnih in bus učinkov. Tudi Prometno tehnični inštitut. FG. 2006. In potem boste videli eno gradivo – Enosmerni bus, center brez Krpanov.

Aktualizacija Jazbinšek – 2006 in Enosmerni promet v Centru, tri faze oziroma trije scenariji. Pojasnjevalna prezentacija – Jazbinšek 2006.

Potem je bil vprašanje: Za katere predloge mate podporo oddelka? Oprostite, ker sem zapisal – podporo oddelka ne potrebujem. V normalnih okoliščinah je oddelek sam dolžan pripraviti predlog režima, ne? Že od osemdesetih let prejšnjega stoletja. Je to njegova naloga. In tudi v veljavnem Odloku o varnosti cestnega prometa in tako naprej, je v členu napisano, ne? Prometne – generalne prometne usmeritve sprejme mestni svet. Ne. Oddelek jih ni pripravil od 2001 do danes. Zato sem jih zdaj jaz pripravil. Ne? To je ta pasus, ki je v veljavnem odloku dolg eno vrstico. Torej, oddelek je teoretično dolžan sodelovati z menoj, kot predlagatelj. V isti meri, kot s predlagateljico županjo v drugih primerih. Torej, njihove pripombe so seveda dobrodošle. In nimam nobenih problemov s tem, da bi te pripombe ukombiniral v materiale do predloga. Vendar ne vseh, ne? Tiste, ki so recimo napačne. Tramvaj, da boste vedeli, ni predmet tega odloka. Torej, vse kar je pisal o tramvaju oddelek, ne? Nima, nima te – te pripombe niso relevantne v tem trenutku. Tramvaj si bo pol posebej iskal poti. Bodisi – bodisi, da bo iskal te poti na istih rumenih pasovih, ne? Ali pa si bo iskal poti posebej. Samo potem bo cestnega fonda zelo zmanjkalo.

Odlok, torej tudi nekaj pripomb je takih, ki ne upoštevajo, da mam novo zakonodajo vmes. In, da je skupno stališče mestne uprave, ki ni sicer skupno stališče mestne uprave, napisano prehitro, ker niso teh gradiv si priskrbel, ki jih bom jaz dops pokazal. Drugač so pa te pripombe perfektno. In jih bo možno perfektno vključiti. Vključno s tem, da so tudi oceno stroškov naredil v teh pripombah. In ne bo nobenega problema.

Kdaj pričakujete, da bo odlok sprejet? In kaj se zgodi s predlogom, če ne bo sprejet do konca mandata? Jaz sem tempiral na julijsko sejo. Z veliko napora bi morda bila dosegljiva julijska – junijska... Če pa ne bo sprejet predlog do konca mandata, ga bo pač posvojil – al novi župan, ali pa novi svetnik Zelenih, v novem mandatu.

Jaz bom kljub vsemu... mogoče ne bom čital tega, kar je Center, kar je Četrtna skupnost Centra sklenila. Al pa bom, no. O.k.. Svet Četrtna skupnosti Center je obravnaval Osnutek odloka o cestno prometni ureditvi in ga podpira z dopolnitvijo, da se v predlaganem Odloku o cestno prometni ureditvi smiselno vgradi zaključke z javne obravnave o prometu v ČS Center in sicer: Da se za eno gospodinjstvo zagotovi ena brezplačna dovolilnica za parkiranje. Plačilo parkirnine se ob petkih popoldan ustrezno skrajša, do 16. 00 ure. Ob sobotah parkirna odpravi. Recimo. Sicer pa imajo oni od zad za tem seveda tudi daljši razpravo. Jaz mam tud materiale tuki. Ampak, ni bistveno.

Stališče Urbo – sveta, bom pa vseeno mal prečital. Zato, ker so not cilji. Napisani na ta način, da ma – da mat ko – da ma smisel to čitat, no... Predlog enosmernega prometa po glavnih cestah centra, je bil že dalj časa prisoten v razmislekih prometne urbanistične stroke. Nikoli pa ta sistem ni bil do kraja domišljen. Menimo, da je nujno, da se v centru mesta vpeljejo nekatera nova načela, ki bi omogočila urbano življenje v celotnem centru. In ne le v Stari Ljubljani. Ta načela so – sožitje prometov in ne izključevanje različnih uporabnikov javnih površin. Počasna voznja motornih vozil. Širitev pločnikov oziroma peščevega parterja, kjer je ta preozek. Humaniziranje cestnega profila. Humaniziranje cestne profila, to je važno. Možnosti dodatnih sodobnih prometnih programov v cestnem profilu. Hitro odlaganje taksi izvozne rampe urbani mobilijar. Zavedamo se, da so se meščani Ljubljane navadili na nizki prometni standard in neurejenost in brezličnost centralnih javnih površin. Zato tudi ni več glasnih protestov proti napačnim ureditvam, kakršne bi v drugih mestih sprožile protestne javne odzive. Zato podpiramo pobudo o enosmernem prometu, kakršna – kakršno vlaga v odločanje v mestni svet Miha Jazbinšek, januar 2006. Predlagamo nadaljnjo čim prejšnjo proučitev, dodelavo. Menimo, da je premik v tej smeri nujen. To je lahko tudi pomemben impulz in hkrati pogoj preurejanja Ljubljane. Obrazložitev. Prometni režim v centru mesta izvira iz sedemdesetih let in se od takrat ni bistveno spremenil oziroma so se razmere samo še

poslabšale. Najbolj je zaradi tega prizadeta Slovenska cesta, ki je imensko, simbolno, zgodovinsko in oblikovno središče cesta – središčna cesta Ljubljane. Slovenska cesta je postala hitra tranzitna cesta. Ukinjena so bila celo nekatera desna – desna križišča. Cesta preozkih pločnikov, pred Casino in pred Pošto so pločniki preozki. Pred Slonom, v južnem izteku na Aškerčevo, pa pločnika sploh ni. Hrupna cesta zanemarjenih programov. Zanemarjenih fasad, brez urbanega življenja, brez zelenja. Naključno posajenih oglasnih tabel in urbane opreme. Zato perspektivo Slovenske ceste ne vidimo v štirih vozniških pasovih. Pač pa, kot urejeno, srednji parter mesta. Podoben je problem z drugimi cestami v Centru. Na Wolfovi in Poljanski – je preozka za Krpane. Pločniki so preozki, ali jih celo ni. Pri slaščičarni Zvezda ni prostora za kolesarske steze. Zato naj se na teh cestah uvede enosmerni promet in tudi enosmerni javni promet. Zagovarjamo sožitje pešca, kolesarja in umirjenega prometa motornih vozil. V centru naj se čim prej uvede mini- bus. Ki je predviden že na podlagi študij o tramvaju in dokumenta – Prostorska zasnova 2002. Mini-bus-i pa so potrebni tudi v sedanjem sistemu Krpanov. Saj se ti ne morejo prebijati skozi preozke ulice centra. Vsekakor ni nujno, da vse storitve izvaja Javno podjetje LPP. Dobro, to ni važno zdaj. Možne so tudi koncesije zasebnikov. Enotni sistem vozovnic, je seveda nekaj, kar bi morali že davno imeti. Slovenska cesta in druge ceste, naj bi se transformirale. Naj se čim prej sprojektirajo, saj v osnovni zasnovi, kot ceste urbanega življenja in ne kot prometni pasovi. Plus tisto, kar ostane, to imamo namreč zdaj.

Urbanistični svet za Ljubljano, se mi zdi, da so imena važna, med drugim tudi zato, ker mam večkrat tudi gradiva teh urbanistov na mestnem svetu. Andrej Černigoj. Miha Dešman, Andrej Hravski, Drago Kos – FDV. Gregor Košak, Janez Koželj, Ana Kučan, Ivo Lavrač, Aleksander Osten, Andrej Prelovšek, Maja Simoneti, Gregor Tomc, Aleš Vodopivec.

No, ločena mnenja. Ni ločenih mnenj.

Tisto, kar se mi zdi vseeno na začetku povedat, je v bistvu generalni koncept prometa v Ljubljani. Zato, da bomo razumel kakšna je funkcija Centra in kaj se v Centru da. Tu vidite nek material, ki je narejen iz nekih materialov, zgodovinskih in tako naprej. Na koncu pove približno, kako naj bi promet v Ljubljani zgledal. To je Plečnikova zasnova, ki je seveda za severozapadu obvoznico od zad za Rožnikom, tud za Bežigradom, nekako tu doli je bil nekako brez prave ideje. Proti Barju in proti Golovcu. To je rezultiralo, kot misel tudi seveda v eno koncepcijo, ki je v nekem določenem trenutku bla koncepcija deset letnega programa cest v Ljubljani. No tu gremo ven iz koncepcije tegale no... he, he... štanjelskega župana, no... Fabijanija. O.k.. No, koncepcija Fabijanija, ki je seveda videl Prešernovo kot ring. Videl je pa ring tudi na Barju. To se pravi tam, kjer mi danes govorimo seveda o Jurčkovi poti, ki pride na Cesto v Mestni log. Videl je ring, seveda, ne boste verjel – seveda ni videl na Resljevi, kot poznejši urbanist. Videl ga je seveda na Rozmanovi, ali pa na Njogoševi. Tukile. In videl ga je seveda ob železnici. Iz tega je Ravnikar v določenem trenutku oziroma Pibernik oziroma njegovih zelo veliko v tem srednjem ringu – razmišljal. Vendar napaka tega srednjega ringa je ta bla, da je pa notranji ring končal na – na tejle – na Resljevi. Ker je seveda videl kot edino vertikalno skozi, ne? Je videl Titovo, ne? Jaz seveda vidim tudi Njogoševo v preboju skozi Zmajski podhod. Kot eno od – od – tudi od eno od vertikal. Ki bo z Roško seveda, z roškim kompleksom in proti severu, na Topniško, seveda živelo tudi kot urbana os. Ne samo kot nek ring. Tu so neki ringi, ki jih je prof. Vadnal naredil. Za – za magistrsko nalogo, takratnega šefa desetletnega programa. Ki je magistriral. To je bil Jenko. On seveda vidi zunanji ring. Prof. Vadnal. Matematik. Zunanji ring. In vidi srednji ring. Srednji ring, ki ga vidi in skoz – ring ga vidi – in skoz – skoz... Rožnik. In ga vidi nekako, rekli bi – na Grablovičevi. Ta čas se je zgodil pa tako zvani urbanistični plan Ljubljane. GUP. Ta pa nima obvoznih sistemov. To iz leta 66. Takrat, ne? Ampak je mel H sistem. Ko so se seveda vse avtoceste srečale na današnji železniški postaji. Seveda, ko je prišlo do problema prve avtocestne trase skozi Ljubljano. Temu se je reklo Črnuče – Dolgi most. Se je videlo,

seveda, da ta koncepcija GUP-a, mora past. Ne? In takrat je z zlo velikimi, rekel bi zadregami v mestu, potem – zadregami pri tem, a je na zapadu prioriteta. A je na vzhodu razvojna prioriteta. Seveda bil narejen na Ljubljanskem urbanističnem zavodu tako zvani U-sistem. Katerega šef projekta je bil dr. Boris Gabršček. In štirje malo mlajši kolegi. Miha Jazbinšek, Berdajc za Bežigrad. Gospod Novak za – za – za Moste. In pa Rems za Rudnik – Vič. Takrat se je zgodil seveda tale sistem, ki ga vi tuki vidite v konceptualnem smislu. To pomen ortoganalizirana - avtocestni sistem okrog. Možnost nekega srednjega ringa. In pa seveda, rekel bi ena – to pa gremo zdaj naprej pogledat, page down... To ni. Pejmo naprej... In možnost, rekel bi nekega tepiha v Centru.

Po tem, o.k.. Tok je šla daleč takrat ta misel. U – sistem pomen to, da so te možnosti, o katerih sem zdaj bil govoril. Potem je seveda morala – no, takrat je pa predsednik Izvršnega sveta Mesta Ljubljane, Dagmar Šuster, v enajstih dneh sprejel prometni režim Centra. Ki je bil delan na temu, da je Titova cesta nosilka. In potem druge ceste tud in tako naprej. Vendar v tem prometnem sistemu je mel on enosmerne ceste na teh, rekel bi – ne glavnih mestnih cestah. Seveda zakaj? Ker ceste v Ljubljani niso zdržale več dvosmernega prometa, ne? In so se odločili v tej prvi fazi, da naredijo iz ne glavnih cest enosmerne ceste. To je ta režim, ki ga danes mam. Na glavnih cestah je pa bil ohranjen, rekel bi – dvosmeren sistem. No, kar se tiče obvoznic, je pa bila tole karta za obvoze. Na severu je bila videna Drenikova. Ampak, Topniška še ni dol udarila. Da bi šla potem na Njogoševo. To so bili neki obvozni sistemi. Tam na Kajuhovi. Pa ne vem, pa tko naprej. In, recimo, kaj jaz vem – nekateri vidite, še niso bili. So bili še makadamski. Kot je Večna pot. In tako naprej. Skratka, razbremenitev mestnega jedra z obstoječimi cestami, med vpadnicami, moram reč – seveda so bile tud tele razbremenitve predaleč stran od Centra, da bi lahko funkcionirale, kot razbremenilke. Ampak, Izvršni svet si je moral neki – neki mal zmislit. Da bi rekel, mamo tudi neke mal širše rešitve. Kakor so – kakor so te. No, ampak, sam da vidite na katerem nivoju je bilo to pred graditvijo Topniške. Oziroma, na katerem nivoju je naš zadnji veljavni prometni režim v Ljubljani. Tisti prometni režim v Ljubljani, kjer v odloku piše, da bi ga moral Urad za promet hranit. Načrt. Moram reč, da naš Urad za promet tega ni najdu. In to, kar vi tlele vidite, v svojem arhivu, ne? Tole, kar vidite, je iz časopisov ven skeniran, da bi vam lahko predstavil veljavni prometni režim. Razen tega imamo pa tudi prometne ureditve, tja do leta 93. 1993. Zadnji podpisani je gospod Marjan Vidmar. Pa tud gospod Dolinar je bil podpisan. Pod nekatere te papirje, ker je bil takrat za komunalo zadolžen v Ljubljani. Leta 2001 smo pa v tem mestnem svetu rekli, da bomo naredili te ureditve. Dokler jih pa ne bomo naredil, veljajo pa tiste, ne? Kere pa niso povedal. Zdaj pa jaz povem. Tiste, iz 76 za ceste. Tam od Vidmarja iz 93.

To je karta tramvaja, ampak to zdaj ni važno. Tale karta se mi zdi... sam moment... Kljub vsemu moram zdaj pokazat... no, pa nič. Tole je zdele ena zanimiva karta. Namreč, tisto, kar je narobe blo v tem konceptu, ki se je izkristaliziral. Tudi v osrednjem ringu je to, da bi preko Topniške udaril na, udaril na Njogoševo. Tole je karta, kako naj se rešuje tramvaj in Njogoševa v letu 91. Poglejte, iz Topniške bi prišlo, bi prišlo dol – štiripasovnica, ki bi šla pod zemljo. Gor bi ostal neki na Bohoričevi. Na nivoju bil bil tramvaj semle. Do Hrvatskega trga. Tlele bi šele prvič, bi za Šarabon, po današnjih veljavnih, po tistih veljavnih planih, bi za Šarabon tukile mel notr uvoz in izvoz. To je tisti uvoz in izvoz, k ga zdele rabijo za Mercator na Šarabonu. Pa tudi za Šarabon sam. In seveda ta štiripasovnica bi šla pod nivojem čez, skozi Cukrarno, kot en velik monstrem, ne? Dosegli pa ne bi kaj dost iz naslova uporabe mestnega prostora in kvalitete. To je tudi, pogledjte, tudi tramvaj bi prišel po – v tistih časih mimo, mimo Trubarjeve. In tale, tukile not vidite, je tovarna Rog. In zato, ker je ta tramvaj bil upoštevan, je tudi preizkus za tri akademije bil napačen. Tuki, če ne bi upošteval tega tramvaja, ki pride iz podzemlja, ne? Bi se preizkus za tri akademije, kar se tiče kapacitet, izšel. Kar pomen, da so naše odločitve v mestnem svetu zlo velikrat posledica nekaterih, kako bi rekel – pomot. Urbanističnih pomot. Tle je prostor. Mi smo pa nekak ugotovil, da ga ni. Oziroma tisti, ki smo

jim predlagali tovarno Rog – Univerza je rekla, da tle ni dost prostora. Kar je seveda napačna odločitev nekaterih na univerzi. Pol smo pa šli tja ob Grubarjev prekop dajat zemljo za – vsred srednješolskega centra.

Torej, tale karta kaže seveda na visoko vrednost Slovenske ceste. In na visoko vrednost Centra. Ta karta kaže, kako Tivoli prodira proti Centru. Proti Centru. In kako je v stiku z Gradom. Tu je največ vredna promenada. In potem naprej do Prešerca do. In potem na Mestni trg. Proti Gradu. In druga dovolj vredna, je tudi seveda tale poteza po Šubičevi. Mimo Zvezde, ne? Po brvi današnji čez. Ta karta je karta, na osnovi katere je Marko Mušič svoj čas predlagal našo ekipo za Župančičevo nagrado. Čeprav je on dobil enako nagrado, kot mi takrat, izven konkurence, ker smo – oboji smo bili preko, stran od pogojev. Pa včas se je za to dobil dnar, ne? Na natečajih. On je pa mel drug koncept. To, da se v Tivoli prevesi Mesto. Tja čez. Ampak, pol je po razgrnitvi nekako pristal na tem, da je več vredno, da se Tivoli prevali v Mesto.

No, tuki je ta analiza, po moje, mogoče ne tkole scizeliran, ne? Je prišel do istih rezultatov tudi OGJSP. Pri kategorizaciji. To je analiza, ki pove, ker stavbni fond sploh mam. Ker stavbni fond je prevozen. Kok je širok. In tako dalje. Na konc seveda to rezultira v štir vertikalne zmogljive ceste. In v štir horizontalne zmogljive ceste. Tuki je analiza, kje so pešci močni in tako naprej. Iz te analize seveda izide to, da v Centru imamo nekako štiri enakovredne vertikale in štiri enakovredne horizontale. Skratka, urbanisti so mi rekli svoj čas. Jazbinšek, v Centru ni problem sever – jug, ne? V Centru je problem vzhod – zahod. Ne? In je res, ne? V kategorizaciji je ena od teh cest, cesta tudi čez Prešerca. Kot zbirna mestna cesta.

No, tu so zdaj ta razmišljanja, ki so rezultirala pol v tisto, kar bom v svoji prezentaciji povedal. Tukaj so tud analize, kako se s parkiranjem gre iz centralne enklave v drugi, v druge enklave. No in te štiri ceste in tako dalje, povzročijo te – ta urbani križ. Ne? Teh devet enklav. Pri katerem je tale najvrednejša. To je enklava od Prešerca, pa tja do – pa tja do Tavčarjeve, ne? Pa od Slovenske do Resljeve. Tuki gre promenada v Tivoli. Tlele gre Ljubljaniča naprej. Tuki gre Miklošičeva na železnico. In tuki dol je prospekt, prospekt Ljubljaniče. To je ta, rekel bi centraški urbani križ. Kar je, jaz sem vprašal OGJSP, ne? Kaj smo leta 2001 mel definicijo v Odloku o cestni ureditvi, da je ožje mestno središče med – med Prešernovo in Resljevo, ne? Urbanisti niso pustil, so rekli na OGJSP-ju. Da bi šli s koncepcijo do Njogoševe. Ampak, vsi nadaljnji odloku, Vika bo dobro vedela, kadar je določala, kje naj se parkira, so morali definicijo iz odloka kršit, ne? Ker je blo rečen, v odloku je blo rečeno – ožje mestno središče je do Resljeve. Ne? Potem je bil pa Sklep o parkiriščih. So rekli – in tja do Njogoševe. Ne? To se prav, vsak nadaljnji akt, je bil seveda kršenje tega akta, samo zato, ker je bila slaba definicija notr. Ampak, ta slaba definicija je zgodovinsko pogojena in je napačna. In zato je treba met sliko o tem mestu, ki seveda se razvija na vzhod. Al se pa zdaj moramo tako odločat. Ker zdaj vemo, da se mesto na vzhod širi. Ker se v Tivoli ne more, ne? To so te strokovne podlage takrat in študije. To so prometne obremenitve, ki jih je takrat – iz njih magistriral gospod Zajc. Ki je bil pol direktor Slovenskih železnic. Pa jaz upam, da – da to kaj pomen kakšno strokovno gradivo, ne? Da se ne bi preveč z OGJSP-jem pregovarjal. Al mam mi strokovna gradiva zad za sabo že takrat. In – al jih mam danes.

Tu kaže primerjave. Tu se kažejo primerjave, ne? Kaj je ugodnejše. Kdaj pride enosmerni promet. Seveda enosmerni promet vidite v odnosu na kapaciteto ceste. Je boljši, kakor dvosmerni promet, v odnosu na kapaciteto ceste. Kar se pa križišč tiče, je pa jasno – pri enosmernem prometu, ena konfliktna točka, pri klasičnem križišču – 16 konfliktnih točk. Zato v Ljubljani nimamo zavijalcev. Ker bi se – levih. Ker bi se ves promet ustavil. Ne? Ker bi se ves promet ustavil. Zakaj pa to ne gre zdaj dol? Mogoče je pa konc. No, v redu....

Pokažem še kategorizacijo cest, ki smo ga mel... No, to je naša kategorizacija cest. Mi imamo te glavne ceste nekak dobro narejene. V Ljubljani rabimo še koncept državnih cest do konca. In ta koncept je seveda ta tunel, ki se zdaj dela, ne? To je Gorenjska avtocesta tlele v Koseze.

In razbremenilnica, ki se tud začinja delat. To je Jeperca, tukile čez. In tako dalje čez na – na vzhod. Južno od Črnuč. Ta dva ne bosta dost pripomogla v bodočnosti k Centru. Vendar vseeno nekaj. Predvsem je treba vedet, da bo nekaj prometa, k zdaj po Celovski – bo še v Center šlo tkole okrog. Proti Centru z juga. Kar pomen, da bo en mejčkn detajl tranzita skoz Center, ne? Recimo iz – iz Šentvida, ne? Tamle gospod Jemc, ne? Iz Šentvida na jug Centra, ne? Bojo šli raj okrog, k pa skoz Center. Vsaj to, se mi zdi... Kaj? V redu... seveda, bolečina. A bo un tunel v Šentvidu dost prevzel nase? Al ne bo dost prevzel nase? Prevzel bo velik nase...

No, tisto, kar je važno pr, pr celem konceptu prometa v Ljubljani, je sledeče. Mi imamo zdaj avto – obvozni sistem avtocestni gotov, ne? Mi imamo tukile notr, z zgraditvijo, čeprav funkcionira tud brez graditvijo tega mosta. Ta enosmerni sistem. Mamo tukile na Njegoševi most. In mamo tlele izravnavo Barjanske. Tok je treba v Centru naredit. Ampak, kategorizacija – kategorizacija vidi na severu tudi glavni sistem. To je že zametek prve, rekel bi srednjega ringa. Ki ga kategorizacija pelje na Kajuhovo in tukile dol do Litijske. Vendar ma ta kategorizacija eno ostalino, ki se ji reče Topniška. Topniška. Na jugu ni kategoriziran tole, kot glavne ceste. Iz razloga, ker so še nekak nedodelane, ne? Jurčkova pot. Pa ni prebit tamle notr. Sam ena hiša je na poto. Ni prebit iz Jurčkove na Cesto v Mestni log. Ne? Tuki od spodaj. Ampak, ta kategorizacija je naravna in se bo zgodila sama, kot glavne, kot glavne mestne ceste. Zdaj so to kot zbirne mestne ceste. Tele vijolične. Tist, tisti problem, ki bo še ostal, kot dolgoročno. Je v Ljubljani, sta samo dve vezi. Ta srednji ring. Eni ga načrtujejo med Litijsko in na Peruzzijsko. In tuki se načrtuje iz – na Jami, mim Galetovega tistega, Galetovega tukile dol, na – ne vem, kako se reče tle... Skratka, mim – to je najdaljši možni tunel skoz, skoz Rožnik, ne? Jaz osebno mislim, da se bo bitka okrog srednjega ringa dogajala. Iztek Topniške na Grablovičevo. In potem tukile dol, niti ne na Orlovo. Ampak, na Galjevico recimo. To je ena od takih, s kratkim tunelom. Dost blizu Centra, zato, da bi bil Center razbremenjen. Se mi zdi, da tole na Kajuhovi, je precej daleč od Centra in to še zmeraj v Center notr tranzitni – tranzitni promet tukile notr. Saj drugi tranziti so takole med sabo urejeni. Ampak tale tranzitni promet. Narejen. In jaz mislim, seveda, da bo Frankopanska prej ali slej udarila v Šiški notr. In, da bo takole skoz tunel se prišlo pravzaprav z enim osrednjim ringom ven, na nek način. Hočem sam to povedat, da ta, da ni nujno, da se ti ringi zgodijo daleč stran od Centra. Mogoče bi se zgodili bliži Centru in s krajšimi tuneli. In v tem primeru seveda je Center varen. Ker tuneli, ki so predaleč... Ampak, to je še edina dolgoročna reč, ki jo še pravzaprav rabi, rabi mesto. So – je ta vmesni ring. No, tuki je naša kategorizacija. Ne? Ki rabi še tale most, da bi ta glavne ceste bile, ne? In tuki to Barjansko. Ta kategorizacija bi mogoče rabila še tudi tukile dol po Trnovskem pristanu neko zbirno cesto. Ne pa neko navadno mestno cesto.

Samo moment.....No, pa pejmo sem... Čeprav se men zdi, k da bi nekaj manjkalo... No, v redu. To je zdaj ta glavni urbanistični koncept. In pa glavni prometni koncept. Tako, ot smo rekli. To je zdaj ta urbani križ. Ko grejo kvalitete mestne od železniške postaje po Miklošičevi. To so seveda največje arhitektonske kvalitete tud v mestnem jedru, ne? Preko Prešernovega trga, na prospekt ob Ljubljani, ki je danes postal, saj veste, kaj je postal? Novi korzo, ne? Ljubljana postaja mediteransko mesto. Tuki mamo neki, kar zanemarjamo. To se pravi, po promenadi, ne? Po promenadi. Čez Prešerca. Čopova. Čez Prešerca, ne? Levo, desno od Ljubljance. Skratka, prospekt Ljubljance in tako naprej, ne? Tja proti, iztek proti Mostam. Levo desno od Ljubljance. To je najvrednejša prometna enklava. Prometna enklava pomeni, skozi njo se ne pelješ. Pelješ se vanjo in ven. Ne? Vendar tale je namenjena popolnoma samo pešču. Ne? Ničemer drugmu. Ta enklava. Te enklave, ne? So tiste, ne? Štiri. Visoko kvalitetne in mestne prometne enklave, kamor se zapelješ not in ven. To so pa robne štiri enklave, ki lahko na sebe prevzamejo veliko tudi zoprnij. Kot so garažne hišše. Garažne hiše in tako naprej. Čeprav seveda, kakor pač veste, mi garažnih hiš nimamo samo na obroču,

zunanjem. To, kar stalno eni govorijo, ne? Fizično so pa garaže notr. Metalka je v sred. Trg republike je v sred. TPH je v sred. Kar kol si zmislite, je vse v sred. Zdaj mam v sred še... in tako dalje in tako naprej.

To se prav, ti stalni slogani. Ki se od leta 66 stalno vrtijo. Slogani. Stalno isti slogani, ki se nič ne premaknejo. Ampak, leta 66 smo mi mel H sistem avtocest. Na tako zvani prometni glavi. In iz teh sloganov se ne da premaknit, pa ne da premaknit, pa ne da premaknit... No, to je zdaj, bi rekel sozvočje prometnega in pa urbanega koncepta. To sta dva križa. Tudi promet ma dva križa. Eno je Andrejev križ vpadnic. Drugi je ta Emonski križ. Analize so bile teh mrež delane. Ampak, tko mal. No, to je zdaj ta karta...

No, tisto, kar je seveda važno, je da določimo... Zakonodaja je prinesla nekaj drugga dons, kot je bilo prej. Prej so bile samo peščeve cone. Zdaj imajo pa tudi cone umirjenega prometa, deset na uro. No, in tole, kar vidite črno in kar vidite pik...

.....konec 1. strani I. kasete.....

...črno, so čiste prometne, čiste peščeve cone. Pikčasto deset na uro. Ampak, vendar samo za vstopno izstopni promet. V nekem smislu mogoče kakšen domicilni parking. To bi rad opozoril. No, tole, tale obrobje pa pomen, do sem je 30 na uro, ne? To se prav, vi se z ene 50 na uro lahk pripeljete tlele do Ledine. Pa se pripeljete s 50 na uro do Ajdovščine. Ampak ne skozi. Ne? Pripeljete se do Kongresnega trga, ampak ne skozi. Tle na Šubičko. In tako naprej. Vse ostalo je pa 30 na uro. To pove ta karta.

Tle se mi zdi, da bi pa moral, ne? Službe pa iz četrtne skupnosti it detajlno skozi to – katera uličica bi bla čist zaprta. In katera uličica ne bi bila čist zaprta za deset na uro. Kje je 30 na uro, je to seveda že tukile not definirano. In tle ne rabimo nobene pomoči.

Tole, vidite je tisto, kar ste vi sprejemal, ne? Vi ste že sprejel tuki, ne sicer institucionalno, enosmerni promet. Ki je od mojega ne velik drugačen, razen v enem detajlu. In to je, da pri men v super zadnji fazi vidite, je tole tudi eno smerno. Vendar, v tem, v teh sistemih Prometno tehničnega inštituta, iz leta 2001, je jasno, da je Slovenska enosmerna. Da je Resljeva enosmerna. Da si delita enosmernost Njegoševa in Rozmanova. Ne? Jasno je, da je enosmerno tudi tlele notr. Ne? Komenskega in tako naprej. Jasno je, da je Šubička. In jasno je, da gre tudi čez Prešerca mal prometa. Enosmernega sicer. S tem, da gre tudi avtobus skozi. Napaka te študije iz leta 2001 je, da niso nikoli obvladali avtobusa. In so tud napisal. Čeprav jih vedno neki sprašujejo, pa ta i... un vedno reče, ne? Da ni blo to predmet študije. Ampak, vedno neki, bi rekel, tudi komentira avtobus. Naj naredi študijo. O.k... To je druga varianta, enaka iz tega naslova. To je tretja varianta. In služba bi to morala takrat, po odloku iz 2001, iz tega naredit eno sintezo, pa ni. No, in to je pa... no, ostalo bom pol pokazal. Dobro. To je zdaj karta, ki kaže avtobusne rumene pasove. V radikalni obliki. Ne? V radikalni obliki. Vendar boste videli, da tale shema omogoča tako vstopne, izstopne avtobuse, kakor tranzitne avtobuse. Vsa razlika je ta, da če greste – pa te proge že danes tud obstojajo. Ne? Vi mate dons progo, ki gre okrog Bavarca nazaj, ne? Pride iz Šiške, gre okrog Bavarca nazaj. In se ven odpelje. Ne? Iz Bežigrada pride, gre okrog Bavarca odpelje. Al pa tud ne. Lahko bi se. Ne? Al pa v tem sistemu se lahko odpelje dol na – na Aškerčevo in se odpelje nazaj. Ne? Vsa razlika je v tem, da recimo, če se pelješ okrog Bavarca, ne boste verjeli, da so tudi postaje vse take, ne vem, če si dol... Dve postaji nista čist take, da tam, k si dol stopu, tud gor stopiš, ne? Pri čemer seveda, če stopiš pri Delavskemu domu dol, greš klele k Levu, pa greš nazaj sem, al greš pa kele... Kar pomen, da pol poti na eno, ali pa na drugo stran, ni noben problem. Če se ti, če si pa dol stopil pri Delavskemu domu, če si stopil recimo v Hotel Lev, ne? Pa rečeš, grem nazaj v Šiško. Ajde de, pa ne znaš hodit in tako naprej. Boš šel pa nazaj na avtobus, pa se boš

tkole mal okrog Bavarca odpeljal. Tko, kot se dons odpelješ. Pa bojo zdaj eni rekli – če je enosmeren avtobusni promet, zato, pa ne vem, so neke hoje sem pa tja. In tako naprej.

Tole je, to so zdaj te prometne obremenitve, ki jih je naredil PTI. PTI na obstoječe stanje. Te prometne obremenitve povejo, to je dvopasovni sistem in tako dalje... Da je tlele, so velke obremenitve, ne? Tudi tle se vidijo te štiri, te štiri horizon..., štiri vertikale, štiri horizontale. In tako naprej. Tuki not so tisoči avtomobilov v konici. In si lahko kdo to tudi pogleda.

To je zdaj koncepcija recimo druge faze. Ker jaz sem do zdaj razmišljal. Tale ring bi bil lahko prva faza. Ne? Notranji ring. Druga faza bi bila to, da tole postane tudi enosmerno. Do zunanjega ringa. Ne? In bi se rodila tale druga A faza, recimo. Druga faza. Tko, kot zdele je tlele notr. Tole so prometne obremenitve, v primeru – v primeru, da imamo tu še zmeri dvopasovni sistem. Da imamo pa v centru notr enosmerni sistem. Kakor vidite, je tole precej lahko. Tlele od PTI-ja zadnji papir govori, da je – na Titovi, pardon Slovenski, ni velik. Da tudi čez Prešerca ni velik. Na Resljevi. Še največ je tlele na Dalmatinovi. Prometa. To je zdaj končna faza. Sem itak velik o njej govoril. Tole so obremenitve v končni fazi, če gre za enosmeren promet povsod. In se kaže na zunanjem ringu – zunanji ring nase vzame velik. Tuki notr, vidite, pa ni zelo velik. Ne? In sicer največ ma tale, ne? Najmanj ma Prešerc. Vendar z določenimi modifikacijami, v križiščih. In tako naprej. Se te, ta stanja lahko izboljšajo. Za kar pa do danes ni bilo časa.

Tlele samo to povem. Da sistem je takšen, da imamo v – iz smeri sever – jug, imamo štiri plus dva pasova na Resljevi. Iz jug na sever imamo tri na Titovi in tri na Njogoševi. V smeri, namreč, prerezi morajo biti zbalansirani. Ne? Gor in dol skozi Center. Tuki imamo v smeri vzhod – zahod tri, na Masarykovi. Pa enega pa pol, al pa eden se tle motovil skozi, ne? Na Prešercu. Recimo, da jih imamo štiri. In v drugo smer imamo tle tri na Aškerčevi, pa enega, ki se motovili na Dalmatinovi oziroma na Tavčarjevi. To je pa ta statistika. Ta statistika je delana na tem, da so se ročno prenašali iz obremenitev v en drug program te obremenitve. In se potem ocenjeval učinke. Tisto, kar je generalno treba povedati je to, da so tuki hitrosti zdaj, v enosmernem sistemu večje. Da so zamude manjše. Prometa je pa v vseh sistemih v Centru enako. Zato, ker so vse, rekel bi – te velke poteze, tolk delč stran iz Centra, da vi ne morate situacije spreminjati. Če gre na račun koga, je to, da je neki tranzit od zun ostane. To kažejo te statistike. Ne? Poglejte recimo tlele, ne vem – zamudni čas. Recimo, kok je v ta zadnji varianti manjši, kot od obstoječega stanja, ne? Kok so brzine manj..., ugodnejše n tako dalje. Ne? Every speed, ne? Kok je brzina. Daljša od – od obstoječega stanja. Kar pomeni, da dosežemo cilj pretočnosti. Ne? In hitreje greš skozi center, manj onesnažuješ okolje. Ne? To je... Ja, seveda, če stojiš, ga najbolj onesnažuješ, ne? Motor dela. Če počas voziš glih tko.

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

Kaj kok ma postankov? Sej ni postankov tle pri osebni prometu. Postanki so, postanki so... moment... Iščem bus statistiko, sam moment. Ne, bus statistiko mam po mojem v – v drugem fajlu. No, ta zadnji fajl je tale.

Kaže, kako sistem funkcionira, če imamo tudi zaporo. Med Ajdovščino, Ledino, Krekovim trgom in pa med – med Zvezdo, ne? Tu se lahko naredi delna zapora. Cela zapora. Kakor koli to funkcionira. Vstopni sistemi funkcionirajo do Ajdovščine, Ledine, Zvezde in Krekovega trga. Okrog pa sistem funkcionira tudi tako. Seveda se te, ta zunanji sistemi se razbremenjujejo lahko tudi, s tem, da se nekatere druge ceste naredijo zunaj tega ringa. Tudi enosmerne. Tako, da so te pentlje manj, manj zahtevne.

No, moram pokazati karto, ki jo je tudi PTI 2001 predlagal. Vidite, tole je karta, ko med Ajdovščino in med – in med Zvezdo. In tuki, če od Prešerca, ne? Ni prometa. Celotno zaprt je

promet na –na Komenskega. Vendar ostaja notr, vidite tlele, v dve smeri Krpan. Ne? Ker niso razrešili vprašanja avtobusa skozi ožji center. Tole rdeče, k vidite, tole je Krpan v dve smeri. In, če pride do tega zaprtja, potem še tok bolj mora bit tale ring zmogljiv. In zmogljiv je, če je enosmeren. Menda se delajo zdaj neke strokovne podlage tudi za – za Tobačno. Kjer menda kaže, da bi bil zelo ugoden ta ring. Da se jim ne izidejo interpelacije križišč od spod gor. In tako dalje. In zdaj vsaka nova obremenitev pri dvosmernem sistemu zahteva novo interpelacijo križišča. Kar je seveda zahteven proces, ne? V eno smernem pa notr ven, je al levo, al desno, ni nobenega problema. O.k....

Mogoče bi pokazal še ta enosmerni bus, ne? Cilj je, seveda, cilj je seveda izločitev tranzita. Tudi bus-ovega. Predlagana preureditev obstoječih linij. Tako, da se okrog tega. Ampak, še zmeraj obstaja možnost tudi tranzita. Ne? Ne? To je zdaj ta koncepcija. Ampak, možen je pa recimo tudi – iz Celovške so možni vsi ti tranziti. Ne? S Celovške greš lepo v tranzit. Kamor koli hočeš. V Center se pa not zapelješ okrog prve enklave. Al pa okrog dveh enklav. Al pa okrog celega Centra. In greš ven. Vse, kar je razlika od danes je to, da se ti včas zgodi, da ne greš na isti postaji dol, kot greš gor. Vendar lahko vedno prideš na isto postajo, pa se samo del pelješ. Ali v mesto, ali pa iz mesta. No, to je območje postajališč. In to je bus statistika. Torej bus treeps, ne? Več je avtobusnih poti. Ob isti, ob isti, rekel bi ob isti frekvenci, na vpadnicah, kot sicer. V konici. Zakaj? Zato, ker lažje skoz pridejo, ne? Zato kaže ta statistika. Moram pa povedat, da ta statistika obstoječe in bodoče kaže na manjšem cestnem fondu, kakor je dons, ne? Na tropasovni. Slovenski. No in tko. Ne? Recimo, ne? Moveing time. Pa tko naprej. Na in – skratka, bom tkole rekel. Seveda je tuki razlika, recimo 15%, ne? Več poti skoz in naprej. To ni neki fantastičnega. Ne? Da b zdele eden rekel, 30% mam pa, ne vem, v vsakem segmentu stvar boljša, razen v ekologiji, pa – pa v varnosti, ne? Ampak, tisto, kar je važno, je to, da se seveda te kazalci, ko bi se skalabriral model, bojo izkazal boljši. To je eno dejstvo. In drugo dejstvo je, da je to doseženo na manjšem cestnem fondu, kakor je obstoječe stanje.

No, to je to, kako se not pripelje avtobus lahko v Center. Na različne načine. Iz Celovške recimo. In kako tranzitira na različne načine ven.

Zdaj vam moram pokazat kljub vsemu, ne? Kako si predstavljajo tramvaj v bodočnosti, ne? Tako, da bojo po mojem teli rumeni pasovi zlo dobrodošli, ne? Poglejte, to je Ajdovščina, ne? Ta prvi avto, k do Ajdovščine pride, je tlele na Kersnikovo gor obrnjen, iz Šiške. Pa tlele gre na Župančičevo dol, ne? Zdaj ne vem, upam, da bo to funkcioniralo odločnosti, ... Kaj? Poglejte si recimo tukile dol od spodaj tramvaj pred Pošto, ne? Tramvaj pred pošto pomen arkade skoz Pošto. Iz .../// nerazumljivo.../// in tako naprej, arkade na eni strani. Na drugi strani, ne vem kako se to izide. Jaz mislim, da bo treba le si najprej zborit rumene pasove za avtobus. Pol pa razmislit, kako pravzaprav jih porabit tudi za tramvaj. To mislim. Ampak, ni predmet tega sistema – ni tramvaj. Ne? Da bi, da bi zdaj na tem gradil. Al pa, da bi iz vica tramvaja to šinfal, ne? In, kakor vidite, ne? Tukile je Šubička, ne? Ki pa v pogojih tramvaja, ki preseka vse. Kar na enkrat tri pasovna skor. Tri pasovna proti dol. Proti Filharmoniji. Tuki pa je ena mejčkn dvo pasovna, ali kaj jaz vem kuga, po Slovenski gor pride in tako naprej. Poglejte, mim Šumija... Ne? Tist, kar mam zdaj problem tlele notr. Me prav zanima, kako se bo garaža polnila in praznila. Če bo takle tramvaj. Al pa, če bo tramvaj od tistega, kaj že je? Uf, k ga je tudi tramvaj naredil... Karlsruhe, ne? Če bo tist se obvladal, ne? No, na rumenih pasovih je seveda možen takle tramvaj, ne? Priljuden. Priljuden... Ne? Priljuden... Na, pri čemer je čist vseeno, če tlele še kakšen avtobus zapelje, pa naprej kakšen taksi. Tko delajo v Ameriki, v Angliji, kaj jaz vem kje? Pr nas pa tramvaj na ločenem vozišču 160 na uro. Al kolk? Oprostite. To mesto nima, nima –nima prostora za tramvaj na ločenem vozišču. To je en slogan, ki se je zgodil tam, na konc osemdesetih let. In od takrat naprej sta dve študiji permanentno – tramvaj na ločenem vozišču. To fizično ni možno in je konc. No, tolk glede vprašanj tramvaja. Dobro...

Pa dejmo še pogledat tale odlok.Torej že na začetku, poglejte, tale vsebina, ne? Kaj se tole ureja. Te alineje. So alineje iz zakona, mal drugač obrnjene. Pa zato, ker so mal drugač obrnjene, me uprava šinfa, ne? Ampak to so tako obrnjene, kakor grejo teksti lažje skup, ne? Drugač je pa v prvem členu seveda vsebina tega odloka. Ta vsebina je tista vsebina, kije današnji odlok nima. Ne? Današnji odlok nima prometne ureditve. Nima potekov cest. Nima prednostnih smeri. Nima sistem reči in vodenja prometa. Nima omejitve hitrosti. Odlok nima območij omejenih hitrosti. Nima ukrepe za umirjanje prometa. Nima območij za pešce. Pod zakonskih ma. Sej sem povedal – Vidmarjeve. Ampak, ta odlok iz 2000 tega nima. In tako naprej. Prav. V drugem členu so te definicije. In moram povedat sam, da najvažnejša je ta definicija, da ožje mestno središče ni do Resljeve, ampak je do Njogoševe. In s tem bom se nehal sprehajati po detajlih tega odloka. Zato, ker je vmes nastopil tudi nov zakon. Ki ima tudi drugač glede glob. Zdaj ma zakon globe. Ne? Prej smo jih mel v odloku iz 2001. Ne? In je zdaj vprašanje, če sploh kakšno globo sme ta odlok met? Treba je sam povedat kera vrsta globe iz zakona je tista, ki se aplicira na določeno reč. Če ni že direktno iz zakona to jasno, ne? Razlogi in cilji sprejetja tega akta so – izhajajo iz potrebe po urejanju prometa in pravnimi podlagami. Vzpostaviti novo prometno ureditev v mestnem središču. Legalizirat siceršnjo zatečeno prometno ureditev. Cela Ljubljana ma prometno ureditev, ki ni legalna. Ko sem bil jaz mejhn urbanist leta 75, sem vprašal referenta za promet v občini Šiška. Sem rekel, posluš, kako pa ti tlele ta znak daš gor, ne? Je rekel, posluš, tlele do Tacna je to mestni urad. Za promet. Ker včasih je bilo mesto – ni bilo pet občin ljubljanskih. Ampak do Tacna. Veš v Tacnu pa kar na naročilnico. In zdaj bi prosil, da me razumete. Naš oddelek vsako spremembo, ki jo je naredil od leta 76 ne dela z upravnim aktom, ampak z naročilnico. To vejo. Lahk tud povem detajl. K sem prišel sem za, rekel bi – za svetnika. Sem najprej poklical gospoda Skuška, ne? Sem rekel, kje mam mi odlok o ureditvi? Je rekel, vprašajte gospo Gregorič, ne? Gospa Gregorič je rekla – saj veste, ne? Jazbinšek. Da ga nimamo, ne? Čez en let mi je rekla, ne? Da je bila kregana. Ampak jaz sam vem, da mi nimamo prometno – prometne ureditve od leta 76. Pa od 93 za peščeve cone. Zato moramo vse kar je, vsako signalizacijo, ki je, s tem odlokom legalizirat. To je tisto, kar jaz rečem – novo je to, pa to, pa to. Ostalo je pa seveda obstoječi sistem se vzame, kot tisti, ki je pravno dejstvo. Zato, ker obstoječi sistem pa je v tako zvani banki cestnih podatkov. Na OGJSP-ju. Do zadnjega detajla, ne? Na posamezen prometni odsek, ima ta banka približno 27, al neki tazga podatkov. Od širine, dolžine, prometnih znakov, ki padejo zraven. In gor. Se pravi, informatiko mam perfektno. Ne? Informatiko mam perfektno. Nimamo pa dobre prometne ureditve. Oziroma ne tudi legalne. No, en od ciljev je bil tud razbremenit občinske predpise. Prenormiranost in preštevilčnosti. Pol bote videl, ne? Katere ukinjamo, ne? Mi smo mel po odloku iz 2001, recimo en sklep zha takso je šel skoz mestni svet. Pa je šel en sklep za – za parkirnino skoz mestni svet. Pa je šlo skoz mestni svet tam deset takih reči, ne? Je šlo skoz. Ne? In – in vsaka odločitev je bla, en postopek je bla – je bla... In to sam zato, seveda, sam zato, ker stvari niso bile v osnovnem odloku narejene in dodelane tako, kot bi lahko bile. Temu se reče veriženje odločitev. Ne vem, mogoče jih boste razumel. Tud na konc jih bomo prebral.

No, namen je bil tud razbremenit odlok ponavljanja zakona. Ampak pol je pa uprava rekla, da mu nekaj manjka. Pa to bomo še ugotovil kaj manjka, ko gre... Ker gre za količinsko velike spremembe, tako v smeri dopolnitev, kot v smeri razbremenitev in združitve materije večih predpisov, je smiselno odstopiti od spremembe in dopolnitve odloka in se odločiti za odlok na novo, ne? Ker seveda ta čas je bil nov zakon sprejet. Ne? In sicer leta... Pravni termin odloka je 25., 26., 22. člen Zakona o varnosti cestnega prometa, Uradni list RS/2005 in pod b. 2 skoz, spet skoz 2005. Ne? Tko, da bote, to ne tud eden od razlogov.

Mogoče bi sam to pogledal še. Evo, strokovne podlage, sem povedal katere so ble. Sem odcitiral. Finančne in druge posledice. Tle se na obstoječem sistemu spreminja stanje. To se prav, da se signalizacija mal prestav. Mal tudi, rekel bi preprogramira.

Čeprav po drug stran moram reč, da je OGJSP men že pokazal kako se enostavno naredi mestni promet. Mal se bom pošalil, oprostite. Mi imamo kar ene montažne, ne? Znake. Ga mam na Prulah, ne? Kar prnesejo znak, ne? Na enih betonskih coklnih, ne? Mam zaporo. Kar ene znake. Kar ene začasne znake mam ke po Ljubljana. Teh začnih znakov je približno tok, da bi mi zaporo, za celo – da bi mi prometni režim za cel ta osnovni ring lahko v prvi fazi naredil. Kar s temi znaki. Drugič, mi imamo zaporo, ki jo plačujemo. A zna kdo povedat kok sto tisoč mark na let znese? Koliko stotk mark znese živi sili na – na, na, ne? Živi sili. Mi smo najbogatejše mesto. Mi namesto da bi prometni znak naredili za zaporo na Wolfovi, mam tam živo silo. Mam na Krekovem trgu živo silo. Ne bom rekel, kaj je eden od tistih enkrat hotel naredit. K je ugotovil, da so okrog plače ene težave. Tista živa sila pa niti svoje plače ne služ tako, kot bi morala v celem urniku. In tako naprej. Jaz sem nekje slišal besedo. Ne vem, naj eni povejo, no... 600.000 mark, no... Ne? To se prav, jaz sem upravi hvaležen za tisti razrez stroškov, ne? Bomo naredili ta prave znake. Pa ne bo treba met začnih. Pa ne bo treba met – ne bo treba met ljudi. O.k... No, dobro, pa Evrov. Sej se ne spoznam jaz čist ... na ene nule se mal spoznam. Druzga se ne morem spoznat, ne?

Tisto, kar pa se bo seveda neki ukinjal. Jasno, bo treba naredit do predloga sukcesijo stroškov, ne? Vendar ti stroški niso zlo gradbeni. To je treba vedet, ne? Ti stroški so gradbeni šele, ko prideš na Tivolsko, če jo hočeš prestrukturirat. In to je v zadnji fazi. Prej ti stroški niso gradbeni stroški. In, če bo ta javna služba zares enkrat res javna služba. Pol tud ne bo mogla vsako preprogramiranje semaforja posebej zaračunavat, ne? Tale ljubljanska javna razsvetljava, ne? Posebej zaračunavala vsako preprogramiranje. Ne vem kva sem zadnjič bral v časopisu, kaj je bilo zadnje preprogramiranje. K so utripale zelene – ukinili in so tle ene blazne številke. Mije zlo žal. K nisem tega sem prinesel. Te številke. O.k...

No, tisto, kar – kar je – kar bo z dnem uveljavitve tega odloka prenehalo veljati – izvršilni predpisi. Sklep o pooblastiti javnega podjetja parkirišča, za izvajanje določenih nalog po Odloku o cestno prometni ureditvi. To so parkomati. Ker bojo kar vključeni. Sklep, oziroma bo to Odlok o javni službi parkirišč. Ki ga spet nimamo, ne? Iz leta, ne vem... Ki ga nimamo od leta 85, recimo... Sklep o določitvi in na – na ploščadi je še zmeraj delal po – po odloku iz leta 85. In je tud šel dol po odloku iz 85. Iz ploščadi. Na Trgu republike. Sklep o določitvi takse za izdajo dovoljenja za promet tovornih vozil. Evo. Posebej sklep. Uradni list – procedura. Sklep o višini takse za izdajo dovoljenj za dostavo. Dve številke, procedura. Odredba o višini in načinu plačila stroškov za priklenitev, uporabo, odklenitve lisic. Ena mejčna tarifa... No, Sklep o določitvi višine stroškov za odvoz nepravilno parkiranih, to je parking in tako naprej. Poseben sklep... tarifa. Odredba o dopolnitvi odredbe o prometni ureditvi. Odredba, no... to so pa – to so ... nazaj. To so 94, pa 93, pa 93, pa 92, pa 92, ne? So odredbe, ki po – po kosih govorijo kaj je s parkirišči, kaj je s peščevimi površinami. In tako naprej. No in te se da ad acta. In Odredba o načrtu prometnega režima na območju Mesta Ljubljane in ukrepov za njegovo izvajanje. Uradni list SRS 15/76. To je ta prometni režim, ki je še danes v veljavi. In, ki ga pri nas ne najdemo. Tko da, h – saj nisem bil tko dolg, ne? Jaz se zahvaljujem za – za rekel bi potrpežljivost. Menda je blo, sta bile dve uri načrtovani, ne? In jaz bom z veseljem odgovarjal na vsa vprašanja. Pa na diskusijo, ki bo. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Prosim kolegico Dunjo Piškur Kosmač, članico pristojnega Odbora za gospodarske javne službe in promet, da poda stališče odbora.

GA. DUNJA PIŠKUR KOSMAČ

Hvala lepa gospod podžupan. Spoštovane svetnice, spoštovani svetniki. Odbor za gospodarske javne službe in promet je Osnutek Odloka o cestno prometni ureditvi obravnaval na svoji seji, 20. seji v začetku februarja. Odbor je obravnaval, pravzaprav je naredil zelo obsežno razpravo. In odbor meni, da je gradivo dovolj dobra podlaga za sprejem osnutka akta. In nadaljevanje razprave. Zato je tudi sprejel sklep, da odbor podpira sprejem Osnutka Odloka o cestno prometni ureditvi. Ob tem pa je sprejel tudi še stališče. Do faze predloga je potrebno pripraviti vse analize o vplivih predlaganega akta in že znanih študij, konceptov, novelacij, urbanističnih odločitev in simulacije prometnih tokov in učinkov na omrežje. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Prosim še predstavnika mestne uprave, gospoda Gorkiča, da povzame stališče mestne uprave do tega dokumenta. Ker je precej pripomb, tolk da bi še zaokrožil to.

G. GORAZD GORKIČ

Hvala lepa za besedo gospod podžupan. Spoštovane svetnice in spoštovani svetniki. Glede na to, da je Oddelek za gospodarske javne službe in promet podal vmesno poročilo o osnutku odloka, bom podal le sklepne misli iz tega poročila.

Izkušnje iz tujine kažejo, da je reševanje prometnih zagat znotraj območja gostejše poselitve in pozidave, ne sme biti v funkciji vzpodbujanja osebne individualnega prevoza z motornimi vozili. Temveč v funkciji vzpodbujanja in pospeševanja sistema javnega prevoza. In drugih oblik trajnostne mobilnosti, kot sta – kot na primer kolesarjenje in pešačenje. S strani prometnega planiranja in s strani urbanističnega planiranja, je potrebno doseči ne le soglasje, pač pa popolno integracijo prometno prostorskega planiranja. Prometna ureditev v širšem pomenu, tako ne predstavlja samo prometnega urejanja, ampak celovito urejanje prostora. V kolikor je potrebno izvesti radikalne spremembe na obstoječem režimu, kot osnovno in bistveno zagotovilo mobilnosti prebivalstva, je treba prioritarno upoštevati sistem javnega prevoza. Kot je lahka mestna železnica. Avtobusi na čistejši pogon. Bio dizel. Zemeljski plin in podobno. Ter alternativne trajnostne neoporečne oblike, kot so prevoz s kolesom in pešačenje. Praksa iz tujine kaže, da v primeru integracije vseh načinov prevoza, z jasno določeno prioriteto na čistemu in kakovostnemu javnemu prevozu, stara mestna jedra oživljajo. Postajajo prebivalcem, obiskovalcem in zaposlenim privlačnejša. Saj s tem dosežemo čiste javne površine, izboljšanje bivalnega okolja, višjo stopnjo varnosti in lažjo medsebojno integracijo različnih načinov prevoza. Dejstvo je, da prevoz z osebnimi vozili, v mestnih središčih povzroča težave. Težave pa niso odvisne od drugih udeležencev v prometu in uporabnikov prostora oziroma javnih površin, ampak so vzrok in posledica povečanja uporabe osebnih vozil. S predlogom nove prometne ureditve, se na eni strani omejen skupen prostor odvzema tako kolesarjem in pešcem. Na primer prevoz z osebnimi vozili preko Ciril Metodovega trga, Prešernovega trga in Wolfove. Na drugi strani pa se pretrgajo povezave z javnim prevozom. Na primer dvakratno prestopanje potnikov iz Šiške do Viča. Ter trajno onemogoča uvedba lahke tirne železnice skozi mestno središče.

Glede na to, da ima Ljubljana eno najboljših strategij trajnostnega razvoja, v kateri se predvideva tudi vzpodbujanje trajnostne mobilnosti, je predlog tega odloka delno v nasprotju s strategijo in izkušnjami drugih mest podobne velikosti in konfiguracije. Z uvedbo koncepta enosmernega prometa, bi na vsak način povečali propustnost motoriziranega prometa z osebnimi vozili v mestnem središču. Hkrati pa ne bi storili ničesar na izboljšanju prometnih razmer, na glavnih mestnih vpadnicah in razbremenilnih obročih, ki se bodo že danes, ki so že

danes pretrpane z vozili. Bodisi pa sploh niso izvedene oziroma primerno opremljene za prevzemanje obstoječih prometnih ureditev.

Povečanje, pretočnost v mestnem središču, bi za posledico imelo povečanje pritiska prometa na mestno središče, ker bi to pomenilo hkrati najhitrejšo pot. Namesto preusmeritve na avtobusni obroč, na avtocestni obroč, bi se tranzitni promet preusmeril skozi mestno središče, s tem pa bi se povečal tudi hrup ter onesnaževanje zraka z izpušnimi plini. Zmanjšala pa bi se varnost in nivo uslug drugih, bolj ranljivih udeležencev v prometu.

Prepričani smo, da Ljubljana in njeni prebivalci, zaposleni in obiskovalci, ne podpirajo neracionalnega sprejemanja odločitev, ki ne le da zahtevajo visoke finančne vložke, ampak v veliki meri negativno vplivajo na vse uporabnike javnih površin. Vključno z uporabniki osebnih motornih vozil. Zavedati se je treba, da vsak korenit poseg v prostoru zahteva pripravo scenarijev in rešitev. In primerjav, ter finančno konstrukcijo. Če se omejijo samo na potek, je na primer s scenarijem ceneje in zelo natančno predvideti z računalniškimi orodji za prometno planiranje in simulacijo makroskopsko prometnih tokov. Makroskopskih prometnih tokov.

Ocenjujemo, da je osnutek odloka lahko osnova za nadaljnje analize, še zlasti, kot sveža in alternativna ideja o prometni ureditvi v mestnem središču. Vendar je pred podrobnejšo obravnavo treba pridobiti vse manjkajoče študije. Tako na makro, kot na mikro nivoju. In pripraviti njihove analize. Študije morajo upoštevati javni prevoz potnikov. Gradbeno primernost cestnih potekov in križišč. Dostopnost do posameznih delov mesta. Možnost hitrih in učinkovitih intervencijskih voženj in skladnost predloga z načeli trajnostnega razvoja. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Ker Statutarno pravna komisija ni imela pripomb, odpiram razpravo. K njej se je že prijavil kolega Jani Möderndorfer.

G. JANI MÖDERNDORFER

Hvala. Dober dan vsem skupaj. Takoj v samem začetku seveda, eno veliko pohvalo gospodu Jazbinšku. Ker je več, kot očitno, da je kar nekaj dni porabil za pripravo tega materiala, ki ga je tudi posredoval mestnemu svetu, za samo obravnavo.

Že iz njegovega izvajanja je bilo več, kot jasno, da gre za eno zelo pomembnih tem, ki seveda bojo tudi zelo vplivale na samo mesto. Tako finančno, kot tudi organizacijsko in pa seveda bo melo velik vpliv na vse ostale posledice, ki so vezane na samo življenje v centru mesta oziroma na sam promet, ki pravzaprav je tisti, ki na nek način tudi diktira način življenja. Vendar moram reč, da predno bomo seveda se pogovarjal o vsebini, moram tuki izraziti eno veliko razočaranje nad samo mestno upravo. Mi prihajamo v nek obdobje, ko mestni svetniki začnejo pripravljat neka strokovna gradiva za mestni svet. Ki ga potem seveda, po eni uri in pol, oddelek prebere - s papirja svoja mnenja. Namesto, da bi – bom rekel vsaj, približno tako, kot se je potrudil gospod Jazbinšek, tudi plastično predstavili nazaj, kje so, bom rekel na nek način te pomanjkljivosti. Tega predlaganega materiala. Vsaj na ta način. Če že ne družga, da izkažete spoštovanje do svetnika, ki se je pravzaprav potrudil in opravil neko delo, ki bi ga v resnici moral pripraviti vi. Na oddelku. Niti ne razumem, kako to, glede na to, da je bilo gradivo poslano v resnici 27. januarja vsem svetnikom. Danes smo pa konec aprila. Niso vsaj, bom rekel, vse tiste študije, ki so že bile narejene s strani mestne uprave, bile posredovane mestnim svetnikom. In so znane. Da bi jih danes lahko imeli na mizi. In, da bi istočasno seveda tudi mestna uprava se opredelila do tistih vprašanj, kdo pravzaprav v resnici bo te študije pripravil? Kdo bo to vse naredil? Kdaj bo ta rokovnik? Ker, ko beremo odlok, osnutek

odloka, in če ste si mal zračunal, pravzaprav v resnici pomen, da če bi šli po nekem logičnem tempu, kot smo navajeni, bi v resnici tam nekje junija lahko obravnaval tudi predlog tega odloka. Z vsemi pripombami iz četrtnih skupnosti. In šest mesecev po uveljavitvi tega odloka, začnejo seveda izvajati tudi vse ostale potre..., vsi ostali potrebni koraki, da pridemo do te faze. Vsi, ki pa sedimo v tej dvorani, pa točno vemo, da to, kar je danes predlagal Miha Jazbinšek, v resnici mi tega še zelo veliko mesecev ne bomo videli. Ker je nerealno. Ampak ne zato, ker bi bil Miha Jazbinšek nerealen. Ampak, zaradi tega, ker nimamo drugih odgovorov. Kdaj bo notranji ring zaključen? Od tega je zelo pomembno, kako bomo mi tle šli spreminjati enosmerni promet. Kako bomo to finančno tudi prenesli? Jaz tega ne vidim. In iz tega razloga seveda moram reči, da to, da je Odbor za javno gospodarske službe in promet to seveda podprl, osnutek, z eventualnimi pripombami in tako naprej, me sicer načeloma nič ne moti, ne? Me pa moti, da je mestna uprava podala potezo, da je to lahko realna osnova za razpravo. Da razpravljamo naprej.

Če mi to danes sprejememo, mora županja jutri zamenjati vse na Oddelku za javno gospodarski promet in ... oziroma tiste, ki se s tem ukvarjajo. Ker so v resnici povedali, da sploh nič ne delajo. In, najmanj, kar je, seveda, če se bo Jazbinšek strinjal, ga županja postavi za vodjo Službe prometa. Ker pa je bil že minister, mislim, da najmanj kar je, bi mu pritičlo mesto načelnika. To malce bolj za šalo, kot za res. Ampak, mislim, da bi zagotovo sproduciral do septembra še kakšne tri, štiri odloke na to temo. Al pa vsaj v tistem delokrogu, kar bi pravzaprav počel.

Namreč, ne vem kdo v resnici se tle pravzaprav norca dela? Ker tuki bi res pričakoval od županje, da bi, bom rekel na nek način malce svoje strokovne službe pospešila v tisto smer, da bi res danes videli tudi drugo sliko, kako si jo pravzaprav ta oddelek oziroma stroka predstavlja. In zato sam osebno, ne zato, ker to ni dobro pripravljeno, ne? Prepričan sem, da je kolega Jazbinšek temeljito šel gledat – ne nazadnje, saj to ni prvi odlok, ki ga je pisal, temeljito šel pogledat vse sestavine, kaj pravzaprav mora biti, kaj mora vse biti zraven pripravljeno, če hočemo resno osnovo za to met. Da lahko se začne pripravljati predlog. Ampak, v resnici pri men nastaja dilema, če bo to sprejeto, a bo to potem – bo to gospoda Jazbinšek predlog pripravljati? A bo on vodil razpravo s četrtnimi skupnostmi? ...

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

Sam trenutek... On vodil razpravo s četrtnimi skupnostmi? A bo on prevzel vlogo tega oddelka? Zdaj smo prišli v absurd. A bo z današnjim dnem, če bo ta osnutek sprejet, predal te naloge oddelku, pa bo uprava povzela ta osnutek, ne? Si sploh sicer ne predstavljam, kako bi to zgledalo. Namreč, prišli smo res do neke slepe ulice, ko pravzaprav več nikamor ne pelje. Jaz razumem kolega Jazbinška, kaj je hotel s tem odlokom pravzaprav narediti. Sprovocirati, ne? Kar ga nekaj časa že muči. Pa na nek način odgovora ne dobi. On bi sicer temu rekel predvolilka, ne? Smo v letu, ko je treba pač predstaviti kakšno zadevo. Ampak, ne glede na to, on je to naredil.

Naslednja stvar, veste – noter je sicer kolega Jazbinšek omenil, prav v tistem delu, če se spomnite, ko je predlagal tiste omejitve po uličicah, kaj bodo četrtne skupnosti povedale. A bo tam trideset? Al bo petdeset? Al bodo kar zaprli tisto cesto? Ne? Skratka, da bi oni podali to svoje mnenje. Kolikor jaz vem, do danes, so marsikje četrtne skupnosti to predlagale, ampak na koncu je vedno stroka odločala o tem. Če mene vprašate, je kolega enkrat, vem, da smo mel v Četrtni skupnosti Polje problem, če se spomnite, ko je bila ena cesta, ki je bila dolgo časa zaprta. Oziroma je niso mogli dokončati. Zaradi tega, ker je pač tam en lastnik mel probleme z zemljo. In skratka ta kregarija je trajala leta in leta. In zato je ves promet stekel

čez Rjavo cesto. In seveda tam so se stanovalci uprli. In zahtevali, da najmanj, kar je, da se postavijo ležeči policaji. Oziroma kar zapre ulica. Ne bom pozabil tega razgovora. Županja je bila takrat še mestna svetnica. In je vodila Komisijo za vloge in pritožbe. In takrat je seveda sklicala vso stroko. In prišla je tudi policija. Prometniki. In skratka vsi so se zbrali na kup zaradi ene ulice. In, da gre tudi, je tisti strokovnjak povedal in rekel – pogledajte, če boste vprašali ljudi, bi bilo najboljšo za njih in oni bodo vedno rekli, da je treba ulico zapreti. Še posebej če gre mimo njihove hiše. Če se le da, tri ali pa štiri ležeče policaje. Ampak, ta ležeči policaj, ne? Mora biti ene dvajset metrov stran od njihove hiše, zato, da jim voda ne bo tekla v njihovo garažo. Ker tam pol voda zalije vse. Skratka, če je bil tam problem zaradi ene ulice, verjemite mi, tudi tukaj bo takšen problem. In kar je seveda, si ne predstavljam, to vam govorim zaradi tega, ker po tej analogiji, bo to razpravo vodil gospod kolega Miha Jazbinšek. V četrtinskih skupnostih. Ker je on predlagatelj tega materiala. In ne oddelek.

Zato, seveda jaz resno predlagam, da se te stvari resno lotimo zelo resno. In to tko, da seveda jaz vam že vnaprej povem, da tega osnutka ne bom podprl. Pa ne zaradi tega, ker bi bil slab. Ampak, zaradi tega, ker nima vseh tistih sestavin zraven, ki bi jih moral imeti vsak pri osnutku. In če ne drugje, bi jih morala pripraviti vsaj mestna uprava. Ker v nasprotnem primeru si res ne znam predstavljati, da bomo do predloga čakali zdaj te študije. Vsi vemo, da mammo pred sabo samo še tri, štiri seje. In kaj potem? Bo cela zadeva padla? Kdo bo to povzel v naslednjem mandatu? A gremo se špekulirati? Ali boš mogel Miha Jazbinšek obvezno izvoljen še v naslednjem mandatu? Ja... Moment... In, skratka, to se mi zdi na nek način zelo nekorektno. Gospa županja naj resno razmisli, kaj počne na tem oddelku. In.. seveda, žal, mojega soglasja, ob tako neresnem delu mestne uprave pri tem osnutku, žal ne bo. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Tri replike. Kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Itak je šlo sam za proceduralna vprašanja in za določene pomote, kijih je on naredil. Zdaj ne vem, ali mora biti gluh tale osnutek žrtev njegove kritike uprave. Ne vem. Žal je bilo pri Möderndorferju nekaj napak. Uprava, torej uprava ni pokazala svojih študij, ki jih, bom jaz zdaj povedal – plačuje. Ni res. Tuki sta bile dve študiji pokazane, ki jih plačuje uprava. Prva je študija iz 1998. Naročnik OGJSP. Gospa Vika Potočnik. Vi ste obravnavali 2001. Mela je vse potrebne strokovne elemente. Al pa ni mela vse strokovne elemente. Vi ste, da sem jaz jih lahko uporabil, so mi zadoščali. Ne? Tu ste videli. Z zelenim. Prometne obremenitve...

.....konec 2. strani I. kasete.....

...inštitut. Letnica 2006. Tu ste videli prometno statistiko. Leta 2006. Kako se hitrejši avtobus vozi in tako dalje in tako naprej. Uprava ne more pokazati nobenih drugih študij, kot tiste, ki jih je plačala. Ene sem uporabil iz leta 2006. Ene so se pa delale paralelno. Na Prometno tehničnem inštitutu. Prve, če kaj vem, je plačal Oddelek za OGJSP, 2001. To, se poznate tisto? No, kaj se pol delaš neumnega. Drugo seveda je PTI zdaj naredil, plačnik Oddelek za urbanizem. To se prav, da kar se tiče strokovne podlage, ki je ta uprava žal itak sama ne dela. Nikol. Seveda, ne? Je razprava brez veze. In kolibracija teh študij naprej, predvsem te ta zadnje od PTI-ja, do predloga, bo seveda razreševala vse konceptualne, pa tudi detajlne

vprašanja. Kaj je kolibracija študij, lahko koga vprašaš. Torej, ti praviš seveda, da bo dolgo trajalo.

Kako bo sklenjen notranji ring? Prvič. Varianta tri. Materiali, ga mate. Deluje tudi, če ni, tudi če naredimo v zadnji fazi zunanji, enosmerni obroč. In, če še ni narejen most, ne? Pa nam ni treba. Mi lahko zadnjo fazo čakamo, most čez Ljubljano, na Njogoševo. Ampak, deluje. Lahk tam pokažem. Sistem deluje preko Ambroževega trga. Ne? Dons deluje preko Ambroževega trga dvosmerno. V drugi fa..., v zadnji fazi bo delovalo pa enosmerno. Finančno, da ne veš kako bomo to naredili? Prvič, finančno veš, da ne bo letos to, ne?

G. MILOŠ PAVLICA

Čas ...kolega...

G. MIHA JAZBINŠEK

Drugič. A ja? Drugič, žalostno je to, da ne veš, da 14,9 milijard mam v letošnjem proračunu več, kot lansk let porabe. Nam bo ostal drug let še dnarja še in še. Mi smo bogata občina, ne pa revna. Tretjič sem povedal, v prvih fazah ni financ. Kar se pa tiče postopka, kar se pa postopka tiče, sem pa itak povedal. Ali bomo ujel poletje, pa bomo mel tudi predlog. Na zadnji seji, recmo, sred poletja. Ali bo pa to novi Zeleni, ni treba, da sem jaz....

G. MILOŠ PAVLICA

... čas...

G. MIHA JAZBINŠEK

... novi župan bo vzal.

G. MILOŠ PAVLICA

Čas...

G. MIHA JAZBINŠEK

Ne pa, da se grejo predvolilko eni, ki niso nič dela v to vložil. Pojma nimajo, da, da – da uprava dela za županjo, ali pa za drugega predlagatelja. Ne pa sama po sebi...

G. MILOŠ PAVLICA

Tudi podaljšan čas...

G. MIHA JAZBINŠEK

Kar se pa moje strokovnosti tiče, boš pa nazaj jezik držal. Cel življenje in tako naprej, ti jaz povem.

G. MILOŠ PAVLICA

Čas se je iztekkel. Replika na repliko, kolega Möderndorfer – replika na repliko...

G. JANI MÖDERNDORFER

Ja. Lej...

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

G. MILOŠ PAVLICA

A lahko sam...mal se discipliniramo. Kolega Möderndorfer. Kolega Möderndorfer ima besedo...Izvoli kolega....

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

G. JANI MÖDERNDORFER

Kar se tiče žaljenja. Lej, nič te nisem žalil. To imaš pač ti te občutke. Ampak, da gremo, preidemo k bistvu. Odbor za urbanizem, pardon – za javno gospodarske službe in promet, je zelo jasno povedal, da je potrebno pridobiti vse analize, simulacije vplivov predlaganih rešitev in tako dalje, da ne berem! In jaz jih hočem. In jaz jih hočem vse videt ob samem osnutku, ki mi jih bo predložila uprava. In drugo, kar je za mene bolj pomembno pri celi zadevi je, da župan po Zakonu o lokalni samoupravi, je seveda – predstavlja tudi stroko. In v tem redu, ki ga imamo tukaj, je seveda on tisti, ki seveda predstavlja, ki predstavlja.... Hvala lepa. Ki predstavlja stroko v tem delu, da seveda tudi predlaga mestnemu svetu, ki pa seveda potem na koncu odloča. Ne gre za to, - ne gre za to, da bi se tebi očitalo, da si nekaj naredil...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. JANI MÖDERNDORFER

Gre za to, da mestna uprava ni opravila svojega dela. Mestna uprava v prvi vrsti dela za potrebe župana. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Naslednja replika na razpravo gospoda Möderndorferja, gospod Jarc.

G. MIHAEL JARC

Ja. Drage svetnice, spoštovani svetniki. Torej razprava gospoda Möderndorferja, ki nas v bistvu – krca oddelek, je pravzaprav spretno izmikanje, ne? Je posredno tudi, ampak zelo blago, krca tudi županjo. Torej, oddelek. On dobesedno čaka pobude, ki bodo prišle s strani vladajoče koalicije in županje. Oddelek lahko pač določene stvari predlaga. Vendar pa on čaka na politično voljo, kako naj se določene stvari speljejo. Torej, gospod Möderndorfer, do pred šest mesecev nazaj ste vi pripadal koaliciji, trdni koaliciji. Imela se je za trdno. In – in vse. Dobro, od junija lansko leto. Nekako se je začelo, ne? Kmalu bo eno leto. Zdaj, bi rekel

krat mestno upravo in županjo, ko ste tri leta preždel notr, pa niste dal pobude, da bi se to naredilo. Niste dal pobude, da bi se most pri Cukrarni naredil. Zaradi tega je tud predlog gospoda Jazbinška zdaj nekoč invaliden. Ker to ni narejeno. Jaz se spomnim, že od leta 95 opozarjam na most pri Cukrarni. Tud gospod Jazbinšek, pred tremi leti, štirimi leti, ko je prišel v mestni svet, je s tem začel. Izgovori so bili denacionalizacija. Zdaj je denacionalizacija zaključena. Je ta most enostavno zginil ven. Jasno, da so pomisleki proti temu režimu in notranjemu obroču, če ni mosta pri Cukrarni. Ampak za to ni kriv gospod Jazbinšek. Jaz sem prepričan, da, bi rekel je bila edina po domač povedan brca nekam, od enega svetnika, da je to pripravil, tako upravi, kot županji, ki pač se, kot njena predhodnica ukvarja s sajenjem rožic in košenjem travice. Ta koalicija, ki bi rekel zdaj deluje na polovico, je podprla 600 milijonov ali 400 milijonov tolarjev za košenje trave na javnih površinah. To bi bil – bi rekel, denar lahko porabljen za pričetek projekta enosmernega prometa in, bi rekel tega osnutka. Jaz, gospod Jazbinšek verjamem, da danes boste podprt od nekaterih manjših list in strank. Večje stranke bodo proti. Ker kar je dobrega, kar, bi rekel lahko pove preboj in začetek urejanja zadev. Veste, da se stranke zavzemajo predvsem za dobrobit meščanov. Vendar pa morajo pobude pridet od njih. Tako, da tu, je ta osnutek, jaz ga bom podprl. si Pravezprav obsojen na – na propad. Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Najprej replika na repliko, gospod Božič. Gospod Jazbinšek, prosim, če lahko izklopi... Hvala lepa.

G. PETER BOŽIČ

Jaz seveda tle nisem advokat Janija Möderndorferja. Sam zdi se mi pa skrajno neumestno govoriti na primer o tem, da je pa zdaj Möderndorfer, pa jaz, pa ne vem še kdo kriv za vse stvari, ki so se narobe zgodile. Do leta 1855. To je že naravnost smešno. Jaz, za enkrat si še nisem ustvaril slike kdo ima prav. Ali Jazbinšek, ali Möderndorfer, ali kdo. Glasoval bom po svoji vesti, seveda, ker nisem zavezan nobeni partiji. Ampak, s temi zgodbami dejte enkrat vendarle že nehat. To, kar sem povedal, če si me razumel... Ja.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Naslednja replika na repliko, gospod Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja, to, da se bo gospod Jarc moral odločat... na osnovi tega, da misli, da je to dober material. Je seveda v nasprotju tist, kar je gospod Möderndorfer povedal, ne? Möderndorfer je povedal, ne? Da kadar je županja predlagateljica, takrat je ona nosilka stroke. Kaj pa, kadar je kdo drug predlagatelj? Ki je enakopravni predlagatelj v tem mestnem svetu. Po poslovniku? A je takrat županja nosilec stroke predlagatelja? Men, oprostite, če sem predlagatelj, ne bo nihče vmes med upravo nosilec stroke. Iz razlogov, ki jih sami poznate. Prvič. Ker ta vmesni nosilec ni strokoven. In drugič, ker institucionalno ne sme bit vmes med predlagateljem...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. MIHA JAZBINŠEK

... in upravo še eden moderator. In seveda to, kar se tle govori, zgleda, naj bi zgledal, kako bi rekel – normalen. Ta človek ne ve kaj je to stroka. Županja ja nima napisa gor. Ona je – ona je... še direktor uprave ni. Ona nima gor napisan strokovni nadzornik. Vmes med predlagateljem in... to prav Möderndorfer. Vmes med predlagateljem in upravo.

GA. DANICA SIMŠIČ

Tako, čas se vam je iztekkel...

G. MIHA JAZBINŠEK

Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

... v tem trenutku. Hvala lepa. In še ena replika na razpravo gospoda Möderndorferja, gospod Miloš Pavlica.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. No, to bi rekel, sem samo želel kolegu Möderndorferju, ki ga ni ta trenutek noter reč. Poglejte, tudi v državnem zboru se vlagajo zakoni. V skladu s poslovníkom državnega zbora in nikjer ne nadomeščajo ministrov s tem, in ministrstev s tem, če kakšen od poslancev – in teh zakonov so veliko vložili, vložijo zakone. In kasneje je tudi v državnem zboru sprejet. Enako tudi naš poslovnik to omogoča. In, da pač svetniki po funkciji, lahko vlagamo akte v sprejem tega mestnega sveta, je vsak od svetnikov – pač mora oceniti pri sebi, ali je v stanju vložiti enostavnejše akte, ali pa tudi izjemno kompleksne akte. Ta, tak, kot je predložen, je kompleksen. To kaže tudi število pripomb, ki jih je dala mestna uprava, na kar enaindvajsetih straneh. Pa tudi Statutarno pravna komisija, na – do tridesetih, triintridesetih točkah. Ampak, to je normalna zadeva. Ne? In tu ni nič dramatičnega. To se vložijo. Seveda se pač vložijo. Vsi mamó pravico vložiti. In hvala bogu, zato smo tukaj. Za to smo izvoljeni. Poslovnik nam to pravico omogoča, ne? Zato jaz ne bi nikakor dramatičnil te pozicije svetnika napram upravi. Kolega Jazbinšek je naredil nek napor. Za katerega se ocenjuje, da ga je potrebno z marsičem še nadgraditi. Ker gre za izjemno kompleksna in resna vprašanja. To se izraža, kot sem že prej rekel v številnih pripombah, kojih je mestna uprava dala na ta odlok. Ampak, je pa lahko tudi primerna osnova za to nadgradnjo. Z dodatnimi analizami, ki so potrebni. In, ki jih je tudi sama mestna uprava v svojih pripombah opredelila. In na njih opozorila.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Besedo za razpravo ima gospod Kuščer.

G. SAMO KUŠČER

Hvala. Lepo pozdravljeni. Tud mene je to zmotil, kar je kolega Möderndorfer omenil. Da tak pomemben, tako pomembno temo pred mestni svet, kot osnutek odloka pripelje mestni svetnik. Seveda me ne preseneča, da je to Miha Jazbinšek. Preseneča me pa, pa tud me ne

preseneča – ne vidim pa v tem, v nasprotju z Milošem Pavlico, ne vidim pa v tem nekaj zlo napačnega, ne? Kolega Pavlica nas je podučil, da tudi v državnem zboru poteka tako, da – da, ne predlagajo vseh..... A ste lahko tamle tih mal, no? ... Da ne predlagajo zakonov samo....

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

Ne, ne - reče se. To je nevljudno, če klepeta. Tudi jaz bom nazaj nevljuden. Pa ti me pa ne prekinjaj prosim, no... Torej, da – da ne predlagajo samo ministri zakonov. Ampak tudi posamezni poslanci. Jaz sem prepričan, da če bi šlo za neke zelo pomembne zakone, bi blo precej negodovanja. Al s strani opozicije, al s strani javnosti. Če bi take zakone predlagal, kar neki poslanci in ne ministri. Promet je najpomembnejša neurejena zadeva v Ljubljani. Najpomembnejša. Ni ena od pomembnejših. Je najpomembnejša. Promet je v Ljubljani neurejen od leta 81, od leta 85, od leta 2001. 2001 je bila, je bil zadnji poskus urejanja, sistematičnega urejanja prometa. Pa še ta novelacija prometnega režima je v bistvu prepisana od leta 1999, če se ne motim. Z rahlimi popravki. Z res rahlimi popravki. Dve leti, ali pa tri leta je pa čepela v predalu, praktično nespremenjena. Se pravi, od takrat imamo zadnje poskuse urejanja prometa. Sistematičnega urejanja prometa v mestu. Promet nam pa uhaja iz rok. To vsi dobro veste. Torej, če gre za tako pomembno temo, pa res ne morete reč, da je čist vseeno, a s tako, s takim predlogom, s takim osnutkom pride na dan uprava, ki je vendarle na nek način odgovorna za to, da ureja mesto. Ali posameznik v – v mestnem svetu. Jaz mislim, da tle uprava – in tle mnenje delim z Janijem. Da mislim, da bi uprava tuki morala nekaj narediti. In absolutno ni naredila nič. Zakaj je drugo vprašanje. In seveda je jasno, da Jani Möderndorfer kritizira upravo samo za to, ker se hoče pač distancirati kot nekdanji pripadnik koalicije – se hoče distancirati od največjih napak, ali pa ignoranc sedanje uprave. In hoče sebe in svoje frakcionaše prikazati kot opozicijo, ki je v bistvu ves čas opozicija. Čeprav je šele nekaj mesecev. Pa še to ne zares.

Kaj zdaj torej pričakovati od uprave? Jaz sem ravno tako, kot je kolega Möderndorfer mal prej rekel, da očitno ta oddelek sploh nič ne dela. Jaz sem to gospodu Gorkiču, preden smo začel sejo, tamle zunaj rekel, da očitno nič ne delajo. Pa se je smejal. Ampak, očitno je to res. Da nič ne delajo. Očitno jih je več, ki tako menimo, da nič ne delate. Jaz mislim, da samo še dovolilnice pišejo, pa nič družga. Česa resnega se ne znajo lotiti. Dokler je bil Klavs načelnik, sem mislil, da slabše ne more biti. Ker je bilo res slabo. Ampak, mislim, da je zdaj še slabše. Dejansko ne delajo nič. Kaj je gospod Gorkič prejle predstavil, kot mnenje oddelka? Začel je z nekimi ultra alternativnimi, svetovljanskimi, naprednimi, pogledi. Kako se to rešuje. Kako je treba alternativne prevoze. Kako je treba zapreti mesto za osebna motorna vozila. Napredno, zeleno, ekološko, alternativo. Končal je pa z mislijo, da pač, če rečem po domače – tega odloka ne bomo dal skoz. Mu bomo že postavili ovire. Kajti, kaj drugega je zahteva po dodatnih študijah. Po dodatnih materialih. Vse želimo do konca pregledati. Saj to je po domače povedano, čist natančno ovira, da ta odlok ne bo šel skoz. Kdo je pa tisti, ki bo povedal, kolk je teh študij, ki jih rabimo še pogledati. Vedno se bo še našel kakšen pomislek. Ne, nismo še vseh študij pogledali. Dejmo vendar še kakšno študijo narediti. In se bo vleklo to spet kot jara kača.

Sit sem tudi teh stalnih, mitoloških pripomb o nekem nekončanem notranjem obroču. Jaz to poslušam že ne vem kolk let. Še preden sem bil mestni svetnik, je bil to glavni razlog, da se nič ne naredi. Da se ne more sprostiti Slovenija in tako naprej. Da se ne more praktično nič v Ljubljani spremeniti, radikalno spremeniti glede prometa. Zato, ker ni notranji obroč sklenjen. Enkrat je bil ta razlog, drugič je bil drug razlog. Vedno pa je nek mitološki razlog

nedokončanega notranjega obroča, ki nam onemogoča, da bi promet v Ljubljani uredil. Pa kdo je to? So to neke marsovske sile, ki nam to onemogočajo? Zakaj nam tega naša dejanska uprava ne more vendarle že končat? In strinjam se tud z razpravo, da vendarle, tud, če ta obroč ni popolnoma sklenjen, se da naprej s takim predlogom, kot ga je kolega Jazbinšek podal. To ni dokončna rešitev čisto vsake posamezne situacije. Da se v tem začet. To je v vsakem primeru nekaj, kar bo trajal več let. Če hočemo to ureditev doseč. In ni nobenega razloga, da se sklicujemo na nedokončan notranji obroč, ker se bomo sicer skliceval še naslednjih deset let.

Jaz vidim poleg tega od kod ta predlog oziroma osnutek odloka prihaja. Vidim še en velik problem v, sploh v odlokih v Ljubljani. Namreč, vedno bolj se mi dozdeva, da odloki, ki jih sprejemamo, ne doživijo v takem stanju, kot se sprejmejo, ne doživijo luči dneva. Enostavno se ne izvajajo na tak način, kot jih mi sprejemamo. Ali ima potem smisel odloke na tak način sploh sprejemati? Jaz se bojim, da ne. Če nismo sposobni odlokov do pikice natančno izvajati, je bolj ali manj nesmiselno odloke sprejemati.

Jaz ta odlok, kot je bilo že jasno iz doslej povedanega, podpiram, zelo podpiram. Zelo sem vesel, da je Miha to naredil. V celoti se mi zdi, da je – gledano – gledano v celoti, je – je to velikansko opravljeno delo in zelo dober predlog oziroma osnutek. S prometnega stališča zelo dobro narejeno. Zelo dobro. Enosmernost je za – za taka majhna mesta, tako gosta mesta, kot je Ljubljana, enosmernost – absolutno nujnost. Brez tega se prometa ne da razvozlat. Zlo sem zadovoljen tud, da je Miha proučil seveda to, kar je v prejšnjih poskusih manjkalo. Proučil javni potniški promet. Ker brez tega se prometa v celoti ne da rešiti. Javni potniški promet je ključen za to, da se promet, kot celota v mestu uredi. Ne strinjam se s tem, kar je Miha tud danes povedal, da po njegovem mnenju tramvaj – če sem prav razbral iz njegove razprave – on ne podpira tramvaja. Sicer je rekel, da tramvaj lahko potem na rumenih pasovih, ki bi jih sprva uvedli za avtobuse. Vendar nekak je bilo čutiti v podtonu, da ga prav zlo ne veseli ta ideja. Jaz ne vidim nobenega razloga, da tramvaj na ločenem vozišču ne bi bil možen. Kar – kar Miha trdi. Seveda je pa treba nekaj tega prostora vzeti osebnemu motornemu prometu, kar je itak nujno. V mestu, kot je Ljubljana, mora biti tolik prostora za promet, rezerviranega za prevoz ljudi, ki se peljejo praktično sami v enem avtu. Zasedenost avtov je pri nas približno 1,2. In potem seveda pustijo te avtomobile na javnih površinah. To je absolutno nesprejemljivo do take mere, kot je zdaj. Skratka, ne vidim razloga, da bi vseeno delal naprej na tramvaju. Na ločenem vozišču.

Ob tem, da podpiram osnutek, kot celoto, imam pa kar nekaj pripomb. Ki bi jih mogoče dal še oziroma bi se jih gotovo dal še upoštevati. Mislim, da bi bilo smiselno. Ena, ena klasična je ta, da kljub temu, da gre v bistvu v smeri urejanja in umirjanja prometa in manjšega poudarka osebnemu motornemu prometu, vendarle skuša doseči zadovoljstvo tud na drugi strani. Želi vendarle še ohraniti nekaj, kar se imenuje pretočnost. To je spet en tak mitološki pojem, ki ga srečujem v prometu vsa ta leta. Kar se ukvarjam s tem. Pretočnost je neka sveta krava, ki jo moramo zagotoviti. Smrtno se bojimo tega, da bi promet ne bil pretočen. Mislim, da je to neizvedljivo, da bi bil promet res pretočen. Promet je treba pač tako speljati, da v mesto, da se v mesto ne pretaka. Mesto je treba zaščititi pred tem pretočnim prometom. In Miha je to do neke mere tud nakazal. Tud najožje središče je na, je na ta način zaščitil. Potem ma pa recimo hitrost 70 km na vpadnicah in na zunanjem obroču. Mislim, daje to seveda v interesu pretočnosti. Mislim, daje to skrajno neprimerno, vendar je Ljubljana mejno mesto. In vpadnice pridejo praktično do središča. Zunanji obroč je zelo blizu. Ni, ni to nekih trideset kilometrov stran od središča. Mislim, da take hitrosti, tako blizu, pri tako mejnem mestu niso potrebne. So nezaželene. Ena zanimiva stvar, moram reči, da sem jaz rahlo spremenil mnenje o teh napravah, ki se imenujejo lisice. Prejšnja županja jih je imenovala neke pentlje, neki tazga hecnega, poetičnega... Večni problem, ali to imet, ali ne imet. Neki časa ja, neki časa ne. Strah in trepet. Kolikor jaz vem se to v razvitih okoljih ne uporablja velik. In glavni

namen, da se priklepa tiste, tista vozila, za katera se sumi, da voznik ne bo plačal kazni. Sicer je pa velik bolj smiselno kaznen na ta način vpeljat, da je izterjava gotova. Pri nas je več problem izterjava kazni. Ampak, to ne bi smel bit problem, se pravi ne bi smeli tega problema reševati na tak način, da bi lisice natikal. Mislim, da je to slaba rešitev, ki, kot je znano iz preteklosti, povzroči več, veliko več jeze, kot pa končne koristi. Jaz sem za to, da se rigorozno kaznuje prekrškarje. Take in drugačne. Da se tam, kjer je vozilo, kjer je vozilo parkirano na drugih površinah, ki so – ki jih uporabljajo drugi vozniki. Oziroma so pač prometne površine. Da se uporablja pajek. Da se uporablja veliko več, kot se uporablja. Za lisice pa mislim, da je bolje, če jih prihranimo samo za take primere, kjer mislimo, da se ne da drugač. Ne da je to ena od kazni. To mislim, da ni najbolje.

Za kolesarski promet je v tem osnutku do neke mere poskrbljeno. Mislim pa, da ni dovolj. Da je Miha naredil napako, da sicer poudarja, kok je to pomemben del prometa. In, da je treba več v to usmerjat. Ampak, po drugi strani, ni pa zagotovilo. Recimo ni nečesa, vsaj kolikor sem jaz uspel to prebrat. Da bi v enosmernih cestah povsod v nasprotno smer mel tud kolesarski pas. To je, to je precej nujno. Kajti za kolesarje, za kolesarjenje ni sprejemljivo, da – da je treba iskat obvoznice. Kolesarska obvoznica je nonsens. Kdor na to pristaja, ni nikol sam bil kolesar in ni nikol videl kolesarsko urejenega mesta. Kolesar mora met čim bolj ravno pot. Čim krajšo. Čim bolj enostavno pot od točke a. do točke b. Zato so nujne, posebej, če gremo na več enosmernih – nujne. Recimo Beethovnova bi morala že zdaj met to obljubljeni na upravi. Ne vem, obljubljuje že ne vem kolk let. Zdaj, a bomo, a bomo en – eno stran parkiranja ukinili, pa bomo kolesarski pas zarisal. Tega si seveda ne upajo. Ker strežejo avtomobilskemu lobiju. Če gremo na več enosmernih ulic, je to še tolk bolj pomembno. Se pravi, govorim – ne o teh večjih, ne govorim o vpadnicah, kjer je tko ali tko to že bolj ali manj rešeno. Govorim o obročih, kjer je seveda to nujno. Govorim o manjših ulicah, ki bodo postale enosmerne. Ali pa so že enosmerne. – Potrebovale kolesarske pasove. Jaz mislim, da bi to dejansko lahko bilo tudi v tem odloku. Enosmerna ulica ima dvosmerni kolesarski promet. Kakor koli se že to pač uredi. To je za enkrat to. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Kar nekaj replik, najprej gospod Pavlica.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Kolegu Kuščerju sem hotel reč, da se seveda moti, ko je komentiral delo v državnem zboru. Tam sem kar nekaj časa delal, pa mu lahko zagotovim, da so poslanke in poslanci vlagali tudi izjemno kompleksne zakone. Tako, da ta njegova prisposoba je pač stvar zmotnega prepričanja, da gre za enostavne zadeve.

Promet v Ljubljani gotovo ni enostaven. Proti Ljubljani vsak dan drvi 400 000 avtomobilov. Skoraj polovica se jih nekako pretoči v mestne ulice. Že to samo po sebi, to dejstvo pomeni in pokaže na izjemno kompleksnost tega vprašanja, ne? To je – skratka podvoji se še število avtomobilov v mestu vsak dan. In to seveda terja dodatne študije sigurno, ki bojo pokazale, kako bo možno s to pretočnostjo ta promet skanalizirat iz relativno ozke ulice, z relativno majhno pretočnostjo na teh segmentih. Zdaj, številni tujci, ki prihajajo v mesto iz velikih metropol, so naravnost navdušeni nad pretočnostjo našega mesta, ne? Ker so seveda navajeni na mnogo hujše zagate, tam, kjer je – milijoni avtomobilov se pretakajo vsak dan, ne? Ampak, ne? Lahko se pa strinjamo, daje to en mal ključnih in zelo pomembnih vprašanj, ki ga je potrebno v – v tem mestu rešit. Ampak, sem prej rekel, so stvari, ki so tudi stvar fizike, ne? Če je - tako izjemno veliko količino avtomobilov pretoči v te mestne ulice, je normalno, da se na nek način zatrpajo. Zdaj, predlog kolega Jazb9inška za povečanje pretočnosti prometa v

centru, bo verjetno prispeval k večji pretočnosti v samem centru. Vprašanje pa, če bo res rešil. Pomembno rešil, ne? Prometne zagate, s katerimi se mesto srečuje. Tudi s tem, da ... Že na vpadnicah samih. Dobro, vsak korak je lahko dober začetek.

GA. DANICA SIMŠIČ

Replika na repliko gospod Kuščer.

G. SAMO KUŠČER

Ja, tujci, k gospod Pavlica z njimi govori, s tujimi obiskovalci, so navdušeni nad pretočnostjo. Tuji obiskovalci, ki jaz z njimi govorim, so pa zgroženi nad tem, kako se avtomobili s sto kilometrov na uro vozijo skozi središče Ljubljane. Pa ne govorim samo o Slovenski, tudi manjše ulice so deležne dirkanja. In tega pa res ne boste videli v urejenih mestih po svetu. Po Evropi.

Kar se pa tiče državnega zbora, jaz nisem govoril o tem, da je ta odlok kompleksen in dane verjamem, da v državnem zboru ne predlagajo kompleksnih zakonov med poslanci. Ampak, to je najpomembnejša tema, ki jo mora Ljubljana rešiti. Dejte mi povedat prosim, kateri zakon je predlagala Marija Požonec, o najpomembnejši državni temi. Ne vem... kaj to zdaj... Kaj je pa najpomembnejša državna tema? To mi morate vi povedati. In Marija Požonec je predlagala oziroma...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel...

G. SAMO KUŠČER

... podala zakon za najpomembnejšo temo... dejte ga no mal lomt.

GA. DANICA SIMŠIČ

Naslednja replika na razpravo gospoda Kuščerja, gospod Božič.

G. PETER BOŽIČ

Jaz priznam, da sem samo ljubitelj te znanosti, na katero se vsak Ljubljčan, zlasti pa mestni svetniki blazno spoznamo. To je tako imenovani promet. Jaz imam sam neki čist laičnih pripomb, ki so stvar neke, al pa razmišljanj, ki so stvar bolj neke izkušnje, kukr pa kakšne znanstvene dognane misli. Mislim, da je moja izkušnja z mestnim prometom, niti približno ni tako katastrofalno, kakor je ta stereotip – deluje. Bodisi v medijih, bodisi v naši pameti. Jaz sem vezan na avtobus in na taksi in moram reč, da je zelo redko kdaj tak problem, da bi moral čakati kje deset minut več, kakor je normalno. In se vozim skozi središče in tako naprej. Tako, da osebno sem prepričan, da s tem krožnim prometom morda niti ne bomo ne vem koliko pridobil, zaradi tega, ker kakšnih grozljivih, katastrofalnih zgodb, glede pretočnosti prometa v Ljubljani ni. To je stereotip, ki smo si ga sami vtepli v glavo. Nasprotno, v zadnjih letih sem velik bil v velikih mestih, kjer je krožni promet. In tam so mi kateri celo pripovedovali, da kakšne bistvene, al pa velike, večje pretočnosti, pravzaprav ta krožni promet – da bi prej prišel od ene točke do druge, najbrž niti ne omogoča. Ampak, očitno pa tud je, da neke

prednosti sigurno so, ker drugač se veliko mest ne bi odločalo za te, za ta krožni promet. Tako, da jaz v bistvu ta Kozin... ta Jazbinškov predlog v bistvu podpiram.

K tej zgodbi bi imel samo še eno pripombo. Slovencem gre najbolj na živce, če kdo ravna avtonomno. Če nima centrov moči. In ne uboga centrov moči, ki so zunaj njega. In tako naprej. In, če sem se jaz za kaj odločal celo življenje, zakaj se ne bi še zdaj? Sem bil zmeraj avtonomen, neodvisen od raznih partij in centrov, ki so bili izven mene. In jaz nobenih teh stvari ne delam iz kakšne slabe vesti in tudi nimam za kaj. Sprejemam odgovornost za nazaj in za naprej, kar bom počel še v tem mestnem svetu. In tudi pri nas ne velja nobena partijska disciplina, da bi se moral ne vem čemu in ne vem komu podrejat. Tudi nismo zavezan nobenemu lobiju, da bi morali to počet.

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. PETER BOŽIČ

In zato bom glasoval za.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Naslednja replika na razpravo gospoda Kuščerja, gospod Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Jaz se bom najprej opravičil vsem. In sicer se bom opravičil zato, ker je Odbor za urbanizem rekel, rabimo še študije. Jaz sem jih seveda mel. Nekatero sem vmes tudi pridobil. Sej sem povedal. Oddelek za urbanizem te uprave je pridobil prometne obremenitve. In to statistiko. Pa jih nisem dal svetnikom predhodno. Eden od razlogov seveda je ta, ... so pa na tem CD-ju. Sej ste videli. Sej smo šli skoz. Eden od razlogov je seveda ta, da če bi jih pa dal, bi rekli, da dam preveč, ne? Ne? Razumete? Drug razlog je tudi ta, da praviloma – praviloma, ta mestni svet, celo na odborih – ne obravnava strokovnih podlag za akte. Pokažite mi eno strokovno podlago, k je tkole debela mapa, pa še ena mapa debela, kadar se kakšen zazidalen načrt sprejema. Da bi tista mapa bila sploh prisotna na odborih. O.k.. Zato se opravičujem, da vas nisem bremenil s temi študijami.

Moja replika se seveda nanaša na – in te študije so in prej sem prečital cel spekter. In avtorji teh študij so: univerzitetni profesor Janez Koželj, ki ga vi visoko cenite. In h kateremu hodite večkrat tudi na konzultacije. Ne? S tem se strinjajo drugi univerzitetni profesorji, vključno – vključno s tistimi, ki sem jih prej naštel. Vključno s FDV-jem. Kos in tako dalje in tako naprej. Tudi sicer v strokovno visoko v šarži. In ne vem, če ste razumel. Jaz sem avtor, eden od petih vrhunskih strokovnjakov, najvišjih strokovnjakov v Urbanističnem ljubljanskem zavodu, ki je naredil U – sistem v Ljubljani. Ne? To je zdaj, seveda, če dam jaz to od sebe neki, ne? Ma tudi neko referenco. Ma tudi od zad neko organizacijo. Ma od zad datum. Ma od zad simulacije. Se ve kako kej štima in kako kej ne štima. Če čte te študije seveda lahko dobite eno za drugo. Jaz nekako, oprost Kuščer, nisem Pošončeva, na tem področju. Ne? Na kakšnem drugem področju sem Pošončeva, ne? In ostalo seveda pomen pa to. Moram pa zdele povedat. Ampak te študije, seveda se opravičujem, k nisem pač pokazal.

Kar se tiče kolesarja, naj bo neki jasno. Na vseh štirih vertikalah in na vseh štirih horizontalah, kjer danes ni kolesarja, je dvosmeren kolesar. To je not napisan. Ne? In tudi

seveda na vseh drugih enosmernih, kjer je prostor, je dvosmeren kolesar. Podobno, kot na Miklošičevi. To je not napisan. Zato, ker je kolesarja toliko veliko, ne?

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. MIHA JAZBINŠEK

Da ni posebne karte kolesarja. Samo zato in zaradi nič drugega. Tok, da bo to jasno. In to – to so novi kolesarji. Ker danes na Titovi ni kolesarja. Me razumete? Dons na Dalmatinovi ni kolesarja. In tako dalje.

Drugič, kar se tiče recimo, o.k. – samo toliko o kolesarju. Ostalo bom pa pol vendarle, ostala vprašanja obdelal pol. Jaz podpiram tramvaj, ko bo. Vendar ta sistem ni delan za tramvaj. Ta sistem je delan za današnje...

GA. DANICA SIMŠIČ

Čas se vam je iztekkel.

G. MIHA JAZBINŠEK

... vozišče. Ne? Za današnje vozišče ni nič komple...

GA. DANICA SIMŠIČ

Gospod Jazbinšek...

G. MIHA JAZBINŠEK

Kompliciran.

GA. DANICA SIMŠIČ

Samo poziv, ali pa vljudna prošnja, gospa Požonec. Njen priimek je Požonec. Poslanka madžarske narodnostne skupnosti ni tema obravnave na današnji seji mestnega sveta. In prosim, če jo ne vpletate.

Dve repliki na repliko. Najprej gospod Möderndorfer.

G. JANI MÖDERNDORFER

Kar se tiče raziskav oziroma študij. Jaz sem pričakoval to od mestne uprave. Ne od mestnega svetnika. Pa saj mestni svetnik nima tega suporta. Ne? V vsakem primeru pa verjamem, da če bi mel ta namen in tako naprej, bi pravzaprav to itak dal, ker pravzaprav ne rabiš se bat, da nas boš nadlegoval z dopisovanjem, ali s čemer kol. Ker itak nam vse pošlješ kar maš, ne? Tko, da s tega vidika mestna uprava tukaj ni opravila svoje naloge. Ostalo bom pa povedal na repliko, ki jo imam pol kasnej, ko pridem na vrsto. Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Še ena replika na repliko, gospod Kuščer.

G. SAMO KUŠČER

Ja Miha, seveda, jaz nisem mislil, da si ti Marija Požonec, kot stro..., v smislu stroke. Glede stroke, prometne, urbanistične, si ti seveda tata mata v tem mestnem svetu. Največji strokovnjak. O tem ni nobenega dvoma. Pa vključujem ljudi iz uprave. Mislil sem to, da si mali. V tem mestnem svetu si mali. Nisi član velike stranke. V državnem zboru ni malih, razen pripadnikov narodnosti. Zato sem njo izbral. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

In še ena replika na razpravo gospoda Kuščerja, gospod Möderndorfer.

G. JANI MÖDERNDORFER

Hvala lepa. No tuki bi samo v enem delu, ko je kolega Kuščer govoril, kaj bi bilo, če ne bi bilo – če bi bila koalicija še. In tako naprej. Zagotovo sem prepričan v eno stvar. Da, če bi seveda bli v koaliciji, bi seveda vse naredil, da bi mestna uprava, v primeru, tem, ki se je zgodil zdaj – da bi gospod Miha Jazbinšek vložil takšen predlog. Mestna uprava primerno in dostojno temu mestnemu svetu seveda tudi pripravila, odgovorila, na podoben način. In na podobne poglede. To je najmanj, kar bi lahko naredil. Treba je pa eno stvar vedet. Mestni svetniki so mestni svetniki. Uprava je uprava. In vsak naj vzame svoj del tiste odgovornosti, ki jo pravzaprav mora naredit.

b tem bi pa nekaj poudaril. Danes prvič vidim, najprej pri kolegu oziroma gospodu Gorkiču, da nekateri svetniki majo – tole, odgovor mestne uprave. Tukajle sprašujem pri mojih kolegih in kolegicah, pa tega nimamo, ne? Osnutek Odloka o cestno prometni ureditvi – odgovori mestne uprave. Jaz tega nimam. Jaz tega nisem dobil. Jaz to danes prvič vidim. In ne vem zakaj moramo dobivat vse neki na sejo. In zato se sploh ne moremo pravilno pripraviti. In še enkrat več. Ne morem podpret tega, ker ne bom več podpiral stvari, ki jih dobivam zadnjo sekundo na mizo.

GA. DANICA SIMŠIČ

No, zdaj pa... bom jaz izrazila rahlo začudenje, kajti to gradivo in ta odgovor mestne uprave ste dobili že lep čas nazaj. Če pa ni našel prostora na vaši mizi, pa mi je iskreno žal.

Replika na vašo repliko, gospod Kuščer.

G. SAMO KUŠČER

Ja, seveda, kolega Möderndorfer, svetnik in uprava ni isto. Hvala bogu. Imamo več vej oblasti. Ampak, koalicija je pa koalicija. In je bla, ne? In jasno je, znano je. To je tud smisel koalicije, da koalicija vodi upravo. Vodi politiko mesta. In mel ste priložnost. Mel ste velik priložnosti. Mel ste velik let priložnosti, da bi začel, vsaj zastavili reševanje tega večnega gordijskega vozla, ki se imenuje promet v Ljubljani. Naredili niste nič. To maslo mate na glavi. Cedi se vam dol do peta.

GA. DANICA SIMŠIČ

Beseda za razpravo, besedo za razpravo ima gospod Jemec.

G. JANEZ JEMEC

Hvala lepa gospa županja. Spoštovane svetnice in svetniki. Jaz bom poskušal bit kratek. Zadeva, predlog prometne ureditve ožjega mestnega središča je zelo strokovna. Po naravi. In mislim, da bi se vsaj v takih primerih, v razpravah, poskušal čim bolj – da bi poskušal razpravo čim bolj depolitizirat. Da ne bi tu, iz tega naslova procedure iskal pozitivnih točk zase. Ker vidimo, kako smo v časovni zadregi. Iščemo že dodatne termine za četrte. Jaz sem ga z navdušenjem obljubil. Pa, če bo šlo tako naprej, ga bom pa še preklical. Soglasje za četrte. Ker to je neplodno. Pa niti ne konstruktivno, glede na vsebino, kakršna je. O kakršni govorimo.

Kar bomo rekel, je čisto na kratko. Je moje osebno gledanje. Pa, čeprav mislim, da ni tako zelo osebno. Ne bi moglo bit. Nekaj smo že izmenjal tudi že v skupini. Tega bi mogel tuki mejčkn razložiti. In sicer... gre za to. Gospod Jazbinšek, kot predlagatelj je, se je zlo potrudil in najbrž celo preveč podrobno in strokovno zadeve razložil. Jaz verjamem, da večina nas svetnikov, mogoče prav zaradi tega še težje oceni pravilnost ali pa nepravilnost cele zadeve. Zato, ker je bilo sorazmerno velik navedenega. Zato bi jaz konstruktivno predla..., prosil za neko zelo preprosto razširitev obrazložitve. In sicer tako, da bi rekli – dejmo reč – tri glavne razloge, zaradi katerih je sploh do tega prišlo. Ki so nakazali potrebo po uvedbi novega, nove prometne ureditve. Take. Ena, dva, tri. In potem izpeljavo. Oziroma pričakovane rezultate teh, rešitve teh zadreg, ki – ki vpeljujejo to novo prometno ureditev.

Mene konkretno pa zanima recimo nekaj stvari, ki so take, splošno ljudske, bom rekel. Lahko lastnost vseh Ljubljancev. In sicer, zlo načelno. A se bo dostopnost skoz ta, skoz te, skoz ta režim povečala? In kok se bo povečala? To je recimo verjetno temeljno vprašanje. Kot stranski učinki me pa zanimajo, kako bo Ljubljana izgledala? To je pa tud zadeva in javni interes vsakega Ljubljancev. Tudi tistega, ki nima avtomobila. A bo zgledala kot vele ulično parkirišče? Kot dirkališče? In kakšna bo stopnja onesnaženja, kot posledica teh, tega dirkališča oziroma točneje rečeno podaljšani – mislim, da opravičeno domnevam – podaljšanih dostopnih poti do ciljev. Logika je, da bo ta rezultat – onesnaževanje – povečano. In neka kvantifikacija naj bi bila v tem kontekstu odveč. Zato še enkrat pravim, to je stvar Ljubljancev. Na tem nivoju preprostem. Lahko razumljiva. In lahko se takoj odločajo. Zato se tud ob tem nekako vprašam, kako bomo to.....

.....konec 2. strani 2. kasete.....

...ohranil občutek, da smo brez njih naredil. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Besedo za razpravo ima gospa Viktorija Potočnik.

GA. VIKTORIJA POTOČNIK

Spoštovana gospa županja, spoštovane svetnice in svetniki. Nedvomno je tema, ki nam jo je predložil svetnik tista, ki se še bo in s katero se bo ukvarjal še marsikateri župan, županja, mestni svet ali mestne svetnice. Moja ocena namreč je, da v Ljubljani, ali pa v mestni upravi, ne primanjkuje študij. Da imamo študij dovolj. Tudi sama sem se prepričala o tem. Kajti običajno smo naročevali pri institucijah ena in ista vprašanja. Fakulteta nam je to jasno in lepo

odgovarjala. Ampak, manjkalo nam je potem pa na izvedbeni plati. In seveda še potem pri odločanju. Odločitvi, kaj mesto s svojim mestnim jedrom želi.

Gospod Miha je pripravil malo da ne revolucionarno rešitev. Ki ji v tem trenutku, jaz sem imela... gospa županja, jaz bi res prosila, da mestni svetniki povedo, a so dobili te odgovore? Oziroma, ki so bile res že februarja poslane s strani mestne uprave? Ampak, kolikor smo tukaj protestirali, nihče jih ni videl. Oziroma, odkimavali so mi. Lahk, da smo bili površni, ampak vseeno. Bilo bi v redu, da mogoče tudi v naslednjih fazah si še vsi to stvar preberemo. Ker nisem strokovnjak s tega področja, znala sem prebirat študije. Poznam tudi nekatere rešitev, i so drugačne od tega, ki jih predlaga in seveda tudi tistih nismo znali spraviti v življenje, da bi seveda tudi življenje v tem mestnem jedru zgledalo drugače.

Ko obravnavam in ko ocenjujem predlog gospoda Jazbinška, si postavljam eno vprašanje. Na katere bi želela mogoče v naslednji fazi, gospod Jazbinšek, odgovor. Prvo, ali vi s to ureditvijo – vzpodbujamo, bom rekla – individualni promet v samo mestno središče? Ali ga pa zaviramo in ga seveda omejujemo? Vse dosedanje ugotovitve, tudi v trajnostnem razvoju, namreč govorijo v tem, da Ljubljana mora, če želi. Bom rekla tudi drugače – oživet ta notranji, al pa strogi mestni center, omejevat individualni promet v sam mestni center. Nimam odgovora ne iz vašega odloka. Tudi točno ne vem kaj bi to pomenilo. Oziroma tudi iz odgovora mestne uprave ne. Kaj – kakšen je oziroma kakšen je in put – bom rekla tega pritiska nazaj v samo mestno jedro. V kolikor bo odgovor pozitiven, se mi zdi, da je vprašljiv ta koncept te ureditve. Naslednja stvar, ki jo temu predlogu zamerim, je seveda, da ne upošteva – Miha, ti si sam povedal, da dokler pač ni tega projekta tirnega prometa, tolko časa bomo pač imeli to enosmerno ureditev. Potem pa, če bo, bo pa mal drugače. Jaz se bojim, da bo tudi s takšno odločitvijo tega enosmernega prometa, za zmeraj zastala ideja o tirnem prometu. Ki ga vidim, ali kot jo vidim, kot najboljšo rešitev prometnih zagat v – v tem sicer zapletenem sistemu. Sedem kraknem sistemu Ljubljane. Ampak, na dolgi rok, ali pa celo na kratek rok. Ker je uresničljiv. Smo v Evropi. So na voljo omenjeni skladi. Je tudi Pismo o nameri države, ki je že to podpisala zdavnaj. Da seveda ta tirni promet ne vržemo zopet za dolgo časa, al pa vsaj za desetletje v koš, ali pa v mizo.

In še naslednja stvar, ki se mi zdi – je sicer čisto vezana na življenje. Ali, in to mogoče pa je stvar potem študij. Ali smo predvideli vse – kako bo vplival ta način ureditve prometa, na kakovost življenja teh prebivalcev, v tem – v tem, tako ož..., pomeni ožjem ringu. Do, bom rekla, oskrbe hitrega – hitre intervencije. Do čiščenja tega mesta. Kup vprašanj, ki bi bilo dobro, da jih imamo v naslednji fazi eventualno na mizi, kajti ureditev prometa se mora gledat tudi iz vidika izboljšanja kakovosti življenja meščank in meščanov. Posebej še v tem delu, ki bo seveda najbolj prizadet. Ali pa vsega upošteva. Oziroma, v katerem pač ljudje živijo. Ker gre za revolucionaren, bom rekla poseg. Se mi zdi, bom sama podprla v tej fazi ta osnutek. Da bo seveda tudi pospešil razmišljanje in seveda tudi drugačne predloge uprave, v kolikor je. Da se ta zagata, ki jo rešujemo, bom rekla na relativno ne – nekulturen način. Kot so, bom rekla zapornice in varnostniki, ki stojijo. Ki včasih komu odprejo. Kdor jim ni simpatičen, ne odprejo. Ampak, to ni, bom rekla tok njihova stvar. Da seveda se počasi od te kulture, ki je nekultura – umaknemo. In seveda začnemo tudi to stvar urejevat.

To je neki od teh vprašanj, ki se mi zdijo, da bi v naslednji fazi seveda bilo potrebnih odgovorov. In zdaj še nekaj. Miha, jaz sem prepričana, cenim te, kot strokovnjaka tudi na tem področju. Ampak, prepričana sem, da naslednja faza odloka, brez tesnega sodelovanja in s stroko, ki je do zdaj že pripravljala študije in seveda brez mestne uprave, ne boš mogel speljat. In ne bo dobro če pridemo tako razdeljeni in s tako različnimi pogledi – pogledi v naslednji fazi pred mestne svetnike. Seveda pa ti želim vso srečo.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Naslednji je k besedi prijavljen gospod Istenič.

G. GREGOR ISTENIČ

Hvala lepa gospa županja. Spoštovane kolegice, spoštovani kolegi. Zdaj, tko, kot vsi, moramo verjetno, bom tud jaz izrazil – bom rekel eno zahvalo svetniku gospodu Mihi Jazbinšku, da je pripravil – bom rekel to gradivo dovolj strokovno. Za mestni svet. S katerim bi po njegovih pogledih tudi lahko rešili prometne težave v mestu. Zdaj, če bi jaz njegov koncept zelo na kratko probal strnit v par točk, je to da, se s tem odlokom nekje vpeljuje sprememba prometne signalizacije. In pod drugo točko je pa, bom rekel tudi sprememba mestnega potniškega prometa. Zdaj, že na samem Odboru za urbanizem, sem jaz tudi predlagal gospodu Jazbinšku oziroma se mi zdi tretja pot celo bolj pomembna. In katera v samem tem gradivu tudi ni, bom rekel analizirana, opredeljena, finančno ovrednotena. To je, da poskušamo zmanjševati promet, ki se vali v sam center mesta. In vzpodbujati mestni potniški promet. Oziroma javni promet. To je izvedljivo samo na en način. Tako, da se na mestnih vpadnicah naredijo velika, park and drive parkirišča. In da se vsi tisti, kateri, bom rekel zdaj, po eden v vozilu. Ali po en študent. Ali po – nekdo, eden voznik, ali voznica, ki se pelje v Ljubljano na delovno mesto, se pelje po mestnih vpadnicah v Ljubljano. V Ljubljani, v centru mesta, tam, kjer imajo svoja delovna mesta. Tam, kjer imajo univerze. Kjer študirajo. Parkirajo svoje vozilo za pet, osem, ali deset ur. In po mojem mnenju, je zelo smiselno pogledati, kako bi sam center mesta ne pustili za parkirišče, kjer bodo vozila, ali pa pločevina stala po osem ur, ali več. DA se probamo usmeriti tako, s tako prometno rešitvijo, da se vsa ta vozila parkirajo na mestnih vpadnicah. In se vzpodbuja mestni potniški promet. Mogoče tudi taka reforma mestnega potniškega prometa, kot je predvidena s tem odlokom, ne bi bila potrebna. Tega se bom še malo kasneje tudi malo bolj detajlno tudi dotaknil.

Zdaj, jaz mislim, da – strinjam se z vsem, a ne? Da je prometna problematika problem številka ena v mestu in da bi ga vsakdo rad rešil. In da vsi po svojih najboljših močeh iščemo rešitve, s katerimi bi se to tud dal določiti. Samo gospod Jazbinšek je to zelo dobro povedal, a ne? Ampak, tudi že na Odboru za urbanizem sem povedal, da vse rešitve, ki imajo dolgoročne posledice, morajo biti premišljene. Temeljite, strokovne. Podprte z analizami in narejene različne študije variant. Če je to največji problem, ga ne moremo rešiti z – bom rekel, pa ne me narobe razumet, kolega Jazbinšek. Z enim aktom, ali pa z eno študijo, ki ste jo pripravil vi. Čist tko, a ne? Ta prva študija je nastajala v letu 75. To se pravi, da idejna rešitev oziroma tega, prometne zagate v Ljubljani, je stara že dobrih enaintrideset let. Zdaj, če ne veste, ne? Ampak, verjetno vsi opažate, da so se razmere od leta 75 do zdaj krepko spremenile. Jaz sem mal pogledal po statističnih podatkih. Moram reči, da za leto 75 nisem dobil podatkov, koliko je bilo registriranih vozil v Ljubljani. Ampak, glede na to, kar bom povedal za leto 87. Da je bilo v Ljubljani registriranih 128 000 vozil. Leta 2005 200 000. Lahko rečemo, da je bilo, ob eni taki normalni lestvici, mogoče leta 75 registriranih vozil okrog 50 000. Ali 80 000. Kar je pa vsekakor trikrat manj, kot jih je zdaj. In tiste rešitve, ki bi bile mogoče primerne za leto 75, zdaj niso. In je treba vse to še enkrat prevrednotiti.

Poleg tega se me, bom rekel, se mi zdi reševanje prometne problematike v Ljubljani parcialno. Najprej s samim reševanjem prometa v centru. Ne pa celovito. Celotno ljubljansko. Tudi ne zdi smotno. Treba je proučiti res vse učinke, kateri se bodo samo s spremembo prometnega režima, spremembo prometne signalizacije v centru mesta, tudi poznale na vseh mestnih vpadnicah. In katere bomo čutili tudi vsi tisti, ki ne živimo v samem mestnem jedru. Vsekakor pa bom rekel podpiram rešitev, ki je omenjena, z rumenimi pasovi. Ampak, to gre za spremembo mestnega potniškega prometa. In o tem bi še mal kasnej tud spregovoril.

Zdaj, vse spremembe, katere se dogajajo v našem življenju, posebej, če so take revolucionarne, če bodo naš način življenja spremenile, bom rekel skor za sto procentov. So take, da bi si vsaj jaz želel, da so take, da so res argumentirane. Da je v to vključena strokovna javnost. Da so v to vključeni strokovnjaki. Da so narejene primerjalne študije. Predvsem pa, gospod Jazbinšek, kar mene najbolj moti, je to, da sem dobil eno oceno, da celotni finančni učinek, ki bi ga prinesla sprememba tega odloka, bi prinesla tam 4 do 5 milijard stroškov za sabo. Jaz sem prepričan, da bi za ta denar tudi najdl druge, cenejše variante. In bom rekel, na celem področju Mestne občine Ljubljana, ne pa samo v centru.

Pri stroških smo videli določeno tabelo, ki jih je predstavljal gospod Jazbinšek, je treba tudi vedet to, da se računajo učinki, ki jih ima – tudi vozniki. In koristi voznikov se gledajo to, ne? Koliko se porabi goriva na uro vožnje. Koliko je ustavljanj. Kolikšen je čas vožnje. Koliko je potovalna hitrost poprečna. Koliko je prevoženih kilometrov. Miha – gospod Jazbinšek, prikazal ste, ja... prikazal ste zelo en tak segment, a ne? Kateri je šel vašim argumentov za utemeljitev vašega prome..., se prav vaše rešitve, zlo v prid. Ne vemo, koliko je število ustavljanj. Vsaj jaz, kot en laik, pa se res ne spoznam na to, se mi zdi, da se bodo potovalne razdalje zelo povečale. Pojavljale se bodo jalove vožnje. V samo mestnem središču, če se naredi, če so enosmerne ceste. Če pride do nesreče, če se vse zaustavi. Koliko bomo to potem lahko vrednotili, bom rekel – v čas enega voznika. Ali čas, vsaj za to, da se bodo prometne rešitve. Da se bo prometna situacija, pri nesreči v enosmerni ulici, ali cesti, tudi naredila. Tako, da – mislim, da je ta vaš sistem ni toliko dodelan na vse motnje, ki se lahko pojavijo v samem prometu.

Isto se strinjam z gospo Potočnikovo, ki je rekla, da intervencijske poti se tudi podaljšajo. Nujne vožnje. Gasilci. Rešilci. Tako, da mislim, da je to treba še res z eno dodatno študijo tud mal boljš pretehtat.

Zdaj, moram reč, da sem bil presenečen, da ste izpustili tud Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Da kakšna večja študija mirujočega prometa ni bila narejena. Predvsem pa, bom rekel – skrb za same pešce in pa kolesarje, je treba tudi zlo – jim povečat.

Lejte gospod Jazbinšek, tamle stokate, rad bi povedal samo to, da ob primeru, kot je v vaši varianti. Zdaj, če bi avtobusi vozili tudi po zunanjem mestnem ringu, bi mogli vsi pešci prečkat vse ceste. To se pravi, da se poti podaljšajo pešcem. In predvsem tistim, ki bi uporabljali mestni potniški promet. Majo prestopne čase, pa še velik bi mogli prehodit. Če pa pogledamo na to, da so – da so uporabniki mestnega potniškega prometa predvsem starejše osebe, mislim, da to do njih ni smiselno, da se taka zadeva tudi izvaja.

Zdaj, reforma potniškega prometa. Verjetno ste že vsi seznanjeni, da – da... vsako leto mestnemu potniškemu prometu primanjkuje sredstev za njihovo delovanje. S katerim se, bom rekel – s sredstvi, ki jih v proračunu zagotovimo, se zagotovi normalno delovanje mestnega potniškega prometa, da lahko kupujejo gorivo. S samo spremembo tega odloka, bi se vse te proge, ki so polovičile. Znotraj mestnega jedra bi se pa naredile, bom rekel, krajše proge. Oziroma ti mini bus-i, ali ... , ki bi vozili od postaje do postaje. Od lokacije, do lokacije. Ena raziskava, ki so jo naredili na mestnem potniškem prometu je ta, da njihova vozila dosegajo potovalno hitrost 16,5 km na uro. Analiza, ki so jo naredili, če bi se njihova potovalna hitrost zvišala. Poprečna potovalna hitrost zvišala. Na 20 km na uro. Bi to pomenilo, poudarjam, pri istih fiksnih stroških. 30% več izvozov. In tudi do 30 več prevoženih potnikov. To se pa lahko naredi edino tako, kar je pa bom rekel iz mojega koncepta zelo jasno, ne? Zmanjševanja prometa, ki gre v mesto. Da se osebna vozila pušča na mestnih vpadnicah. In se vpelje sistem rumenih pasov povsod. Če ne gre drugače, se določen vozni pas, v konicah, predvidi samo za uporabo avtobusov mestnega potniškega prometa, taksijev. Lahko sklenemo tudi en kompromis. Tako, kakor je v Ameriki. Da se rumeni pasovi, če je v vozilu več, kot tri osebe, da se tudi lahko peljejo po rumenih pasovih. Tam, kjer so pa – je samo eden v vozilu, mora pa koristit normalen vozni pas.

In Miha, gospod Jazbinšek, samo ta zadeva – samo ta zadeva, bi – bom rekel prepeljala več potnikov.

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

Gospod Jazbinšek, gospod Jazbinšek... desni pas... gospod Jazbinšek, desni vozni pas na dvopasovnicah, se lahko predvidi za rumeni vozni pas, ne?

.../// iz dvorane: g. Miha Jazbinšek: Saj je tu gor....

Ja, pa ne povsod. Ne? Gospod Jazbinšek...

GA. DANICA SIMŠIČ

No prosim, čas za repliko bo po razpravi...

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

G. GREGOR ISTENIČ

Res pa je, ne? Da me pri vsem tem in polovičenju prog in pa tudi samem prestopanju to zelo bega. In mislim, da mam v Ljubljani zelo dobro organizirano in izpeljano službo oziroma mestni potniški promet. In tako, bom rekel tudi revolucionarno posegat v sam koncept mestnega potniškega prometa, ni smiselno. Treba je vedet, da res bi rekel – pri istih stroških, 30% več izvozov. Ljudje, ki bi šli raje na mestni prevoz, bi ga raje koristili, če bi bili prej v samem centru. Problem je namreč v tem, da, če se nekdo pelje z osebnim avtomobilom in pa z avtobusom, je z avtomobilom prej v centru. Če bi to znal obrnit, in mislim, da se z določenim konceptom to da narest. Se mi zdi to bolj smiselno.

In jaz, moram reč, da tudi glede na to, kar ste vi povedal gospod Jazbinšek, da so leta 2000 naredil – mel tole prometno študijo, a ne? Ja, ja, saj bom pohitel no... So bile štiri variante. In rekli so, da se Mesto mora odločit za eno varianto. Vi ste clo pragmatično potegnili eno sintezo najboljših rešitev, ne? Tako, da bom rekel, tudi tista zadeva, kar je bila sama nakazana, ali izkazana, ni čisto taka. In jaz bi le predlagal, no mestni upravi. Pa tudi gospodu Jazbinšku, da mogoče res pristopijo k celovitemu pogledu. Ne samo, da zaradi enega drevesa, ene bukve, ne vidimo celega gozda. In, da probamo res za korist Ljubljančank pa Ljubljančanov – Ljubljančank in Ljubljančanov, narest to, da se res strokovno, poglobljeno, analitično, z vsemi finančnimi posledicami, ki jih to prinaša, lotimo. In bom rekel potem tudi en tak akt tudi sprejmemo. Ja, gospod Jazbinšek. A lahko še mal? No, daj... no. Mal bi ti še rad povedal, no. Pa simulacijo prometa bi mogu tud narest, veš?

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim... Prosim za mir v dvorani.

G. GREGOR ISTENIČ
Simulacijo prometa. Ja...

GA. DANICA SIMŠIČ

Gospod Jazbinšek, prvi boste med tistimi, ki replicirajo. Ste končali? Dobro, razprava je končana. Še nekaj replik. Prva, gospod Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Recimo Viki Potočnik – mi je zlo lahko odgovoriti. In bom pol urejeno odgovoril, zato, ker na pametna vprašanja se da pametno odgovoriti. Ne? Kjer pa mi zmanjka, lahk tud povem, da bom dodelal. In kje se da dodelat in tako naprej.

Seveda, če pa nekdo, ki je parcialist po – po svojem, ne? Zahteva od mene kompleksno rešitev, ne? Pol mu pa moram povedat. Čemu sem jaz kazal U – sistem? Čemu mam na vpadnicah deklarirane rumene pasove, ki jih danes ni? Če bi seveda ti vedel, kaj pomeni vpadnica, kaj pomeni rumeni pas na vpadnici, pol ti povem. Da pomen to štopanje prometa. In drugič, park and ride je določen. In vprašanja v centru, so samo vprašanja, kako bolj človeško – ne preprečit ta promet. Ampak ga usmert. Kajti, vstopno izstopnega prometa ne more bit manj. Lahko ga je samo več na avtobusih. Pa manj na osebnih avtomobilih. Ampak, tudi seveda rumeni pasovi na vpadnicah, so nevarni iz enega družga razloga. Ker bojo zahtevali tranzit skozi center. Ker bojo bremzal upad v center. Bojo tranzit preusmerjal tja, kamor ga pa ne morejo. Ker je zapadna obvoznica predaleč. To pomeni, da bo šlo na večno pot. In drugič, ker ga ne morejo dat na vzhodno obvoznico, ker je blazno daleč. Koncept je bil tud dan. Jaz sem za nalašč izhajal iz koncepta, da povem. Ampak, še stokrat bom povedal. To je režim na obstoječem stanju. S ciljem očlovečenja, ne? Grozno je pa to, ne? Da rečeš – vsi iščemo. Toni res! Vsi ne iščete! Oprosti. Nekateri iščemo, drugi ne. In, vi ki vsi iščete, iščete trideset let. To je zdaj argument, da bi še naslednjih trideset let? Ali kako to je? Že sami stavki so grozotni v sami sebi.

Če ne vemo koliko variant. Praviš, 2001 smo mel variante na mizi. Zdaj ti pa jaz povem. Variant niso mogli skupi seštrikat, ker osnovni koncept ni bil dokonca domišljen. Če bi bil osnovni koncept enosmernih takrat do konca domišljen, bi variante, ki so mele enkrat na Prešercu zapad – vzhod. Drugič pa vzhod – zapad. Lahko integriral. Če ne bi mel seveda tako nasprotujočih se teh treh variant, ki so vam jih tlele prinesli. Pa če ne bi zapor delal tako, da Krpani vseeno ostanejo v centru in tako dalje. Variante se vsrkajo, če imaš koncept. Če nimaš koncepta, ne moreš variante vsrkavat.

In seveda jaz nisem čist nič revolucionaren. To sem hotel prej razložiti. Jaz sem evolucionaren. Za nalašč povem. In študij iz 2001. In, kar se študij, ki niso prišle v življenje tiče, ni vprašane odnos moj, pa uprava, pa strokovnost ta in tako dalje. Študij je preveč. Problem je integrirat skupi. Al pa, če ti rečeš – kombinirat.

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. MIHA JAZBINŠEK

Čeprav, to ni kombiniranje. To je sinteza. Na osnovi teze. Ti, kot dialektik, tamle iz Združene liste, bi moral vedet. Kaj je to teza, antiteza, sinteza, in tako naprej. Ne pa en – skaklanje tam po enih parcialnih rečeh. Drgač se pa izpiš tlele ven iz Socialnih demokratov. Če nimaš

osnovne, bi rekel podstati. Načina mišljenja, ki je seveda v socialnih demokratih tist, ki – ki velja. Ne? Ostalo bom seveda poznej povedal.

GA. DANICA SIMŠIČ

Replika na repliko gospod Istenič.

G. GREGOR ISTENIČ

Ja, hvala lepa gospa županja. Gospod Jazbinšek, v zvezi s tem, ne? Kakšno mamno mnenje, al pa kakšni smo social demokrati. Jaz verjamem v naše vrednote in za njimi stojim. Mogoče majo pa eni take drugačne, da hočejo v sam center prometa narest hitrejše prometne rešitve. In več onesnaženja. Sam si pa povedal eno določeno rešitev, Miha, ne? Rumeni pasovi na vpadnicah, ti štopajo promet. Res je. Res je, naredijo ti to. Ni tukaj, v tem odloku narejene simulacije, kaj bi se dogajalo, če bi bila park and drive parkirišča. Če bi bili rumeni pasovi...

GA. DANICA SIMŠIČ

Gospod Jazbinšek.

G. GREGOR ISTENIČ

In bi se po tvojem promet štopal. In kakšen bi bil potem to učinek v samem centru. Mogoče ti ta analiza pokaže tudi to, da spremembe prometne signalizacije v centru, ni potrebno tudi narest...

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

GA. DANICA SIMŠIČ

Gospod Jazbinšek, nič ne boste rekli, ker nimate besede. Ja... saj vem, da veste. Ampak, vseeno vas prosim za malo miru.

Naslednja replika na vašo razpravo gospod Vrbošek.... A ne. Razpravo gospoda Isteniča.

G. JANEZ VRBOŠEK

Ja. Glejte, kolega je prej v razpravi govoril o številu novih avtomobilov, ki vsako leto, kaj jaz vem, od 60 do 80 tisoč novih registriranih. In to je res ogromna številka. Po drugi strani pa vsi ti ljudje, s temi novimi avtomobili, vsaj velika večina, hočejo pridet v center mesta. In je ta, to nesorazmerje, ta – glede na kvadraturu avtomobilov, pa razpoložljivih prostorov grozljivka. Lejte, jaz vam bi samo dal vsem v razmislek stanje v Angliji. V Londonu. Tam imajo, samo kraljica gre lahko s svojim avtomobilom v mesto. V center. Vsi ostali imajo posebne pavšale. Vsak dan. Če hoče it notr. In to so zelo visoki. In s tem so zelo omejil promet. In čeprav je kolega Jazbinšek rekel, da ne smemo to. Ampak to je neka zadeva, če se uredi parkiranje do določenih krajih in se potem na tak način rešuje. Skratka, v Londonu so s taksami ustavili ta velik naval in blokado celotnega centra. Hala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Replika na repliko. Gospod Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja, sistem je tako narejen, da se moramo odločit, tudi, če bi hoteli, kje bi te naredil. Mi bi lahko pred Ajdovščino, pred Zvezdo, pred Kongresnim trgom in pred Ledino. Popolnoma zapremo, ne? Ali – ali finančno, ne? Ali pa normativno, ne? Možnost pa seveda je tudi zapret normativno ta ožji ring. Širši ring pa finančno. Z mitnicami. Ampak, tisto, kar je treba vedet, kar se teh mitnic tiče, je pa to. Notr in ven v center v nobenem režimu ne bo moglo it manj ali več. Razlika je samo v tem, ali bodo z avtobusom, ali bodo z osebnimi avtomobili. Kajti, center je, v smislu te, rekel bi neflekseбилnosti izven teh, rekel bi vpadnic, ni možno. Tunela skoz Rožnik nimamo. In tunela skoz Golovec nimamo, ne? To – to je.

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite...

G. MIHA JAZBINŠEK

Ne?

GA. DANICA SIMŠIČ

A ha, ste zaključili misel. Še ena replika na repliko, gospod Istenič.

G. GREGOR ISTENIČ

Ja, hvala lepa gospa županja. Jaz se moram z gospodom Vrboškom strinjat. In reč to, a ne? Da vedno se je treba vprašat, zakaj ljudje, al pa vozila hočejo pridet v mesto in pa v center? Namreč, izha..., prihajam iz Šentvida, vsi veste, da Gorenjska vpadnica, Celovška cesta – je med najbolj obremenjenimi vozili – obremenjenimi cestami v sami mestni občini Ljubljana. Promet je, bom rekel iz Gorenjskega konca, prihajajo več ali manj v Ljubljano na delo, je od 40 do 60 tisoč vozil v eno smer. Če mi uspemo na enem park andr ide parkirišču izločit, ne vem – tisoč, ali dva tisoč vozil, smo naredili že dost. Kar je pa povedal že gospod Jazbinšek, a ne? Koliko vozil gre v mesto. Ja, jaz bi rekel – eno tako preprosto matematično računico – čeprav vemo, da je, da se peljeta v mesto dva v vozilu, a ne? Pa da ima avtobus okrog 140, bom rekel – lahko potnikov pripelje. To pomeni 70 vozil manj v Ljubljani. V centru. Mislim, da je to zelo dobra računica. 70 vozil izven mesta. En avtobus v Ljubljani.

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite. Dobro. Naslednja replika na razpravo gospoda Isteniča, gospod Kuščer.

G. SAMO KUŠČER

Hvala. Kolega Istenič se je ustrašil ocene stroška. Štirih milijard. Jaz sem prepričan, da bi bil strošek v resnici večji. Se mi pa spoh ne zdi to neka huda številka. Za tako pomembno zadev. Za tako veliko rešitev v Ljubljani. Ne vem kaj, kako ste glasoval, ampak nič se ne spomnim,

da bi bili kaj pretirano za to, da se privarčuje milijarda in pol sedanja. Pa verjetno še več za vzpenjačo. Nepotreben strošek. Per excellentiam. V Ljubljani. Milijarda in pol je zadnja številka. Številke se večajo. Mesečno. Kakor beremo, ne? Se pravi, bo prišla najbrž do dveh ali več milijard. Štiri milijarde za rešitev prometnega problema, pa za zlo pomembno rešitev. Da ne rečem dokončno rešitev. Ampak, zlo pomembno rešitev prometnega problema v Ljubljani, je malo. Je drobiž.

Še replika na to, da je Miha ukinil Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. No, no... Mislim, če se prav ne motim, je to možno kako drugač rešit. Ni pa treba, da je ravno v tem odloku. Bi pa jaz bil prav za to, jaz sem to že pred leti predlagal, da se ta Svet ukine, ker ta svet ne počne nič koristnega. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Replika na repliko, gospod Istenič.

G. GREGOR ISTENIČ

Ja, hvala lepa. Glejte. Ocenil sem, mislim ustrašil sem se svoje ocene, ki mi je prišla ven. Ki bi pri uresničitvi tazga predloga tudi v življenje, ven prišla. In jaz mislim, da bi bila, eni stroški, ki se bi tuki lahko pojavili tudi do 10 milijard, ne? Kar pa samo vemo, recimo, da bo treba vse ceste na novo preurejat. Iz štiripasovnic delat tripasovnice, pa zelenice preurejat. Delat podhode, ali nadhode. Za pešce. Za tiste, ki bodo šli iz avtobusnih postaj. Potem, če si predstavljajo – cesto je treba vso komunalno infrastrukturo pod cestiščem tud prestavljat. Kanalizacijo. Tako, da ti stroški bi bili lahko zelo veliki. Tako, da jaz sem rekel, da je treba v duhu iskanja dobre rešitve, ne? Iskat tisto zadevo, ki bo za določen denar imela čim večji efekt. To se pravi price performans – kaj za določen denar lahko naredimo, ne? In prepričan sem, da bi lahko za 4 milijarde uredili kar nekaj park and drive parkirišč. Ugotovili potrebna...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. GREGOR ISTENIČ

... mesta. Praktično bi tudi potem za – za zaposlene v javnem podjetju Parkirišča, dobili tudi nova delovna mesta. In bom rekel, bi se lahko v celoten koncept tega mesta razvijal čisto drugače, kot bi se pa v tem primeru.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Naslednja replika na razpravo gospoda Isteniča, gospod Božič.

G. PETER BOŽIČ

Spoštovane kolegice in kolegi. Ta, zlasti ta zadnji del razprave gospoda Isteniča, me je prepričal v tem, poleg tistih cele vrste parcialnih zgodb, ki jih je navedel, kot posledico, kaj se bo vse zgodil, če bomo uvedli krožni promet, me je navedel na neko misel iz tradicije

prometa. In sicer na celo vrsto takih študij, kaj se bo zgodilo, če bo vlak peljal 15 km na uro? Kok ljudi bo pomrl? Kako bojo uničili zemljo. Kako je to čisto nemogoče. In tako naprej. Ti ugovori zoper, Isteničevi ugovori zoper ta krožni promet, me res spominja na tiste sholastične razprave o – takrat, ko so uvajal vlak.

Bojimo se, enostavno dejstvo je, da je krožni promet stvar, ki sem jo jaz ne enkrat preizkusil. V teh evropskih mestih. In, ki sploh ne opaziš, daje to krožni promet. Se pravi, noben. Tako – tako, da mislim, da so ti, da so ti strahovi gospoda Isteniča izjemen – jaz bi rekel tako grdo tradicionalni. Vezani na neko, na nek konvencionalen način mišljenja. Da me, ne dopušča v bistvu, v samem bistvu razmišljanja, načinu razmišljanja nekih drugačnih rešitev, ki so v resnici uveljavljene marsikje. Tako, da sem zdaj še bolj pristaš tega krožnega prometa, kakor sem včasih bil.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. In replika na repliko, gospod Istenič. Gospod Božič, a ha...

G. GREGOR ISTENIČ

Hvala lepa. Ja, gospod Božič. Ne vem, tile moji ugovori. Jaz ne vem, a so bili to ugovori. Jaz sem predvsem samo prepričan, ne? Če uvajamo en koncept na novo, da – da se lahko med sabo dva koncepta, ali lahko, bom rekel delujeta... Se lahko dopolnjujete, ali se pa izključujete. In jaz moram reč, da sem vsekakor pristaš tega koncepta, da se zmanjšuje promet v mesto. In, da se pospešuje uporaba mestnega potniškega prometa. Ne morem reč tukaj, ali bom rekel, da izključujem celotno zadevo krožnega toka v Ljubljani. Zdi se mi zanimiva. Zanimiva je. Ampak, naj mi to študijo dokažejo. Samo za vas, ki ste pa rekli, gospod Božič, da se vozite z mestnim potniškim prometom, mal pomislite, če bi šli tuki na Magistrat, da bi mogli že na Tivolski dol it. Pa na drug avtobus, še enkrat, pa prestopit, da bi do mestnega sveta prišli. Al pa, če bi se še kam drugam peljal, ne? Glejte, ja... ampak... zdajšnji... zdajšnji sistem...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite

G. GREGOR ISTENIČ

... mestnega...

GA. DANICA SIMŠIČ

... misel.

G. GREGOR ISTENIČ

... potniškega prometa je v redu. In ne vidim potrebe, da se ga tako radikalno spreminja. Razen, če bodo za to pokazale, bom rekel različne za to narejene strokovne podlage.

GA. DANICA SIMŠIČ

In še ena replika na razpravo gospoda Isteniča, gospod Jarc.

G. MIHAEL JARC

Ja, gospod Iseič, jaz vidim, da pač ta kost, ki je bila vržena s strani gospoda Jazbinška, vas nekak namamlja, ne? Da bi najdu neki mesa gor. Kar je pravzaprav čist v redu, ne? Vi ste lepo povedal, da bi pač ta krožni promet, ki je zasnovan že od, že zelo dolgo, in smo samo čakal ta most pri Cukrarni, ki se pa pač ne naredi. Iz meni nejasnih razlogov. Razloge sem že pač skušal navest že prej. Vi ste lepo rekel, ne? Da pač ob, kjer pač vpadnice, mestne vpadnice tikajo mestni obroč, bi se naredil parkirišča. Recimo, v Tivoliju ga že imamo. Potem tuki Tobačna tovarna, tle se lahko naredijo še rešitve. Potem mammo grajski hrib. Potem mammo, bi rekel – potem naprej Šarabon se gradi. Zgradila se bo garaža v Bohoričevi. Potem pa tukaj gor tud, kjer – kjer Šmartinka tika obroč. Jasno, lahko naredimo tuki parkirišča, pokrita, odkrita. To, se pravi vi ste zagrabil. Ste dal koristen predlog, ne? Jaz delno sprejemam ugovore uprave, ki pravi, da se bo torej povečal promet znotraj obroča. In tavanje in tako naprej. Sej se ga da zajezi s temi, bi rekel parkirnimi hišami na samem obroču, ki jih je gospod Jazbinšek imenoval mantre preteklosti. To sem že hotel tud prej povedat, pa me je gospod Vrbošek prehitel, v Londonu, bi rekel je citty mnogo večji, kot je pa ta – bi rekel notranji obroč. Ki je zamejen z, s tem obročem. Poglejte od vsake točke, če vzamemo, da je recimo center tega obroča oziroma tega trapeca nekje Vodnikov trg, Magistrat, tukaj nekje. Od katere koli točke na mestnem obroču, do te, bi rekel najbolj oddaljene točke središča – je deset minut peš. Z izjemo severovzhodnega roba obroča. Se pravi tam, kjer Šmartinka tika obroč. Pa Dolenjka, a ne? Sej, greš pač v to, na to parkirišče na obodu. Če pa hočeš notr pa plačaš, z brez kontaktnim, bi rekel ustavljanjem. Se prečitajo s kamerami tablice, čipi in tako naprej. In se ti zaračuna pač čas, ki ga prebiješ v centru. Razen tistih, ki gredo v parkirne. Že obstoječe parkirne hiše v – znotraj mestnega obroča. Tako, da nujno je bio, da je to bilo narejeno. Stalno krivdo nosi županja, da to ni bilo narejeno. Ne pa, ne pa uprava. Uprava tipa. Uprava čaka, kaj bo, kakšni bojo predlogi politike, županje, mestnega sveta. Gospod Jazbinšek je to naredil. Ni mogel, bi rekel z enim zamahom vsega rešit. Seveda je pa treba rešit tud probleme, bi rekel pešcev in kolesarjev, ki prihajajo zunaj obroča. In hočejo preko obroča čim hitrej v center. To so rešitve, ki se bodo, bi rekel rešile. Ja, jasno da so znatna sredstva za rešitev tega obroča potrebna. Uprava je prav povedala. Okrog tri do štiri milijarde. Ampak, v to je treba it. In s tem mostom, bi rekel, se bodo zadeve...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. MIHAEL JARC

... gotovo rešile.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Replika na repliko, gospod Istenič.

G. GREGOR ISTENIČ

Ja, hvala lepa gospod Jarc. Zlo zanimivo tezo ste postavili, ne? Da bi naredili parkirišča na samih teh vpadnicah v te kvarte, ne? Sami dobro veste, da k je enkrat pred ta mestni svet

prišla ena ideja, da bi javno podjetje parkirišča naredili – tri garažne hiše, bi za to rabili 75 milijonov Evrov. Ne? Jaz, glejte...

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

Glejte, ja... za enkrat še zakon o javnem privatnem, se pravi PP – public partner ship – še nimamo. Vsekakor bi rekel, da je zemlja v samem središču mesta predraga. In, da jo je bolj smiselno izrabit za kaj drugega. In za druge rešitve. Če ne drugač, vsaj za športne površine, rekreacijske površine. Kulturne površine. Sama zemljišča na mestnih vpadnicah, izven samega jedra, so pa – je zemlja cenejša. Samo opremljanje, samo opremljanje parkirišč bi bilo...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. GREGOR ISTENIČ

...cenejše. S tem mislim, da je vsaj iz tega vidika, iz stroškov, bolj smiselno na samih mestnih vpadnicah. Na začetku, ko se pride v Ljubljano postavljati park and drive parkirišča in vzpodbujati mestni potniški promet. Bolj smiselno, kot pa delati predrage garažne hiše v samem mestu. Če ne bo vozilo toliko – centra, tudi toliko dragih garažnih hiš ne bomo rabili.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Replika na repliko, je ni gospod Dolinar. Tako, da ne morete dobiti besedo. Ker lista razpravljavcev še ni izčrpana in ker je ura že precej čez pol sedmo, ko je običajno odmor, odrejam pol urni odmor. In sejo nadaljujemo ob 19. uri in 20 minut.

-----o d m o r

.....konec 2. strani II. kasete.....

GA. DANICA SIMŠIČ

...osmih. Predlagam, da nadaljujemo naše delo. K besedi se je pred odmorom prijavil dr. Čepar. Ker ga ni v dvorani in ker ga tudi ni v prostorih, kjer bi ga lahko obvestili oziroma opozorili na to, da je ura že kar nekaj, dvajset minut čez sedmo. Mu ne morem dati besede. In, ker ni nikogar več prijavljenega k razpravi, razpravo zaključujem.

In dajem besedo, če jo želi seveda, predlagatelju gradiva. Gospod Jazbinšek, izvolite.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja. Jaz bom na nekaj vprašanj tko, čist parcialno odgovoril. Najprej bi pa generalno komentiral gradivo od, od uprave. Kdor je dobro čital, je videl, da v tistem delu, k se po koščkih dogaja, piše, da je premalo pretočen center. Ne? V zaključku ste pa slišal prej tle, da je center preveč pretočen. In tolk pretočen, da bi na sebe prevzel tudi tranzit, ne? Jaz vam moram seveda povedat, da je to...Ker... Namreč, ker tud različni ljudje so to pisal. Ne? Tolk, da bo jasno. To lahko potrdi vam zuni gospod Gorkič pol. Ne? So različne te separate pisal. Preden se je skupi to naredilo. In to tudi ni gradivo uprave, ampak je gradivo oddelka. Menda v imenu uprave. In tudi oddelek je to pisal, ne da bi mel te študije. Ne da bi celo analiziral lastno študijo iz 2001. Moram reč, da sem posameznikom moral študijo iz 2001 pokazat, da gor piše, da je plačnik OGJSP. To je študija, ki jo je naredil Prometno tehnični inštitut. Prometno tehnični inštitut. Seveda v trenutku, ko so to analizo delal, ni bilo več Klavsca, in pol kar na enkrat niso vedeli, kdo je sploh to študijo naročil. Ker jaz mam vsaj spomin, ne? Kar se tega tiče.

Kar pomen, daje ta, da je to gradivo, seveda ni imelo elementov za pravo oceno. In v tem detajlu, ko se govori, da je pretočnost prevelika skozi center, moram povedat, da tudi če bi bila, ne pomen to povečanega tranzita skozi center, ker v ljubljanskih prilikah to fizično ni možno. Tranzit na severu se začnejo šele na Drenikovi. Da bi prišli do Kajuhove. In ti tranziti se seveda tam gor opravljajo, ne? In tudi sicer, bom rekel je ta, to je tako daleč, da tisto, kar med sabo se razporedi na zgornjo in spodnjo, ima seveda tudi na tem severnem delu možno se celo razporedit na severno. Ne? Če bi bli te, to se pravi, da tranzita je manj. Še posebej, če mi rumene pasove damo, ne? Gospod Kuščer prej tle, v razpravi tamle, ne? Je mislil, da mam na Celovški rumen pas. Nimamo ga. Mi mam na Celovški rumen pas samo pri Delavskem domu. In to hočem povedat, zakaj govorim to? Zato, ker uvedba rumenih pasov pomeni to, da bomo osebni avto štopal tudi na normativni način, ne? Pač pa je perfektno diskutiral v prid tem rumenim pasovom gospod Istenič. V nasprotju s stališči uprave. Ki ma celo poglavje proti rumenim pasovom. Saj se na rumene pasove ne da nič družga spraviti, kt eno stvar in tako naprej. Ko je rekel – spravim tudi avtomobil tam, kjer so trije notr. Ne? Rumeni pasovi in ta cela študija o rumenih pasovih, s strani uprave, je šibka tudi tam. Veste, daje lažje in so manj – rekel bi – rumeni pasovi zopni, ne? Če so na eni strani, ne pa na obeh straneh ceste. Ne? Ko pišejo, da čez rumene pasove se ne da desno ven, pa desno notr. In tako dalje in tako naprej. Da se ne da servisirati. Ravno obratno. Rumeni pasovi so lahko tudi za servisni promet. Ne? Ampak, to, al pa recimo to, kar je uprava rekla, da se ne da enosmernih ulic čistiti, ne? Snega. Ja, kako pa Miklošičevo počistijo, ki je enosmerna? Tam ma dve špure. Ne? Al pa, mogoče se pa da kakšno, ne? Tist plug, ne? Mal tko obrnit? Pa gresta dva paralelno in čistita levo desno in tko naprej. Skratka, tisto, kar bi moral človek odgovarjat, ne? Bom povedal tako. Na generalnem nivoju je vprašanje postavljeno napačno. Večja pretočnost ne bo mela več tranzita v centru. Pač pa bo pretočnost v centru izboljšala prilike.

Vika je prej vprašala, al pa tud Jemc je vprašal, kako je z dostopnostjo? Danes sem bil v taksiju na Aškerčevi. In sem gledal proti vzhodu. Sva gledala. In je rekel, no, kako bom... ker to že tud vejo taksisti, ne? Kako bomo po vašem sistemu – jaz prišel pred državni zbor? Sem rekel kajn problem, ne? Po Slovenski gor, pa po Šubički ke. Sem rekel, gospod taksist, kako pa dons pridem? Kako pa dons pridem jaz pred – pred državni zbor? Pejva zdele, do Ajdovščine, do Delavskega doma, nazaj dol, pa v – pa v – pa v državni zbor. Ne? Ta trditev, da v dvosmernem prometu v ljubljanskih prilikah, ne? Še posebej. Da so poti krajše. Jaz vam ne morem drugač, kot s statistiko odgovoriti. Statistiko, ki sem jo prej tle kazal, je povedala sledeče. Ob istem prometu, je prometno delo enako. Mogoče kej poti več. Ampak, časa manj. Ne? In – in učinki boljši, ne? Jaz vam pač, namreč, te – te reči, ki so se tle gor kazale. Tole, recimo te obremenitve, ki so iz letnika 2001 – Prometno tehnični inštitut. Ne? Ki ma recimo tle te statistike in tako naprej, ne? Recimo. Tlele vidite, kako se stvari, kok so ugodnejše in tako dalje in tako naprej. Ne? Pri teh rečeh, generalno povedano je tako, da so učinki, recmo

ene 20%, 15, 20 % boljši. Vendar, na manjših površinah. Al pa tako, kot gospod Kuščer tud ni pogledal dobro odloka. Na vseh glavnih in na vseh zbirnih cestah imamo. Na levi strani, preden je spisek, ne? Se bere. V odloku. Na levi strani rumeni pas. Potem mamozni pas. In dva pasova za kolesarja. Na desni je un, na levi pa ta, ne? In ni nobenega problema pri teh vožnjah. O.k.... Tko se, tko gremo lahk skoz indikator skoz indikatorjem, ne? In ga obdelujemo tamle notr v tem gradivu. V tem gradivu uprave. Ampak, jasno, da bom jaz ta gradiva uprave inkorporiral. Jaz mislim clo, da je Odbor za urbanizem, ne? Da je Odbor za urbanizem, neke stvari, nekaj stvari povedal. Mislim, da je clo en sklop. Zlo so se bal ta sklep napisat. Jaz se opravičujem tamle gospodu sekretarju tega Odbora za urbanizem. Zlo so se bal, pa zlo so ga okrog, da naj uprava pomaga. No, jaz si predstavljam, da vsaj od osnutka v predlog, bo uprava glih tko, ne? Delovna uprava, tako, kot je sicer pri – pri – pri predlaganju aktov. Samo razlika bo ta, da bo predlagatelj svetnik, namesto županje. To je vsa razlika. To se pravi, v tem smislu se jaz ne bojim.

Tle so bila vprašanja, okrog katerih bi bilo treba pa rekel bi na en način. Prvo vprašanje je bilo, al so dostopi podaljšani? V center? Jaz povem, da v – generalno gledano, je prometno delo manjše. Jemc. Prometno gledano je prometno delo manjše. Sploh pa dostopi pa z avtobusom. Ne? To pa, če bi pogledal pa zdaj drugo. Poti je več. V krajšem času. In zato seveda rumeni pasovi v centru, so v prid Isteničevi tezi. Hitrej gre avtobus skoz. Ob istih fiksnih stroških v LPP-ju. Več voženj, v krajšem času. Več potnikov. Ker, vseh potnikov ne bomo v Šentvidu ustavili, ne? Jih ne moremo. Fizično jih ne moremo ustaviti. Zato rešitve niso samo v park andr ide v Šentvidu.

Onesnaženje, ne? Poglejte, jaz sem, dejte mi verjet. Povedat stvar z enim samim stavkom. Nezdrav promet je človeku nadležen. Al pa nezdrav človek je tud okolju nadležen. Ne boste rekli, da ni. Ne? Rabi nego. Rabi strpnost. Rabi to, ne vem – rabi ne vem kaj in tako naprej. Zdrav človek okolju ni. Nadležen. Zato, če se promet naredi kolikor toliko zdrav, to pa je tekoč promet, ne? In ta promet se ustavlja samo za potrebe prečkanja pešca. In ta prečkanja pešca so manjša, kakor so danes. Recimo iz Šiške, pri Delavskem domu, čez cesto, ne? Do Delavskega doma. Dons prečkaš enega desnega, maš otok. Ne? Potem greš do ta srednjega otoka za te, ki grejo dol proti jugu. In potem seveda zelo široko križišče teh, ki gredo proti severu. In Delavskem domu. Potem boš šel čez enega desnega. Čez tri špure enosmerne. In boš pri Delavskem domu. Ne vem, kako naj vam povem. Poglejte, konfliktnih točk, konfliktnih točk je 30% današnjih. Pr takem sistemu. Ker strokovnjaki vemo, da pri enosmernem sistemu, samo kadar gresta počez dve, ne? Je ena konfliktna točka. V klasičnem križišču je 16 konfliktnih točk. To pomen, da ta režim ima seveda 25 do 30% današnjih križanj. In na teh križanjih, verjemite, da so pešceve poti preko križišča krajše. To je vsa filozofija. Lahko se pa vse to seveda s to statistiko prikazuje sem in tja. In statistika bo vedno pokazala – tale statistika je z enega programa, ne? Ki sicer je tak, da lahko bi tlele avtomobilčki tekli. Če bi jaz mel program un, da mam animacijo lahko. Iz – iz tistih avtomobilčkov, ki tečejo, ne? Je ven ta statistika pobrana.

Izgled. Jaz sem vam prej čital. Mnenje Urbanističnega sveta – Urbanističnega sveta za Ljubljano. V katerem so vrhunski urbanisti. In bom za nalašč – vam bom... A je treba še enkrat, al ni treba še enkrat? Ni treba še enkrat. Kjer povejo, da je – iz – kako grozen je danes izgled, ne? Slovenske v nekem smislu. In kaj pomen tropasovnost. Kaj pomen več parterja. Kaj pomeni več dejavnosti in tako naprej. Kaj pomen ena smer, ne? Povejo. Da to humanizira parter. In, da je ta izgled mesta takšen. Jaz opozarjam, da je cel koncept narejen na temu, da ni rušen. Ni rušen hiš. Ker hiše so mestna substanca, bodisi estetska, bodisi programska. Ne?

Drugo je pa to, ne? Pridem na – na en sestank nekam, ne? Clo na tej četrtni skupnosti, ki meje podprla. Je en moj bivši direktor iz LUZ-a, gospod Lipič rekel. Ampak, Jazbinšek, v Ljubljani že dolgo časa nismo nič rušil. Sem rekel Lipič, ko bo tramvaj prišel na – na vpadnice. Ne? Bomo mel tega rušenja zlo velik, ne? Tle prišparajmo zadeve, ne pa za v center. In seveda

vprašanje tramvaj – jaz bom tkole povedal. Toje nevtralna zadeva. V odnosu na bodoči tramvaj. Ta zadeva seveda je na obstoječih cestiščih. Tako, kot je rekel Istenič, tle gre za signalizacijo, pa mal za spremembo bus-a. To ga najbolj mot. Ampak, upam, da sem mu glede bus-a odgovoril. ...

Jaz se bojim, da se eni bojijo, da ko se bo utrdil sistem, se bo ugotovil, da pa ni treba rušilnega tramvaja skoz center. Ampak, da je lahko skoz center mehak tramvaj. In dilema na ločenem vozišču, ali na ne ločenem vozišču, bo dilema na vpadnicah. Zdaj pa jaz povem, kaj pomeni ločeno vozišče. Zdele tud delajo – za dolgoročen plan delajo, kok ta koridor mora bit širok, ne? In ugotavljajo, ali je to sred cestišča, al je to na rumenih pasovih. Rezultati so boljši, če je na rumenih pasovih. Jaz predvidevam. Oziroma vsi skup predvidevamo. Zakaj? Ker je treba cestišče, če je vsred – tramvaj popolnoma preuredit in tako naprej. In naredit posebna postajališča in tako naprej. In tko naprej. Ampak, so se najdle ene rešitve, k so mal manj grobe, kot od teh, od Karlsruhe in mal manj grobe, kot so tele, - kar se profila ceste tiče – ki bo šla po Tržaški in tako naprej. 22 m, zato zdaj študirajo ali je 22, ali je 26. Ali je 21. kakor koli to je. Mislim, da bojo prišli skoz na ta način, da rušitve ne bojo po nepotrebnem. Ampak bojo. Ampak, ločen tramvaj, na ločenem vozišču, pomen seveda to, kar v Ljubljani ni čist objektivno nujno. Ločen tramvaj zato, da gre hitro. V Ljubljani je problem gostote postajališč, tist, ki je. Ker to ni linearno mesto. 300 00 ljudi sploh ne more zgenerirat. Recimo ta prave potrebe po tramvaju. 300 000 je tista limita, k začneš razmišljat o tramvaju navzgor. Pri čemer mora bit to linearno mesto. Kot je Sarajevo. Al pa kakšen drug. Mi nismo linearno mesto. Ampak mam osem krakov. Osem vpadnic mam, ne? To pomen, da mi rabimo priljuden tramvaj. Zato, da boš ti izstopil iz pločnika, iz kafiča, iz razširjenega pločnika. Flk. Not v tramvaj. Ne? Ne pa zato, da ti bo en z ne vem ... In pri postajah, kt jih tuki mi mam, pri postajah, kt jih mam, gostih, on sploh brzine me more razvit. Da bi utemeljil nekaj, čemur se reče tramvaj na ločenem vozišču. Ne more. Ne more pridet hitr not in ven. In tko naprej. Ampak, pustmo to. TA zadeva je nevtralna od – v odnosu na bodoči tramvaj. Če si bo grobo zboril skoz center, si bo grobo zboril. Če si bo pa nežno zboril, bomo pa vsi zadovoljni. Ne? Skoz center.

Kaj mesto želi v centru? Mesto želi v centru center, ne? Je vprašala Vika. Jaz odgovarjam. Mesto želi v mestu center. Ne? Ki je kolikor toliko prekrvavljen. In, ki kadar koli lahko zapre sistem tako... ne? Ker eni mislijo, da mesto hoče v centru promet? Ne? Da zato, ker bo šel promet skoz, pa dajmo porušit to. Pa dajemo porušit pa un. Pa tako naprej. Dost smo rušili. Al pa tko, kot sem vam kazal. Misli, da morajo biti – objektivno, od Pošte do Aškerčeve, še ene arkade. Na tej stran. To so načrti. Inšpektorica, ki je na Šumi šla, tja, proti tej fasadi – je rekla, ja, jaz sem za to. veste? Ona stanuje na Slovenski 12. Veste, tale cesta je pa čist zoprna. Jaz si želim od spodaj arkado. Pod hišo številka 12. Zdaj si pa predstavljajte tole arkado od Šumija, ki gre dol do Aškerčeve, na drug stran. Ne? Na eni strani jo že imamo. To je tisto, kar nekateri razmišljajo. Da je treba v mestu naredit. Mestu vzet vsebino zato, da bo prostor za promet. Kar je seveda absurd po sebi, ne? To je.../// nerazumljivo...///. Ampak, mi smo seveda pa temu naklonjeni, ne? In to dan za dnem.

Kako bi študije prišle v življenje, ki jih mam velik? Ja, jaz mislim, da oba tramvaja, taka, kot sta, skoz center, skoz center zlo težko. Ampak, pustimo zdaj te študije o tramvaju. Kako naj pridejo torej študije iz 2001 v življenje, ne? Ja tako, da smo jo zdaj mal konceptualno dodelal. Ne? Pri čemer smo sam v zadnji fazi dal mal več enosmernosti na zunanjem ringu. Kot je študija, k ste jo vi tle pasiral, 2001. Roke dvignil. Fino fajn. V šestih mesecih naj se uredi, mela v seb. V življenje bo prišla tako, da se bo mal rekonceptualiziral, z upravo dodelal detajle. Ne? In se jo na mestnem svetu sprejel.

Ali vzpodbujamo avtomobilski promet je bil vprašanje, ali omejujemo trajnostni razvoj? Kakšen je in put pritiska? Ne? Vika? In put je v vseh variantah v centru isti. Od od zuni not. Glede števila ljudi, ki morajo not in ven pridet, ne? Povedal sem zakaj. Zato, ker če imamo mi

možnost recimo nek tranzit. Al pa izstopno vstopnega prometa ne moremo modelirat drugač, kot greš v službo in greš iz službe. Tuki se ne da nič igrat. Odvisno je samo od tega, s katerim prometnim sredstvom greš notr. Tisto, kar se mi zdi, da sem pa E zelo velik govoril. Ne? Na jugu naj si tranzit sam zrihta. S tem bo manj na Aškerčevi. Če veš. Od spodaj na jugu zrihta tranzit, k še ni zrihtan. Gor je Drenikova, ma tud tranzite podelane. Te, tuki sta pa dva tunela. En čez Golovec, eden pa čez, čez Tivoli. In tuki, zakaj so malce te cestarski strokovnjaki, malce proti uvedbi rumenih pasov na vpadnicah? Povem zakaj. Zato, ker se bojijo, da bo za osebni avto ostal premal, ne? In jaz rečem, bomo šli na šest pasov, ne? To se prav eno, eno – eno dva avtomobilska, tako, kot sta dons. Eden rumen, kjer se da. Zakaj? Zato, ker – torej, vprašanja na vzhodu ni. Ker je vzhod tolik daleč. Ampak, problem je Večna pot, ne? Če mi ne spustimo nekaj tranzita iz Šiške na Vič, potem bomo mel polno Večno pot. Seveda bi lahko potem z, rekel bi z blokado na Večni poti, to preusmeril na zapadno obvoznico. Na zapadni obvoznici pa mamozdaj nove pasove, ne? Delamo, zdele delajo, fizično delajo, ne? To pomen, da se tam to razširja, ker je že una tud dost – dost zasedena. In jaz upam, da bo čim več tistih Isteničevih vozil zdaj tam po – po rekel bi, po zapadni obvoznici. Vendar bo to treba administrativne ukrepe na – na Večni poti. Oziroma na Šišenski, pa na Večni poti. Ali pa v bodočnosti en kratek tunel. Krajši, kot ga zdele nekako mamozdaj v dolgoročni osnovi. To pomen, seveda, to je namenjeno temu, da se vendarle tranzit ven sprav. In to so tud v prvem trenutku – bo pokazal. Da se tranzit ven spravlja. Ampak, ne? In zato eni pravijo, pa bi ga raj ohranili v centru. In tako naprej. Da ga ne bi imel na Večni poti. Ampak, to je treba zmodelirat in ugotovit, ne? Na konc, potem, ko se je modeliral, se je videlo, da je ta promet notr in ven je praktično isti tranzit. Pa tud se ga ne da zlo, zlo izločit skozi center. V življenje pridejo študije samo tako, da se študije iz 2001, zdele skoz moj koncept mal dodela. In, dase z upravo vestno gre od detajla, do detajla. Pa čeprav je treba plunt avtomobil, k sneg pluži na levo. Ne sam avtomobil, k sneg pluži na desno. Kukr menda uprava misli, da je problem enosmernega prometa v centru.

Torej, ta režim ne omogoča tramvaj. Tudi, če bo tramvaj prišel notr, bo bolje, da je paralela tramvaju enosmerna, kakor dvosmerna. Ne? To se prav utečena enosmerna paralela tramvaju, ne? Na teh vpadnicah, ki pridejo tja do Ajdovščine, Ledine, Zvezde in tako dalje. In tudi študije tramvaja seveda imajo več ali manj enosmerne sisteme. Drug vprašanje, če so konsistentni? Sami po sebi.

Kakovost življenja obstoječih prebivalcev. Vi ste videli soglasje četrtne skupnosti. Ki zahteva neki parkiranja. Čiščenje, moram reč, da ne vem zakaj bi bilo težje na enosmernih cestah. K majo sam na en stran rumen pas, ne pa dveh. In ne vem, zakaj bi blo, bi ble težave z intervencijami. Če so kje težave z intervencijami, majo intervencije svoj lasten režim lahko. Pa seveda ni težav. Z intervencijami. V tem sistemu. Če pa so, so pa pogledal, kje mora biti kakšen by pass narejen, da se intervencija, ne? Ki ima vedno svoj lasten režim možen, tudi naredi.

Torej, rečen je bilo 70 na vpadnicah. Poglejte, jaz sem to napisal notr zato, ker je to zakonska možnost v mestu, ne? 70 kilometrov... Ampak, če bi pa bral odlok, bi pa videli, da uprava določi, na katerih odsekih je to 60 ali pa 5. ne? Tako, da lepo prosim, gre za to, da se gre možnost, tam, kjer ni treba, blokirat promet, ne? Recimo na začetku neke vpadnice, kjer so od križišča, do križišča dolgi, dolge relacije in tako naprej. Seveda, uprava je pa tista, ki potem, tako v odloku not piše – to uredi, ne?

Na konc koncev delo bi bilo dobro s četrtno skupnostjo, pa ne z nekimi abstraktnimi subjekti. Oni imajo tam Odbor za promet. Ne? In odbora, in naša uprava ma ljudi, ki so zadolženi za izdajanje dovolilnic, ne? Za pešceve cone in tako naprej. In dobro čekiranje z njimi, lahko to stvar pripelje do konca. Seveda vsi ti programi, ki so od zadaj za tem, računalniški. Vsi ti programi so, se bojo seveda kalibrirali, ne? In se bojo skoz ta kalibriranje in skoz to delo do predloga, tudi lahko te avtomobilčki, ne? Na osnovi katerih mamozdaj tele indikatorje, tlele gor

kazal, če nas bo to seveda zanimal. In bomo videli, kok gosto n kok se ustavljajo pred posameznim križiščem, ne? Moram tud to povedat, ne? Da tako, kot je povedal Jarc prej tle, tam od zuni. Ne? Na konc koncev, če so – če so špure zožane in če je lažji pridet čez, če to niso dve smeri. Recmo, k pr Delavskem domu in tako naprej. Je smisel obroča tud v tem, dost hitr teče. Ampak, kratek podhod je nekaj družga, kot dolgi. Podhod. Kakor danes morajo reči bit. In po drug stran, seveda, če mate dons eno prometno kloako, ki se ji reče Trg Cirila in Metoda, ne? Čas je seveda, da se tuki pločniki razširijo. Čas je, da se skoz pelje na en subtilen način. Mogoče je potrebna samo ena špura.

Ne razumem pa to, da mi uprava reče, v tem sistemu, ne? Na Prešercu. Na Prešercu. Dajemo nove prometne površine. Oprostite, danes gre na Prešercu v dve smeri avtomobili oziroma, v eno smer avtomobili, in v eno smer Krpan. V mojem primeru, bo šlo seveda v eno smer mini bus in v osebni avtomobili, kadar bo to dogovorjeno. In kadar bo zapora. Tko, da jaz ne bi rad v neskončnost komentiral to, kar uprava piše. Zato, ker stavek za stavkom niso konsistentni. Ampak, bomo že. Jaz sem že povedal. Oni so napisal hitrej. Kakor so videli študije in kakor so videli lastne študije, ki sojih plačal. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa tudi vam za ta pojasnila. Prehajamo torej k odločanju.

Glasovali bomo o

PREDLOGU SKLEPA, ki se glasi:

Mestni svet mestne občine Ljubljana sprejme Osnutek Odloka o cestno prometni ureditvi, skupaj s pripombami iz razprave.

Dr. Čepar, obrazložitev glasu.

G. DR. DRAGO ČEPAR

Hvala lepa gospa županja. Ker sem zamudil svojo tole najavljeno razpravo. Osnutek gospoda Jazbinška je vreden pohvale, ker izčrpno pokriva temo, kar je strokovno z upoštevanjem poslovnika in drugih pravil. Glede na to, da ga je pripravil brez štaba, ki bi ga podpiral, je moje čudenje temu izdelku še večje. Ogromno dragocenega dela in rezultatov, kar je treba izkoristiti. Mu sicer manjka marsikaj, kar ste povedali. Nima recimo razdelano, kako se bo intenziven prometno parkirni tok proti vzpenjači na grad vklapljal v ta sistem. Nima razdelano, kako se bodo kolesarske steze mesta vključevale v sistem kolesarske povezave Slovenije, ki se pripravlja. No, ampak, glede rešitev, ki jih predlog ponuja, nisem vanj prepričan. Vendar pa, prav zato podpiram predlog, da se osnutek sprejme. Da se gre naprej. Za razdelavo te variante. Tudi te variante.

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. DR. DRAGO ČEPAR

Da bomo pogledali, v doglednem času. O tem celovito odločali. Lahko tudi zavrnili. Če danes to zavrnemo, seveda ne bomo izvedeli, ali je dober, ali je izvedljiv, ali ne. Čeprav sam nisem naklonjen revolucionarnim rešitvam, ampak, če se neko področje tako hitro in skokovito

spreminja, je mogoče treba razmisliti tudi o tem. Seveda morajo bit potem dani odgovori na vse tisto, kar ste vprašali in vse tisto...

GA. DANICA SIMŠIČ

Čas se vam je iztekel. Hvala lepa. Je povedal, da bo za. Na začetku je povedal... Bi sama ga ravno tako spomnila. Ampak je povedal, dr. Čepar, na začetku. Še eno obrazložitev glasu, gospod Istenič.

G. GREGOR ISTENIČ

Hvala lepa gospa županja. Zavedam se, da je reševanje prometne problematike, se mi zdi, zelo ena kompleksna in široka zadeva. Prepričan sem, da so transportne poti prometa v mestu zelo pogojeno s številom vozil, ki so na cestah. Mislim, da z eno hitro rešitvijo, kjer bi se spremenila prometna signalizacija in bi sa – in bi se obstoječa vozila preusmerila in dosegala hitrejša vozna poti, bi se to lahko izkazale kot kratkoročno dobre. Na dolgi rok pa tudi lahko slabe. In zato sem prepričan, da kot dolgoročno rešitev to vidim. Predvsem, da se z ukrepi zmanjševanja števila vozil na cesti. Z zmanjševanjem prometa, ki gre v sam center. Z uveljavljanjem rumenih pasov in pa park andr ide parkirišč, in pa s pospeševanjem mestnega potniškega prometa – vidim dolgoročno večjo rešitev tega prometa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. GREGOR ISTENIČ

... problema. In zato tega osnutka ne bom podprl.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Obrazložitev glasu, gospod Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Glasoval bom za ta predlog, predvsem zato, ker ni tko dolgoročno zahteven. Zato, ker omogoča mehek prehod po fazah. In kdaj bo zadnja faza v igri, je čist problem, ki ga hočemo. Prva faza bi bila ta, da mamozpostavljen notranji ring. Ajdovščina – Ledina, Krekov trg in Zvezda. Druga faza bi bla ta, da mamoz ene smerne priključene ceste na zunanji ring. Tretja faza bi bila ta faza, da je tud zunanji ring v celoti, ali pa deloma enosmeren. Ampak, ob tem, da še ni narejen most pri Cukrarni. In, da še Barjanska ni izravnana. In četrta faza bi bla faza izravnane Barjanske...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. MIHA JAZBINŠEK

In izravnane in zgrajene mosta. Pri čemer seveda gre tukaj za postopno, enostavno izvajanje pravzaprav tega koncepta. Iz centralnega, pravzaprav iz Prešerca ven se dogaja nekaj, kar je v končni konsekvenci lahko očarljivo to, kar reče – to kar reče strategija turističnega razvoja, ki jo zdele dela zavod. In, kjer je bilo ugotovljeno, da je Ljubljana v očeh tujcev in kot naša razvojna koncepcija, priljudnost oziroma očarljivost...

GA. DANICA SIMŠIČ

Čas se vam je iztekel.

G. MIHA JAZBINŠEK

V – v lastnem centru.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa.

G. MIHA JAZBINŠEK

Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Naslednja obrazložitev glasu, gospod Božič.

G. PETER BOŽIČ

Poglejte, v mestu imamo neki takih velikih infrastrukturnih objektov. Oziroma podvigov, ki so nam obležali, kot kamen v želodcu. Javnost nas stalno spominja, da nekaj tega, al pa tega nismo storili. Da nismo bili za. Da nismo preprečili to in to. In tako naprej. Jaz enostavno si ne bom dovolil tega, da bi glasoval prot temu. Ker bo sigurno nadaljnjih pet let, čeprav me mogoče v mestnem svetu ne bo več. Sigurno nadaljnjih pet let ležalo v javnosti in povsod dejstvo, da smo glasovali proti reševanju prometa v Ljubljani. Kije seveda kritično.

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite misel.

G. PETER BOŽIČ

Ta stereotip se nam bo obesil okrog vratu, tako, kot se nam jih je kar precej do zdaj. Na to opozarjam čisto vse svetnike. Če ne bomo glasoval za ta, za ta mehke prehod, al pa sploh za neko dejanje, ki ga je Ljubljana dolžna občanom na ravni prometa, potem se nam pravzaprav slabo piše. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Kako boste glasovali?

G. PETER BOŽIČ

Jaz bom glasoval za, seveda, sem že dvakrat povedal.

GA. DANICA SIMŠIČ

Obrazložitev glasu, gospod Jarc.

G. MIHAEL JARC

Jaz bom osnutek podprl, ker menim, daje dobro izhodišče za nadaljnje urejanje prometne problematike v Ljubljani. Jaz sem prepričan, da gospod Jazbinšek ni tok politično topoglav, da bo s predlogom rinil naprej, ne da bi dobil, bi rekel nekega soglasja in upam, da bo tok pameten, da bo, če bo potrebno, počakal tudi na naslednji mandat. Pripombe so bile povedane. Ob odkritem nasprotovanju nekaterih, so bili pa podani zelo koristni predlogi, zato smatram, da je prav, da gre t osnutek naprej. In bi pravzaprav ocenil padec tega osnutka, za – bi rekel zelo kratkovidno politiko tistih, ki pač se zavzemajo za prid Ljubljančanov. Po drugi strani pa, ko dobri predlogi pridejo, ki bi lahko zadeve dolgoročno reševali, pa jih ne želijo, bi rekel prepisat – bi rekel manjšim svetniškim skupinam oziroma posameznim svetnikom. Pa glasujejo pač proti. Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Obrazložitev glasu, gospod Penko.

G. ZVONE PENKO

Jaz bi en, jaz bi rad najprej pohvalil trud gospoda Jazbinška, v zvezi s tem predlogom. V času razprave sem poslušal, da je bilo narejenih nekaj študij. Ampak, vsaka je bila posebej narejena. Ampak, najbrž je bila pozabljena. Ta iniciativa, ki jo je gospod Jazbinšek dal, naj združi še vse ostali, ki so bile narejene študije. In še tiste, ki so morale bit, v smislu diskusije gospoda Isteniča. In tudi gospoda Möderndorferja. In zadnji čas je, da uprava začne sodelovat z volonterjem, če rečem v navednicah, kot je bil danes Jazbinšek. Glasoval bom za.

GA. DANICA SIMŠIČ

Ker ni več želje po obrazložitvi glasu, prehajamo k odločanju o predlogu sklepa, ki sem ga prej prebrala.

Najprej ugotavljamo navzočnost.

Ugotavljanje navzočnosti poteka in jo zaključujem.

27.

Glasujemo, kdo je za tak predlog sklepa in kdo mu nasprotuje?

Glasovanje zaključujem.

ZA 14. PROTI 7.

Ugotavljam, da je sklep sprejet.

S tem smo izčrpali dnevni red 27. seje mest... Ponovitev glasovanja?
Gospod Möderndorfer želi **ponovitev glasovanja**.

Ker se navzočnost med tem ni spremenila, samo glasujemo.

Kdo je za in kdo je proti?

Glasovanje zaključujem.

ZA 15. PROTI 6.

Ugotavljam, da je sklep sprejet.

S tem je izčrpan dnevni red 27. seje Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana. Sejo zaključujem. In delo nadaljujemo z 28. sejo.

Zapisala:

Elizabeta Vadnal Gorjup

Ljubljana, 26. april 2006