



MESTNA OBČINA LJUBLJANA
MESTNI SVET

Mestni trg 1, 1000 Ljubljana

☎ 306 10-10 , ☎ 306-12-14

Šifra: 032-260/2005-8

Datum: 21. 11. 2005

MAGNETOGRAMSKI ZAPIS 40. IZREDNE SEJE MESTNEGA SVETA MESTNE OBČINE LJUBLJANA,

ki je potekala v ponedeljek, 21. novembra 2005, s pričetkom ob 15.30 uri, v Veliki sejni dvorani, Mestna hiša, Mestni trg 1, v Ljubljani.

GA. DANICA SIMŠIČ

... spoštovani svetniki, spoštovani navzoči. Predlagam, da začnemo 40. Izredno sejo Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana. Svojo navzočnost vas je s podpisom potrdilo 27, do tega trenutka. Torej je Mestni svet Mestne občine Ljubljana sklepčen in lahko začne z delom.

Tako, kot običajno, bi vas prosila, da izklopite ton svojih mobilnih telefonov, da ne bi motili razprav svojih kolegic in kolegov in drugih. Hkrati bi vas pa rada obvestila, da se je edina opravičila gospa Cvetka Selšek.

Prehajamo na dnevni red današnje seje. In sicer je določen naslednji

DNEVNI RED:

- 1. Osnutek Odloka o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana**
- 2. Osnutek Odloka o programu opremljanja za območje Potniškega centra Ljubljana**
- 3. Predlog Sklepa o določitvi cen programov predšolske vzgoje v javnih vrtcih, znižanju plačil staršev in rezervacij**
- 4. Informacija o problematiki Trga republike**

O dnevnem redu izredne seje, mestni svet, skladno s 57. členom Poslovnika Mestnega sveta Mestne občine Ljubljana, ne razpravlja in ne glasuje.

Tako prehajam k 1. točki dnevnega reda. To je

AD 1.

OSNUTEK ODLOKA O ZAZIDALNEM NAČRTU ZA OBMOČJE POTNIŠKEGA CENTRA LJUBLJANA

Gradivo za to točko ste prejeli z gradivom za 23. sejo Mestnega sveta, po sklicu 23. seje, pa ste prejeli še Poročilo Odbora za urejanje prostora in urbanizem. Ter Poročilo Statutarno pravne komisije.

Prav tako ste slišali uvodno obrazložitev gospoda Igorja Jurančiča, načelnika Oddelka za urbanizem in zato zdaj prehajamo na razpravo. Želi kdo razpravljati? Gospod Jazbinšek, izvolite.

G. MIHA JAZBINŠEK

Sem mislil, da bo koalicija tudi kaj razpravljala, zato, ker je nekaj – pa sem se pol, da ne bi prehitro šli naprej, ne? Moral sam oglasiti. Fino bi bilo, če bi bilo mogoče – karta – ena zazidalna situacija gor, da bi ljudje razumeli, k bom par stvari samo povedal. Bom čisto kratek. Tudi niso ne vem kok problematične. Lahko pa, da posegajo v kakšen interes, ki še ni dobro artikuliran.

Mogoče ta zadnja situacija, ne? Ta, ki jo imamo v gradivih.

...Ne, tista, ki jo imamo svetniki. Mal drugačna je. Tisto, ki jo imamo svetniki. Tista, ki jo sprejemamo. Tale se mi zdi, ja. Tale. S katere je razvidno. Ja, o.k..

Jaz bom na nek način ponovil svojo razpravo ob javni razgrnitvi, potem razpravo Društva arhitektov, ki je bila tud poslana in napisana. Mogoče tud razpravo na odboru. Oziroma bi ta odbor lahko konec koncev – ali pa člani odbora sami.

Prvo, kar je, je to, da v mestnem interesu, če ga jaz znam prav čitat, ne? Tu, v tem projektu je samo ena stvar. In sicer, lokacija Avtobusne postaje. Lokacija Avtobusne postaje danes, na trgu, od spredaj, na Masarykovi, je za Ljubljance perfektna. Seveda pa prometni režim okrog te avtobusne postaje in pa sama avtobusna postaja, ne? Nista najbolj perfektni. Zato, ker tudi tu je težko organizirat avtobusno postajo, ki je lokacijsko perfektna. O tem piše tud gospod Suhadolc v časopisih, zadnje čase, če ste čital, ne? Ker je ureditev tud težja, se zato naseli na novo lokacijo. S tem, ko se seli na novo lokacijo, nastopa vprašanje, ali je ta nova lokacija oskrbljena na ta način, da je za Ljubljance koristna. Avtobusna postaja, ki je intercity postaja, ne? To ni mestna postaja za potniški promet. Kar pomen seveda, da je v interesu nacije, ne? Ne samo Ljubljancev tudi. Mogoče, seveda bom povedal – na to avtobusno postajo pridejo avtobusi, ki niso mestnega značaja. Ampak so primestni in medmestni. Še za primestni ne vem, če pridejo. Medmestni. To pomeni, da je za Ljubljance interesantno – za Ljubljance interesantno – prestop iz ljubljanskega potniškega prometa, bodisi, da je to avtobus, ne? LPP. Bodisi, da je tramvaj v bodočnosti. Za Ljubljance je seveda interesanten neposredni dostop na Avtobusno postajo.

V tem konceptu, tako, kot je narejen, je dostop dober za Železniško postajo. Ne? Ni pa dober za Avtobusno postajo. Treba je vedet, da če govorimo iz naslova Železnice, potem je Avtobusna postaja konkurent Železniški postaji, kadar mi govorimo o intercity vlakih, ali pa avtobusih. Zato upam, ne? Da to dejstvo, da je oskrbljena Železniška postaja perfektno z LPP-jem. Da pa Avtobusna postaja ni oskrbljena z linijami LPP-ja, upam, da to ni – rekel bi – zavestno dejanje s strani Slovenskih železnic, ne? V škodo Ljubljancev.

Rešitev seveda problema je dovolj enostavna in upam, da ji bo gospod Jurančič prisluhnil. Ta rešitev je seveda dana tudi v pripombah odbora, če sem prav zasledil. Najmanj, kar sem pa zasledil, sem pa zasledil jasno pripombo člana odbora, to se pravi gospoda Gabrščika, ki je povedal, da mora Vilharjeva dobit dva rumena pasova. Reakcijo, ki sem jo slišal na odboru od gospoda Jurančiča je, da to ne pride v poštev. Jaz zdaj s tem ne bom parlamentiral. Ne bom parlamentiral. Ampak bom to pripombo dal v vednost mestnemu svetu. Treba je povedat, da s tem, ko se je križišče naredu, polnokrvno, na Dunajsko, seveda bo na Vilharjevo pro.... Torej, to križišče je v resnici narejeno samo zaradi levega zavijalca iz severa dol. Ne? Kar pomeni, seveda in pa – in pa zato, da se odpelje na jug, ne? Ker današnja situacija je taka, da se na Vilharjevo že not pa ven pripeljejo iz Dunajske, ne? Desno – not. Desno – ven, ne? Ampak, ne pa tudi iz smeri iz severa proti jugu. Ne funkcionira. Ampak, v trenutku, ko bodo iz severa proti jugu za not in ven začela funkcionirat tudi Vilharjeva, v tem pril..., v tem trenutku,

seveda bo prometno obremenjena in bo velika nosilka velikega prometnega toka. Tistega prometnega toka, ki bo od danes večji za 30% tudi, ne? S strani Potniškega centra, ker so tu nove – nove vsebine. To pomeni, da bo Vilharjeva pregorela. Če ne bo mela rumenih pasov. Vsaj v tem smislu bo pregorela, da se bo avtobus LPP vključeval v promet – vključeval v promet po isti – po isti, po istem pasu voznem, kakor osebni avtomobili. Niti taksiji nimajo do te postaje zagotovljenega rumenega pasu.

Zato se jaz, seveda, moja pripomba končuje s popolnoma preciznim predlogom. Da se ta obod, ker odbor, se mi zdi, ki je o tem govoril, je govoril o tem, da mora bit obod okrog tega zazidalnega območja urejen in tako dalje in tako naprej. Vendar, vendar v odnosu na to, kar je tle narisano, to pomeni, da mora Vilharjeva dobit dva rumena pasova in nič drugga. S tem sem seveda, s tem končal in ta dva rumena pasova seveda omogočata tudi v bodoče neke druge linije potniškega prometa. V resnici seveda omogočajo to tudi rumeni pasovi – rumeni pasovi omogočajo tudi pozneje tramvaj na teh rumenih pasovih. Ali pa na univerzalnih pasovih, za tramvaj in avtobus. V bodočnosti. LPP. O LPP-ju govorim. Tudi sicer je koncept te postaje takšen, da je velik, velik, rekel bi – konceptualno pomemben BTC, v odnosu na postajo. In bi bilo popolnoma nesmiselno, da se iz BTC-ja kdo pripelje na Masarykovo. Pa po podhodu od spodaj. Pa potem na Avtobusno postajo. In, ne? Tako, da se ta promet zgodi po Vilharjevi. Iz Vilharjeve v BTC. In iz BTC-ja nazaj na Avtobusno postajo po Vilharjevi. In tudi seveda na Železniško postajo s severa. To je tema, ki se ji reče dva rumena pasova ob Vilharjevi.

Druga tema, ki se tiče Avtobusne postaje, je sledeča. Sledeča. V natečaju je bila rešitev Avtobusne postaje identična – identična in znotraj območja planskega, ki smo ga v okviru plana določili za Železniško – za Avtobusno postajo. Če boste zdele tlele pogledal, nad tiri, je to debela, rdeča črta. Nad tiri je to debela rdeča črta. Tudi izbrana rešitev madarska, ima seveda Avtobusno postajo narisano od Vilharjeve, do te rdeče črte, debele, ki je nad zadnjim peronom, ki je mal zvit. To je tisti zadnji peron – je mal zvit, ne? Do tja sega Avtobusna postaja in v konceptu je bilo mišljeno, da bo med zadnjim peronom in med Avtobusno postajo, seveda tu notr glavni tok pešcev z Avtobusno postajo. In bo poniknil potem v avlo pod zemljo, ki je v resnici nič drugega, kot rekel bi – Železniška postaja. V tem, kar smo mi danes dobili, al, kar smo dobili na mizo, teh tekočih stopnic ni več. Pešec iz Avtobusne postaje ne more it, dostojno, ne da bi prvič na avtobusu večkrat prečkal in drugič ne more it po tekočih stopnicah na Železniško postajo v podzemlju. Pod harfo. Zakaj je to tako rezultiral? Mi ne zna povedat gospod Jurančič. Gospod Živko Pregl bi znal, pa noče. Se dela, kot da ne ve zakaj je to tako. Jaz bom, oprostite, gospoda Omerzuja bom citiral, da on ni imel časa, da bi ugotovil, zakaj je to tako. Zakaj je na Avtobusni postaji, vidite, s tanko črto – rdečo, ta zgornjo, Železnica vzela 16 m. To mi ne zna nihče pojasnit. Pri čemer je Železnica vzela neko rezervo. Tanka črta tamle gor. Ta druga črta pred tistimi grafikami, čez objekt železnice, gre za ene dva, tri metre čez. In zakaj se potem ta rezervat, ko pride do komercialnega dela tamle, levo zgoraj, ustavi, kot rezervat? To pomeni, če Železnica hrani ta rezervat, ga hrani zato, da se bo nekaj pripeljalo not, pa rikvrc nazaj. Kar pove, da je tuki nek interes, ki si ga je, ne vem skoz koga, privoščila – privoščile Slovenske železnice, v odnosu na pripravljavca tega lokacijskega načrta. Zlobnež bi rekel, da je Železnica omejila Avtobusno postajo, ne zaradi svojih interesov, ampak zato, ker je Avtobusna postaja konkurenčna Železniški postaji. Ker je avtobus Intercity konkurenčen vlaku Intercity. Ne vem. Nočem insinuirat. Lahko, da je to čisto navadna tehnična napaka, vendar teh – te tehnične napake se ne dogajajo kar tako.

Gospod Živko Pregl je izrekel sledeče besede: Pa ja ne misliš, da ni zemljišče sredi mesta predragoceno za Avtobusno postajo? In zdaj povem, od tam je rekel, seveda, ker sem ga vprašal – zakaj je to – to. Zakaj je Avtobusna postaja premajhna, ne? In zdaj moram povedat, da v temle kontekstu, ko si Železnica rezervat jemlje. Ona pa lahko ma najdražja zemljišča za svoj rezervat, zaradi tega ne zna povedat, kaj tuki not je. In čemu rezervat? Če bi bil to

rezervat za Titov Plavi vlak. Ne? Not, pa rikvrc ven, ne? Gospod Omerzu se je prej pošalil, je rekel, da je mal prekratek. Ne? Ne? Vem pa, da smo s Titovim Plavim vlakom že daleč po Titu, imel že prej težave na tej železniški postaji. Iz naslova, kako čez prvi tir, ne? Vidite, da na Železniški postaji ne morete čez prvi tir kar tako. Še danes ne. No, v nekih časih, ko bi bilo treba te stvari urejat in tako naprej. Ne govorim, da gre za ta vlak. Mogoče gre za avto-vlak. Jaz ne vem zakaj gre. Seveda ta rezervat je brez – brez potrebe. To se pravi, druga pripomba pomeni – Avtobusna postaja naj se razširi na tisto zemljišče, ki je po planu določeno za Avtobusno postajo, proti jugu. Seveda, ker je tako stisnjena, potem tudi ni moč naredit teh dveh rumenih pasov. Če bi bila ta Avtobusna postaja dostojno pomaknjena proti jugu, bi seveda lahko tudi mel večjo rezervo, kar se tiče teh rumenih pasov na Vilharjevi cesti. To je, kar se tiče, rekel bi – vprašanja Avtobusne postaje.

Če to ni rešeno, če ni rumenih pasov. Če ni Avtobusna postaja dovolj velika. Če ni rumenih pasov, potem – oprostite, nima Mesto nobenih interesov na tem, rekel bi – na tem komercialnem potniškem centru. Kajti. Kajti, obe dve levi, leva kolosa – to bo ta stolpnica. Ena bo do 100 m. Ne vem, druga nekaj manjša in tako naprej. Na – na levi, na zapadni strani. Oboje to je komercialni projekt. Pri katerem bo Železnica seveda tržila zemljišča. Ne? Tržila bo današnja javna zemljišča za komercialni projekt. Nič narobe. Nič narobe! Vendar pri tem trženju, tisto, kar skoz govorijo, da bo to oplemenitenje Železniške postaje, je resnica taka, seveda, da bo pač to – rekel bi – iz Železniške postaje ljubljanske, naredila mal bolj priljudno železniško postajo. V kolikor in to je edini profit, veste? Da je ta komercialna zadeva tuki. V kolikor ne bo predimenzionirana tako, da bo normalno funkcioniranje Železniške postaje onemogočila. To se pravi, da je – da ta interes dimenzioniranja potniške, dimenzioniranja komercialnih programov, v odnosu, rekel bi – halo – halo železniško, pod tiri, ne? Ki je – ostaja. Ne? Postaja, k se gre gor na – na tire. To, ta razmerje med komercialno eksploatacijo in očlovečenju te hale, ne? To je na Železnici. Mi poznamo velikokrat to, da nekdo, ki svoj resurs začne tržiti, na koncu ta resurs uniči. To je tako. Če bi v Triglavskem parku – naredite not hotel. Ste uničili resurs za ta hotel. To je zlo enostavno. Ta razmerje je seveda na Železnici. In nimam nič proti temu. Samo, seveda povem, da ta razmerje Železnice ne sme vplivat pa na to, da se zgubi interes pri Avtobusni postaji.

Siceršnjega interesa Mesto sploh tu nima. Razen še – razen še podhod od, rekel bi – od, od tele Pošte, ne? Pod Masarykovo, ne? Niti ne od zavarovalnice čez. Pardon, od zavarovalnice, ja. Od zavarovalnice podhod, do Gospodarskega razstavišča, ne? Zdaj, upamo, ne? Da tole tam gor drži, ne? K vidimo pred, pred tem Akademskim Kolegijem, da bo tam park, ne? Ne vem, če je ta situacija ta prava. Ker ta čas, oprostite, so tam zgradili na novo Halo A 2. Ne? Zdaj, jaz ne vem, ne? Ali mam v zazidalnem načrtu legalizirano Halo A 2 – na novo zgrajeno? Ali bo tam park, tako, kot zdele tle gor vidimo? Ne vem. Oprostite, to ve bog oče. Kajti, tamle gor, naprej na razstavišču – vidimo legalizirano Halo D – bivšo. Med Jurčkom, med temi – med temi C – temi paviljoni in med obnovljeno Halo B, vidimo tam notri narisano porušeno halo D. Za katero direktor pravi – ja, saj smo jo porušili. Zakaj so nam jo pa spet not narisali? Ne? Direktor Razstavišča. Član LDS. No, reče – zakaj ste jo pa spet – zakaj ... pa sem jim rekel, naj narišejo nekaj družga. Saj sem jim rekel, da je ponovitev teh, kako bi rekel, jaz moram na ta način diskutirat – ne? Ker na strokoven način, saj razumete, se – se ne zastopmo čist dobr. Se bomo ljudski zastopl, da se sploh lahko. Reče – saj sem jim rekel, naj ponovijo Miheličeve tele – paviljončke C, ne? Paviljone C. Skratka – za prehod praktično, z Miklošičeve, k majo prednost, ne? Nikamor, ne? Nimam nič proti, če kaj participira Mesto, ne? Nimam nič proti. Pod zemljo, zaradi mene, ne? Ampak, ne me blefirat, ne? Da je železniška hala v interesu mesta. Ker veste, sprehod čez, ob Dunajski, ki bo oplemenitena zdele s temi dvema komercialnima – je glih tko simpatičen. Pa še ve se, kam se pride. Pride se na vhod od Gospodarskega razstavišča. Ne pa v bok Hale A 2. Ki je bila glih kar zgrajena in perfektno funkcionirala zdele na, rekel bi – tem lesnem oziroma pohištvnem sejmu.

Perfektna konstrukcija, vse je perfektno. Vmes so samo Hala A 1 odpeljali ke na en privaten fuz..., športn one. V Zgornji Kašelj. Ampak, to ni nič narobe, ne? Nič narobe. Skratka, zdele so narisali, kaj bo v zazidalnem načrtu – prinesel. Rušenje Hale A 2? Pojma nimam. Ker mi, seveda, moramo to cesto odkupit. Vse bomo odkupili in tako naprej. Na konc pa seveda ne vem, kakšna bo tam. Kaj tam bo. Ampak, jaz mislim, da do – do osnutka, do predloga, bojo razmislili, ali bomo ohranili Halo A 2, ali bomo pa tam naredili en priljuden detajl, ne? Al bomo naredili tam, tuki, kot vidite neki dreves, ne? Porušili in naredili nekaj dreves. Moram reč, za katere ne razumem, kako so lahko narisana tam ta drevesa, ki enako – oprostite, ne razumem, kako so lahko drevesa narisana na parku – na parku, na katerem mam tamle – na ploščadi – pred Halo A 1 – med Jurčkom. Na ploščadi, kjer imamo obelisk, ne? Kaj je že bil? Kongres CK. Sedmi kongres ZK. Ne? Zdaj, ali bomo ta – ploščad, ki je uporabna ploščad, ne? Ki je fajn, spremenili v park? Takole, k so drevesa narisana, pomeni, da moramo še ene dva metra zemlje nasut. In tako naprej. Skratka, oprostite, jaz ne vem, kaj se dogaja v tem zazidalnem načrtu. Mogoče bo to vedel nekdo, ki se spozna na metafiziko. Ker – ker na nivoju fizike, jaz teh stvari ne razumem.

Zdaj bom vseeno o tem podhodu povedal par besed. Ki so ključne, pa niso ključne. S tem, ko so tud Mađari narisal, da je dominanten nadhod čez tire. Da se čez tire gradi. In je v vseh ponudbah, se mi zdi, ta čez tire prišlo – prišlo, ne? Do nekako zahteve, hotenja, iz naslova zgostitve tlele izkoristka. Se mi zdi, da izredno drag podhod – in vi morate vedet, da mora na tej harfi, mora vsak tir met most čez, ne? Ker, če boste imeli stebre od spodaj, potem spodaj ta hala – dvorana – ni nič vredna, ne? Ta zelo drag podhod, se bo dubliral z nečim, kar bi lahko bilo, kot nadhod. Ne? In meni se zdi, da sem zasledil v mađarskem – tko, se mi zdi, oprostite, zdaj – ne moje, časopis pravi, da je kičasto, ne? Akmpak, v tej kičastosti sem jaz zasledil eno možnost, recimo, enega loka. Komunikacijskega. Nad tiri, med Avtobusno postajo in med Železniško postajo na Masarykovi. Tako, da se mi zdi, da te, ki te predloge dajejo, investitorji razumejo to.

Zakaj je tudi sicer, v tem primeru že tudi brezpredmeten podhod – zoprn? Zoprn je v tem, ker teoretično, mogoče pa, oprostite, tudi praktično – onemogoča enkrat poglobitev proge. Če mi ne bi imeli pod tiri nobene konstrukcije, ne? Potem bi kadarkoli, kadarkoli šla železnica dol. In na nivoju mesta bi ostalo, ostala pohodna površina. Če bomo imeli pa infrastrukturo pod železnico močno. Potem bodo novi stroški, novi stroški, ki so močni. Zato jaz apeliram, to seveda ni samo moje, ne? To seveda ni samo moje, ampak včas moje koencidira, rekel bi – s pametnimi predlogi nekaterih drugih, ne? Gospod Edo Ravnikar je o tem pisal, da – da se ne sme od spod to naredit. Jaz sem sicer ta prvi o tem diskutiral, ne? Da – da je podhod pod tiri odeveč, če bo nadhod nad tiri realiziran s strani investitorja.

Kar se tiče podhoda pod tiri, moram še tud to povedat. Govorjenje, da se podhod pod tiri da oplemenitit z vsebinami, moram povedat, da se ga z vsebinami ne da oplemenitit. Zato, ker – zato, ker vi ne morete naredit blazno veliko klet levo desno od tega. Bom povedal na način enega vica. Včasih so plačevali davke na fasado. Na cesto. Ali pa recimo na – v tem primeru – na podhod. Zakaj? Zato, ker so vedeli, vedno so vedeli, da če boste vi imeli široko fronto na podhod, ali pa na cesto, pa od zad mal mesa, ne? Bote fasado požrl, vsebine pa ne boste dali. Zato vse – vse revitalizacije mestnih jedrov so take, da mate vi mejhno fasado, pa veliko globino od zadaj, ki je pa pod zemljo seveda ne morte realizirat. To se pravi, da v tem primeru, če imamo podhod pod zemljo, bomo mel levo desno čist navadne izložbe. To, kar mam tud danes velikokrat – velikokrat v raznih arkadah, ali pa ne vem kje. In tako naprej. Ko od zadaj seveda ni vsebine. Mi pa mislimo, da smo vsebino prinesli, s tem, ko smo izložbo dal levo desno, od tazga podhoda.

Torej, moj predlog je, da naj se do predloga prouči, ali je potreben podhod. In, ali ni prav, da bi bil to nadhod. Jaz bom povedal, da se da tudi z nadhodom koncept, ki je bil dan - koncept, ki je bil dan. To pa je, da mam mi, rekel bi – to, to pentljo pešca, ne? Masarykova –

Dunajska – Vilharjeva. Pa nazaj na Masarykovo, ne? Je pač nimamo v enem nivoju, ne? Oziroma ta pentlja bi bila – bi bila po koncepciji izdelovalcev zazidalnega načrta, nekaj na nivoju, pa nekaj pod nivojem, ne? V tem primeru mi lahko koncept ohranimo tako, da mam nekaj na nivoju in nekaj nad nivojem. Ampak, koncept je ohranjen. Zato predlagam, da se to tud seveda razčisti.

Drugo, kar pa moram povedat še, recimo, tisto, kar se mi zdi, da je treba povedat – itak jaz mislim, da ta vzhodni del bolj služi temu, da se je definiralo potrebno cestno omrežje. Ne? Jaz mislim, da bo vse, kar je vzhodno od današnje Železniške postaje, predmet ene druge preverke, nekoč, v bodočnosti. To se pravi, to je ta druga faza, ne? Prvo fazo razumemo, da gre naprej. In drugič, ceste morajo biti narejene. To je tudi stališče odbora. Tudi na vzhodnem delu. To bo predmet tega.

Ampak, do mene je že pristopil dr. Šturm. Ne? In je rekel – Miha, dajte pograt, dajte pograt tale zazidalni načrt. Veš, tam bi mi mel sodno palačo. Veš, ne izide se sicer vmes med Masarykovo, pa med tiri, veš? Ampak, če bo treba, se bomo stisnili. Men se zdi, da bi se lahko stisnili. Oprostite, tamle notr, ki je najtanjša, najtanjša med Masarykovo in med tiri, je nemogoče. Drugič je nemogoče v enem letu in tako dalje, ne? Nemogoče je tam realizirat sodno palačo. In, če bo ta voluntarizem zdaj, rekel bi – nove vlade, ne? Da misli, da lahko nemogoče fizično delal, ne? Potem bo prišel v isto zadrego, kot je prišel v NUK-u II. K zdaj ne priznava. Ampak, seveda se bo umaknil stran od Rimske 7 a. Ne? Samo tega ne prizna. Tuki not se sodne palače ne da naredit. In konec. Pika. Se pa da sodna palača naredit. In to pobudo bom jaz dal. Vladi, če ne bo tega mestni svet naredil. Tam, kjer menda hočemo mi svojo upravo delat. Ne vem, zakaj je – zakaj je – zakaj je, ne vem, oprostite, ne vem zakaj je propadla reč, ki se ji reče sodna palača – južno od Masarykove, ne? Tja proti Metelkovi. Ne vem. To je tam, k mam mi probleme z Zavarovalnico Triglav. Ne? Mam tud Energoplan in te reči. Zakaj je tam ta ideja propadla, ne vem. Vem pa, da seveda težko se tukaj notri spravi, spravi sodna palača. In vem tud, da pritiskanje na to, da se tukaj stvar premakne, zato, da bi se zgodila tam ena sodna palača – oprostite – je čisto navaden, bi lahko bil navaden voluntarizem, ki smo ga mi tuki seveda deležni vsak dan. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Replika na vašo razpravo. Gospod Omerzu.

G. BRANKO OMERZU

Ja. Hvala gospa županja. No, saj moram reč, da sem študiral, ali naj se oglasim k repliki. Ampak, ko Miha tako rad govori, mu bom dal možnost, da še eno minuto pol replicira repliko. Kolega Miha, ti mene spominjaš včas na pokvarjen gramofon, ne? Ker eno in isto stvar ponoviš petkrat, ne? Al pa na kakšnega tazga zelo vestnega aget-propovca, ki vsako – pogovor izkoristi, ali zlorabi, ali informacijo izkrivi in jo samemu sebi prilagodi, ne? Sam si rekel, da ne boš parlamentiral. Jaz tudi ne bom. Ti si dal tuki pripombe, ampak nekorektno je govorjenje – ne bom insinuiral, ne? Istočasno pa pred tem že poveš neko določeno trditev. In potem praviš, ne bom insinuiral, ne? Tako, da, ti – če bi bilo to možno, bi ti še dve minuti odstopil. Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Replika na repliko. Odstop dveh minut ni možen. Samo minuta, gospod Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Prosim?

GA. DANICA SIMŠIČ

Odgovarjam gospodu Omerzuju, ki vam je želel nakloniti še dodatni dve minuti, ki sta njemu ostali. Ampak, imate samo minuto...

G. MIHA JAZBINŠEK

Samo eno mam, ja, saj – ja saj...

GA. DANICA SIMŠIČ

Ja.

G. MIHA JAZBINŠEK

Omerzu, res je. Nekorekten sem bil v tem smislu, ker sem te vprašal kakšno je stališče Železnice do teh reči, ne? Pa sem se pol mal pošalil s tem, ne? Samo, moram povedat nekaj, jaz sem moral to mal plastično zagrabit, iz zlo enostavnega razloga, ker ne verjamem, da je pa popolnoma slučajno to – to. Da po vsem tem času, ne? Ne vemo, kje so razlogi za stiskanje Avtobusne postaje. Ne vemo. Noče noben povedat, ne? In tako naprej. Zna bit, da se je Železnici, ali pa neki njeni službi zataknilo nekaj, ne? Da je tistih 16 m zahtevala na račun Avtobusne postaje in tako naprej. Ne? Moram pa reč, da ti pa, kot poslovodni, da pa – ti bi pa moral te detajle, saj razumeš? Mal več časa – oprosti, no. Hvala lepa. Ja. No.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Ja. Replike na repliko, na repliko ni. K besedi se je prijavil še gospod Kuščer. Ki ima zdaj besedo. Za njim bo razpravljaj gospod Žagar.

G. SAMO KUŠČER

Hvala lepa. Torej, Potniški center, to je gotovo zlo pomembna zadeva za Ljubljano. Mogoče ena najpomembnejših. Spada pod promet. Javni promet. To je nekaj, kar Ljubljana nujno potrebuje, da se uredi. In kljub temu, sem jaz proti temu, da se ta osnutek sprejme in predlagam tudi drugim svetnikom, da tega ne sprejmete.

Miha se vedno ob takih ključnih zadevah močno potrudi. In strokovno utemeljuje svoje pripombe. Mislim, da so tudi današnje precej na mestu. Se pa bojim, da je to, ne vem kaj – tratenje energije v prazno. Borba z milini na veter. Ne vem kako se to točno imenuje. Ampak, vsekakor pa ni haska od takih pripomb. Vsaj praksa do sedaj kaže. Miha očitno še ni obupal. Ampak, praksa kaže, da niti Oddelek za urbanizem, niti kakšen drugi oddelek, niti celotna uprava, niti županja, niso pripravljeni poslušat nobenih takih strokovnih pripomb. Ko je enkrat odločitev padla, se gre naprej. In pač se zaradi videza demokracije dopušča drugačna mnenja in strokovne pripombe, ki se jih pa ne upošteva. Kvečjemu kakšna malenkost.

Glavni razlog, zakaj smatram, da tega odloka oziroma osnutka ne velja podpret je ta, da ne verjamem in mislim, da je za to veliko dokazov – ne verjamem, da je trenutna mestna oblast, od županje do oddelkov, sposobna izpeljat, sploh začeti – saj za izpeljat niti ni časa v tem mandatu – ampak, sploh resno začeti tako kompleksen projekt, ne da bi naredila resno škodo

za prihodnost. Se pravi, če to sprejmemo zdaj in se pač naredijo prvi koraki, se bo zgodila škoda, ki jo bo treba v naslednjem mandatu popravljat. Poglejte si za nazaj. Poglejte si za zadnja tri leta tega mandata. Pa pogledajte si tudi za pretekli mandat te mestne oblasti. Kateri projekt je ta mestna oblast pač – govorimo o tej koaliciji, s temi načelniki, ali pa z načelniki, ki so že prej – že prej odšli, pa so bili iste barve. Kateri projekt se je izpeljal zadovoljivo? Ali pa vsaj začel zadovoljivo? Kdor pozna delovanje mestne uprave, ve, da se v tej mestni upravi sprejemajo odločitve tudi o tako velikih projektih, kot je prometni center, bolj ali manj šaljivo. Dejmo si, v stilu vzpenjače na grad. Dejmo si nekaj tazga naredit. To rabimo v Ljubljani. Nobenega resnega proučevanja. Nobene resne študije. Zelo na pamet. Temelj takega načina dela pa je pomanjkanje odgovornosti. Namreč, tudi če se taki projekti slabo iztečejo, ali se sploh ne izpeljejo, nihče ni klican na odgovornost. Uprava oziroma mestna oblast se dela norca iz meščanov, iz celega mesta, s takimi projekti. Ta projekt je absolutno preveč zahteven, da bi ga bila sposobna trenutna oblast izpeljat. Še enkrat ponavljam – pogledajte nazaj. Poglejte v pretekla leta tega mandata. Poglejte v prejšnji mandat. Kateri projekt je bil izpeljan, ki je vsaj približno podobno zahteven, kot ta. In, da smo bili z njim zadovoljni. Tega ta mestna oblast ni sposobna. Prosim ne podprite tega, ker bomo morali čistiti napake v prihodnosti, napake, ki se bodo storile še v tem zadnjem letu.

Predlagam ne samo to, da se ta odlok ne sprejme. Niti v sedanji fazi, niti v kasnejših. Predlagam tudi, da se noben odlok, ki se bo predlagal v naslednjem letu, ne sprejme. Predlagam, da se da trenutni mestni oblasti samo mandat za opravljanje tekočih poslov. Se pravi, da nam zagotovi tekočo vodo, elektriko in slab promet. V Ljubljani. Vse ostalo pa jim vzemimo. Ne dajmo sedanji oblasti, ki je dokazala, da ne zna speljat nobenega resnega projekta za Ljubljano, ne dejmo ji možnosti, da v zadnjem letu naredijo še več škode. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Replika na razpravo gospoda Kuščerja, gospod Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Jaz se tu opravičujem, ne? Ampak, jaz sem seveda profesionalno deformiran, ne? Profesionalno deformiran sem zato, ker upam in upam in upam, da je v tej koaliciji vsaj trunek pameti in trunek politične modrosti. In, da vsaj trunek, ne? Haska bo od mojih pripomb. Seveda, jaz osebno povem, da bom vztrajal na vseh. Ker v tem primeru, seveda, trunki nič ne pripomorejo, ne?

Ta profesionalna deformiranost in seveda kljub vsemu gre za postajo, ne? Ki naj ne čaka predolg, ne? Bog nam daj srečo, no, da bo ta koalicija delala projektne koalicije, ne? Pa, da bo skoz projektne koalicije preživela ta mandat. Ker, da bi se pa mi zdele vsi trudili okrog tega, da jo naredimo pravilno nesposobno, ne? Kar že je, ne? Ni produktivno. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Replika na repliko, gospod Kuščer.

G. SAMO KUŠČER

Ja, odgovor na tvoje vprašanje seveda ni – ni, ne? Ni pametna, ni modra, ne? Jaz sem ob priložnosti debate o vzpenjači nekoč rekel, da itak ta oblast vzpenjače ne bo sposobna zgradit. Tako, da je načeloma čisto vseeno, ali sprejmemo to, ali ne sprejmemo. Takrat sem to nekak z

zadovoljstvom povedal, pa vendarle – raje vidim vzpenjačo. Raje vidim tri vzpenjače, kakor da se gre s takimi projekti naprej, kot je potniški center. Ker bo veliko več škode narejene, če se bo sedanja oblast tega lotila. Kajti, tega ne bo znala izpeljat in bo naredila v naslednjem letu, ki je še na voljo, veliko preveč škode, da bi se jo dalo enostavno popraviti.

GA. DANICA SIMŠIČ

Besedo za razpravo ima gospod Žagar. Za njim bo razpravljala gospa Potočnik.

G. JANEZ ŽAGAR

Hvala lepa. Ja, potniški center je že kar nekaj let visel v zraku, kot projekt Ljubljane. Mislim, da je tudi dobrodošlo, če – ker vem, da je v ozadju tudi tako imenovano vstopanje zasebnega kapitala v ta projekt. Da to ni samo javni strošek. Se pravi, ta – zasebno javno partnerstvo. Kar lahko prinese plus k mestnim projektom. Ampak, ravno zaradi tega - toliko, da še spomnim, pardon – v naši stranki SLS tudi podpiramo tak način urejanja in izboljševanja mestnih delov. In to pozdravljamo, da se pripelje ta dodatni kapital v mesto. Ampak, ob tem zazidalnem načrtu, ko sem ga tako prebral, nisem opazil kakšnih večjih, prav posebnih, izrazitih koristi za mesto. Razen to, da bo to okolje urejeno in lepše. Nosi pa ta zazidalni načrt mogoče tudi nekaj pasti za prihodnost. Jaz sem mislil, da bo kolega Kuščer naprej tezo razvijal. Ko je opozarjal. On je pač utemeljil samo na sposobnosti trenutne oblasti. Jaz pa mislim, da je potrebno se vedno pri takem projektu vprašati, ki se bo mogoče realiziral nekoliko pozneje, kakor so mogoče ta hip načrti – kaj Ljubljana pridobi s tem? Kaj posebnega pridobi?

V 2.členu sem prebral tole: Zazidalni načrt bo vzpostavil pogoje za ustrežnejšo povezanost severnega in južnega dela mestnega središčnega območja. Mislim, da temu delu ne bo prav pretirano ugodeno. Da je ta projekt, kar se tega tiče, nekoliko šibek. Dobili bomo nekaj nakupovalnih centrov. Nekaj stolpnic. Stanovanj. Pompoznega videza. Navsezadnje bo to tudi lahko lepo. Ampak, če že pogledamo, da se postaja iz Centra pomika na drugo stran, Avtobusna postaja na drugo stran železnice. Pomeni, da je že manj dostopna iz Centra. Ta dostopnost s tistim načrtovanim podhodom, kolega Jazbinšek ga je dokaj strokovno, bi rekel – raztrgal. In mu kar verjamem, da kaj dosti v tistem podhodu res ne moreš narediti. Ne bo dost novega prinesel. Se pravi, povezav med severom in jugom ne bo bistveno izboljšal.

Jaz sem že pred časom, ko smo ta akt začeli obravnavati, si pripravil nekaj pripomb, ki jih mislim zdele prebrati, pa tudi nekoliko razširjeno obrazložiti. Dokument se popolnoma izogne pogojem glede železniških tirov. Na sploh železnice skoraj ne omenja. Predvideti tudi možnost poglobitve tirov, ne še bolj v daljno prihodnost zabetonirati te možnosti. Tudi, če se ta potniški center sedaj uredi brez poglobitve železniških tirov, se ta možnost za bodoče ne sme zapirati. Poleg tega vidim, da je – da bi bilo potrebno navezati tudi prometno Resljevo in Vilharjevo. Mislim, da samo na tem koncu, vzhodnem, pa na zahodnem – Dunajska. To ni dovolj. Parkovna ureditev med Vilharjevo in Linhartovo, lahko kvalitetno dopolni bližnje Navje. Slovenska ljudska stranka je že najmanj pred osmimi leti predlagala ureditev tega parka, kot Park državnosti. To...

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

...pa ni bilo pravega odziva, razen priznanje gospoda Bežana, takratnega načelnika, da je tu park nujno potrebno urediti. To je v bližini Župančičeve jame. Sedaj je priložnost, da glavno

mesto dobi park protokolarnega značaja, z vsemi pripadajočimi pomniki. Še eno od pripomb, se mi zdi tudi ta pripomba umestna – v tem aktu ni roka, navedenega nekega roka v bližnji prihodnosti, za umik tovarnega prometa iz Centra. Vezano, na obvozno progo, rezervat prostora, je mestni svet že potrjeval. Mislim, da je tu potreben dogovor med Vlado in Železnico, ter Mestom. Mesto mora zavzeti tukaj bolj ofenzivno držo. Tudi potom aktov. Problemi prestolnice so absolutno tudi problemi države. Kolikor je meni v spominu, smo obvozno progo za tovorni promet že sprejeli. Poznana so mi tudi neka razmišljanja in idejne rešitve glede tega, da bi železnica šla pod nivojem, tovarna železnica pod nivojem potniške železnice čez Center. Ker je to, s tem rezervatom, odmišljeno, pomeni, da se železniški tiri nahajajo v mestu tudi bodoče samo v enem nivoju. Ali bo pa ta nivo na nivoju pohodne površine, ali nižje, pa nekako mesto nikakor ne more zavzeti končnega stališča. In mislim, da tudi ni dobro, da bi ga – da bi končno stališče bilo tako, kot je sedaj, da pač železnica se ne da premikati. Ob zgrajeni tovorni obvoznici poglobitev verjetno ne bi bila tako problematična. Za potrebe potniškega prometa bi lahko niveleto tirov spuščali že od nadvoza ob vzhodni avtocesti. Do Kajuhove, ali pa z ranžirne postaje v Mostah, do Njogoševe. Ljubljana ne bi bila prerezana z železnico vsaj v primeru ožjega središča. Glede na gabarite Ljubljane, potniški center v samem centru. Nič neobičajnega ne bi bilo, če je tu tudi največja gostota tehničnih rešitev. Tiri delujejo na mesto, kot zanka, zategnjena čez trebuh – malo primerjalno. Sicer živimo, ampak težko dihamo. Sproščene površine bi lahko tudi finančno pokrile velik del tega enkratnega obsega. Nad peroni in dalje, proti sedanjemu podvozu nad Njogoševo, se sprostijo najmanj za en moderni stadion prostora, ki bi bil na tej lokaciji izredno zanimiv tudi za investitorje. To je mogoče nekoliko, bi rekel – futuristično razmišljanje, ampak, glede na to, da so v mestih stadioni zelo različno locirani, bolj na obrobju, ali tudi v samem središču – ni zanemariti tega razmišljanja. Verjetno bi tudi kapital, za tako imenovano javno – zasebno partnerstvo, lažje pritekel na to območje.

Jaz mislim, da sem tukaj natresel kar nekaj pripomb. Če se bo razmišljanje do faze predloga v to smer popravilo. Nekoliko bolj samozavestno vstopalo v ta projekt, kar se tiče s strani Mesta, ne vidim razloga, da bi morali ta projekt zadrževati in blokirati. Ampak, če pa Mesto tukaj dolgoročno ne bo videlo nobenih večjih koristi, je pa mogoče res bolje, da se ta ureditev še nekoliko prestavi v prihodnost, ko bodo mesto vodili mogoče bolj samozavestni kadri. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Kolegica Viktorija Potočnik.

GA. VIKTORIJA POTOČNIK

Spoštovane svetnice in svetniki. Strinjam se s tistimi, ki govorite, da je v tej atmosferi, ki zdaj vlada v Mestu, najverjetneje malo težje govoriti o tako smelem projektu in o projektu, enem največjih najverjetneje tudi v zgodovini tega mesta. Da pa bo vzpodbuda vsem, ki zgolj pesimistično gledate, pa vseeno naj povem, da je Ljubljana iskala že kar nekaj desetletij rešitev za ta, po moji oceni, enega najbolj problematičnih koncev, delov mesta. Ki po eni strani predstavlja tudi zavoro, za bolj kulturno in kakovostno življenje v tem mestu. In, da se ravno v teh dveh mandatih, predvsem v prvem, našlo toliko energije in sposobnosti in znanja, da se je izpeljal kakovosten mednarodni natečaj, spremljajoč tudi z institucijami, ki jih imamo v mestu. Naj se gre za inženirske zbornice in druge, ki so seveda v – po moji oceni izjemno konstruktivni klimi, izbrale – moram povedati, da so tukaj nastopali tudi tujci, s svojimi načrti. In, da je bil izbran projekt slovenskih avtorjev.

Ne glede na kakršno klimo, se mi zdi, da je skrajni čas, da je mesto prišlo do tega zazidalnega načrta. Prepričana sem, da bo tudi današnja razprava še dodala kakšen kanček. Najverjetneje pa bi se morali izogniti tisti stalni debati, ki je vseskozi to Ljubljano prevevala, ko se je lotila tega konca – ali nadvozi, ali podvozi. Ker, kot veste, ko smo se začeli pogovarjat o tem, takrat je akt, ali dokument moral romat vsaj za dvajset let v – v predale.

Mesto je danes, glede na dogodke in dogajanje in investiranje, v izjemno ključnem trenutku. Kajti tudi sodelovanje s tujimi sredstvi in z zasebnim kapitalom, seveda bo to mesto, v kolikor se bo odločilo, počasi zaobšel. In seveda s tem bo Ljubljani ostalo samo to spoznanje in dejstvo, da naj zgradi in dograjuje z nekimi lastnimi sredstvi. Kar pa, kot sami veste, za tolikšno investicijo, ne v proračunu, ne v kakršnih koli drugih budžetih, tudi radodarnih podjetij, najverjetneje ne bo sredstev.

Res je, da je vseskozi, že ob natečaju, bilo vprašanje – odprto vprašanje rešitve avtobusnega postajališča. Ocenjujem, da v tem primeru reševanja tega kompleksa avtobusno postajališče ne bi smelo nastopat, kot konkurent. Ali pa Železnica. Ali pa, kot sinergija infrastrukturnega prometnega – prometnega režima. In seveda avtobusno postajališče ne sme bit pojmovano, kot – kot neka osemindeset urno parkirišče. Temveč, kot zgolj tranzitno. To pomeni, pripeljem potnike in tudi odpeljem. In, da bo najverjetneje Ljubljana za bolj stalna postajališča, morala najdt lokacije nekje bolj izven mesta. Ta del pa pripraviti, kot čim bolj prehodno in čim bolj hitro dovozno in odvozno.

Ali je rešitev, bom rekla – po kvadraturi metrov dovoljšnja. Se mi zdi, da so takrat, ko je delovni načrt bil na razpolago – tako študije aktualnega avtobusnega prometa, intercity prometa, kot seveda tudi projekcije nadaljnjega razvoja. Mislim, da je celo blo to narejeno v sodelovanju s – s takratnimi akterji oziroma službami, ki vodijo ta promet.

Predvsem in ker nisem strokovnjakinja in seveda ne želim, da bi me gospod Jazbinšek takoj v repliki obsodil za voluntarista, predvsem razmišljam v naslednji smeri. Ne strinjam se s tistimi, ki zatrjujejo, da Mesto tukaj nima interesa. In, da naj ga celo ne bi imelo. Če kje, potem je tukaj Mesto tisto, ki bo moralo, bom rekla, za vsak meter naloženega betona, skrbno paziti, da bi se pravilno – nalaga. In, seveda, ali se dela po načrtih. Zato je moj predlog, da bi seveda ustanovili, glede na to, da še nimamo in blo bi – tako imenovani posebno urbanistično skupino, sestavljeno iz različnih profilov, ki bi skrbela in bdela iz strani mesta nad izvajanjem celotnega tega projekta.

Kot naslednje predlagam čimprejšnjo ustanovitev, gre za izjemno velik, ne samo kapitalski, ampak tudi urbanistični poseg – ustanovitev podjetja, kjer bi Mesto imelo svojo posebno pomembno vlogo. In, kjer bi se celo celoten projekt, celoten zazidalni načrt – jemal, kot enovit investicijski kompleks. Namreč, bojim se, da bojo v prioriteti razprodane ali pa dograjene samo tiste parcele, ki so, bom rekla – investicijsko in kapitalsko zanimive, dočim Mestu bo pa, kot je običajno že – ostalo tisto, kar je najzahtevnejše od infrastrukture in seveda tudi ostalih – ostalih objektov.

In še naslednje. Da bi k tej, da nas naj ne bo strah javnih razprav na to, tudi, če jo ponovimo. Kajti, zdi se mi, da gre za objekt in projekt, s katerim mesto, meščanke in meščani in seveda vsi tisti, ki bodo prišli v to mesto, morajo živeti in ga vzeti, kot svojega. Kot, prepričana sem in upam, kot arhitekturni in kulturni objekt, ki bo v ponos mestu. In, ki bo mestu, ob starem mestnem jedru, dal enega od najsodobnejših – najsodobnejših arhitekturnih pristopov. Želim vso srečo. Ne glede na situacijo, kakršna je. In seveda moj glas bo za, da se projekt tudi nadaljuje. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Dve repliki. Kolega Kuščer.

G. SAMO KUŠČER

Jaz zavračam take prikrite grožnje. Kot jo je zdaj izrekla kolegica Potočnik. Namreč, če ne bomo zdaj tega hitro izvedli, bo pa kapital šel – ne vem, v Culokafrijo. In bojo tam gradili slamnate koče, namesto, da bi nam gradili potniški center. To je eno navadno zavajanje. Če ima kolegica Potočnik, kot strokovnjakinja za svetovne investicije dokaze o tem, da kapitala zmanjkuje. Jaz namreč vidim, da je kapitala vedno več. In, da vedno bolj hoče investirat. Predvsem pa – v lahkovorne projekte lahkovernih uprav, kakršna je tudi tranzicijska Slovenija. Jaz sem pa sit takih projektov, ki se delajo samo zaradi nekih investicij. A veste? In to je bilo mišljeno, bi mogoče kolegici Potočnik še to pojasnil, kaj je bilo mišljeno s tem, da Ljubljana nima posebnega interesa oziroma ga ne izkazuje pri tem projektu. Ni to, kar ste vi rekli, kolegica Potočnik, da bomo skrbeli za to, da bo beton pravilno, iz pravega cementa zmešan, ali ne vem, kaj ste mislili s tem, kako bomo nadzirali gradnjo in ne vem kaj. Interes je javni interes, da Mesto končno dobi neko rešitev, ki bo kaj pomenila za javni potniški promet. In železniški in avtobusni. Doslej nismo videli, da se bo to zgodilo. Nasprotno, avtobusna postaja bo težje dostopna, ker tramvaja ni. Bodo ljudje tja hodili z avtom. Parkirišče ne bo zagotovljeno. Ker še nikjer, nikoli ni bilo. In ponavljam, sit sem tega, da se v mestu izvajajo projekti pretežno na željo investorjev. In tudi ta zgleda vedno bolj tak. Vedno bolj, zaradi želje investorjev. In kolegica Potočnik, izzivam vas, da mi replicirate, kje ste to bral – v katerem Economist, Financial Time- su, ali kje – kakšni Harvardski študiji ste prebrali, da se kapital umika, če neka država ne pograbi hitro ponujenih dolarjev. In se umakne v druge kraje. Oziroma, da mogoče globalno kapitala zmanjkuje. Prosim, če lahko dokaze položite na mizo. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Kolega Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Seveda se vse, kar je Kuščer povedal strinjam. In to globoko, ne? Ja. Konkretno seveda pomen, da je v tem projektu LPP podrejen. Ne? Podrejena je tudi Avtobusna postaja. In to je – to je vprašanje, ki ga je treba razrešiti. Kapital prihaja sem pod pogoji. Ta kapital, oprostite, je tudi združen s kapitalom Slovenskih železnic, ne? Združen s tem kapitalom. Njihovi interesi so v tem kapitalu. V ostalem, pa sam po sebi, smeli projekt, tako, kot je Vika rekla – projekt za kakovost v Mestu. Kar jaz rečem, kar je mislila in tako naprej – sam po sebi seveda taki projekti niso s tem, k se mi odločimo načelno, tudi v resnici taki projekti. Vika, ki je dialektik, bi morala vedeti, ne? Da obstoja razmerje med konceptom in rešitvijo, ne? In, če imaš dober koncept, še ne pomeni, da moraš zagovarjat vsako rešitev, med načelnim in pa detajlnim. Če maš načelno prav, ne? Pa nimaš zmeri tudi. Pri kapitalu ne. Ne? Če maš načelno prav, ne? To ne pomeni, seveda, da na konkretnem področju lahko – lahko počepneš. In, seveda, ker se je lotila vprašanja same avtobusne postaje kar tako – bom povedal, ne? Da iz njenega razgovora, njenega govora pride ven ravno tisto, kar je bil – je bilo v konceptu notr, že v konceptu že napačno rečeno. Da je to neka avtobusna postaja, na kateri bojo odparkiral, pol bodo šli pa kam? Za pol ure, ali pa kakor koli to je? Ne? Če imajo težave s parkiranjem, pa naj grejo v klet parkirat. Na koncu koncev. Na Avtobusni postaji. Bojo še enkrat mesto obremenjeval s tem, da bojo šli za dve uri, recimo, kaj jaz vem – na Ježico, pa pol čez dve uri spet nazaj in tako naprej. Ne? In to, seveda, ne? Da mi hočemo, hočemo – volonte – la volonte, ne? To ne pomeni, da moramo se kar odpovedat tistim 16 metrom, tamle dol, k jih bo železnica vzela za sebe. Tukaj smo na področju fizike. In Avtobusna postaja ni premajhna za to, ker ni

parkingov za daljše parkiranje avtobusov na tej postaji. Ampak zato, ker nima niti zadostnega števila postajališč. Zato, ker pešec ne more s te avtobusne postaje na železniško postajo. Kje pa je potem sinergija. Zato, ker pešec ne more, niti – ne more z avtobusa ven stopit, ne da bi stopil na cesto. Ne? Ne da bi šel s pločnika na pločnik po cesti. Ne? In tako naprej. Varnostno ogrožen. Jaz ne vem, kdo si je sploh upal risat take avtobusne postaje. Kot je tuki not narisana. Iz naslova pešca na avtobusni postaji. Ne?

Kar pomeni, lepo vas prosim – nehajte s tem, da neko načelo, ne? Da neko načelo, ne? Saj to je grozno! Ja, ker se tud stalno ponavlja. Da neko načelo dovoljuje pravico na fizične napake. In, da potem razglša fizične napake za sinergijo.

G. MILOŠ PAVLICA

Čas. Kolega Jazbinšek...

G. MIHA JAZBINŠEK

In kar se tiče pa – kar se tiča pa podvozov in kar se tiče pa nadvozov in tako naprej. Tukaj je bila pa jasno izraženo stališče – če gremo mi v nadhode, smo za bodočnost od spodaj pustil prostor ali – ali. Ali za poglobitev železnice, ali ne za poglobitev železnice. In seveda, kadar obstoja fleksibilna, takozvan fleksibilen pristop reševanja stvari, potem seveda načela naj se popokajo...

G. MILOŠ PAVLICA

Kolega Jazbinšek...

G. MIHA JAZBINŠEK

... drugam.

G. MILOŠ PAVLICA

... fleksibilen čas ste že izrabil. Še kolega Žagar – replika. Če prav razumem, želite odgovoriti na vse replike. Ne?

G. JANEZ ŽAGAR

Gospe Potočnikovi ni bila replika tako namerjena, da bi napadel neko njeno izvajanje. Ampak, ona je izrazila strah pred nerealizacijo tistega dela, ki je interesanten za Mesto. Jaz mislim, da je ta strah popolnoma opravičen. Ker ta sam projekt, ne vemo pa, kako izgledajo, so te rešitve, natečajne. Ker s tem mestni svetniki uradno nismo bili seznanjeni. Kaj prinašajo? Namreč, če bi bil ta zazidalni načrt koncipiran s tistimi zahtevami in idejami mesta, da vsi drugi investitorji, ki prihajajo s komercialnimi programi not, ne morejo razvit svojega projekta, če ni preje narejen ta mestni del projekta, ali programa – potem bi bil strah neopravičen. Ker pa je tukaj tako, da lahko investitorji pač odkupijo tisti del zemljišča, ki je za njih interesanten. Tudi v dogovoru z železnico, tisto nadkritje in dodatne dvorane in prostori, na kateri realizirajo. Vse te ceste okrog, pa vse vhodi, izhodi in parkovne ureditve, jih pa ne tangirajo direktno. Lahko pa ostanejo, kot breme mestu. Namreč, zakaj je ta strah opravičen. Vsi dobro poznate iz leta 96, tega je zdaj devet let. Pogodba MOL-Dars, kjer smo mel en tak partnerski dogovor, pogodbo. Pa realizacija iz tega naslova je pa zelo šibka.

Mislim, da bomo na to temo sicer lahko več govorili pri proračunu. Ampak, mesto ni sposobno branit interesov, ki stojijo v pogodbi za njeno korist. In, dokler jaz ne bom neke take izkušnje videl, da je Mesto uspešno ubranilo svoje – svoje koristi v – vizavi ostalih partnerjev v pogodbi, tok časa, me tudi obdaja dvom, da se bo to realiziralo. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Odgovor na vse replike, gospa Potočnik, do tri minute, hvala.

GA. VIKTORIJA POTOČNIK

Hvala. Tudi za opozorilo. Bom samo na dve repliki. Na gospoda Jazbinška. Gospod Jazbinšek, nekaj varovalk sem predlagala. Ne bi pa želela, da danes mestni svet odloča, ali bo šestnajst kvadratnih metrov več za avtobusno ali železniško postajo. Oziroma za avtobusno postajališče. Mislim, da je bil vaš in tudi moj, nekako dobra usmeritev, da še vseeno se to prouči. In, da se najde optimalna rešitev, kjer se bo našla sožitje med vsemi tremi, bom rekla – uporabniki, ali izvajalci, ali koristniki javnega prometa.

Gospod Kuščer, ne glede na – oba sta seveda dvigovala ton in s tem mislila, da me ustrahujeta. Moram povedat, da to pri meni ne vžge. Bom pa gospoda Kuščerja samo spomnila na naslednje. Spomnim se, ko je sodeloval v nekaterih delavnicah, ko smo govorili in oblikovali skupaj strategijo trajnostnega razvoja meta in ko je predstavljal v eni delavnici, katere princip je bil, da se v skupini posluša, zna slišat. In tudi, da se zna razumet sogovorca. In, ko je gospod Kuščer, kot svojo zadnjo alineo predstavljal, kako se je počutil, je rekel – nisem mogel verjet, da sem toliko novih idej slišal in jih tudi prevzel v svoje razmišljanje. Ostanite temu še zvesti naprej. Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Besedo za razpravo ima gospod Jarc. Za njim bo razpravljal gospod Sušnik. Izvolite.

G. MIHAEL JARC

Draga županja, svetnice, spoštovani svetniki. Jaz pri tem projektu svarim pred naglico. Kar so že omenili nekateri moji predhodniki. Namreč, da gre za naglico in verjetno za pritiske, kljub temu, da madjarsko kanadski kapital – v pravnem subjektu TriGranita še ni dal svojega končnega pristanka za sodelovanje. Svarim pred naglico vsled krilatic, ki se reproducirajo v medijih tudi med temi v svetu, namreč, da gre za največji projekt v zgodovini Mesta Ljubljane. Namreč, jaz ne vem, od kdaj ti, ki to pišejo, štejejo pričetek zgodovine Mesta Ljubljane. Mislim, da ne od leta 45. naprej. Namreč, prav gotovo je bil največji projekt v zgodovini Mesta Ljubljane Grubarjev prekop v 18. stoletju, s takratnimi – gradbeno mehanizacijo. In ostalimi tehničnimi pripomočki, je nedvomno bil to največji projekt. Da ne govorim o tramvaju v prejšnjem stoletju in tako naprej. No in ti bombastični naslovi in ta, bi rekel – priganjaška ihta, eno leto pred volitvami, me pač nehote utrjuje v prepričanju. Moja intuicija me večkrat ne vara, da pač je treba nekaj storit na vsako silo pred volitvam, zato, da se pač zagotovi mandat naprej. Nehote se vsiljuje primerjava, kot je lepo bilo že prej opisano, z grajsko vzpenjačo, ki – za katero veste, da – za katero veste, da je bila pogodba podpisana tri dni pred iztekom mandata prejšnje županje. Torej, potem, ko se je že vedelo, kdo je prevzel zastavo v tej Ljubljani leta 2002. Bojim se, da se ponavlja slika, vendar pa v enormno večjih dimenzijah. Namreč, če Mesto v štirih leti oziroma zdaj – štirih, pred štirimi leti smo se začeli

pogovarjat o vzpenjači – ni sposobno speljat ene take investicije na zelem polju. Se pravi z mestnim denarjem, kot je mestna vzpenjača. Ne se slepit, da bomo – bi rekel to investicijo, ki je vredna 100 milijonov Evrov. Ja, jasno, danes sprejemamo šele podlage v obliki osnutka zazidalnega načrta. Potem, pri naslednji točki, seveda, osnutek odloka o programu opremljanja za območje Potniškega centra, kjer se, bi rekel – šele osnovne kulture investicijskega vložka v komunalo in infrastruktura, osvajajo. Ki bo, ne samo bi rekel – osnova za odmero nadomestila za odmero stavbnega zemljišča, ampak tudi del vrednotenja stvarnega vložka Mesta Ljubljane, v ta skupni projekt. Jaz sem prepričan, da tega in tujega investitorja, ki bo pač vstopil v to, bi rekel – zasebno javno partnerstvo – ki bo eno prvih, če ne celo prvo na nivoju Mesta Ljubljane. Jaz vem, da v Evropski uniji majo vrsto problemov s temi – s temi partnerstvi. In zakonodaja neprestano – dodeljujejo in se izogibajo možnim pastem, ki lahko iz tega nastanejo. Mi pa na vrat na nos rinemo v to. Namesto, da bi si vzel nekoliko časa in pregledal, bi rekel – še določene, določene zadeve, ki bi jih bilo potrebno v zvezi s tem projektom tudi proučit. Jaz sem prepričan, da ta investitor, ki sem ga omenil, želi pač čim prej denar vložiti. In ga seveda čim boljje oplemenititi. Vendar njega interesi mesta ne zanimajo. Niti ga ne zanima, kako teče železnica. Ali bo poglobljena, ali ne bo. On želi čim prej obrat kapitala. Obrat kapitala. Seveda se je temeljito pripravil – Mesto pa, kot vemo, ni sposobno v svoji lasti obdržati niti – niti – niti državotvornega trga, kot je Trg republike. O katerem bomo razpravljali kasneje. Torej, ni sposobno narediti ene – ene investicije, kot je – bi rekel – ta grajska vzpenjača. V tem letu – zadnjem letu, so naredili dve vzpenjače. Eno na Kanin, na Neveljsko sedlo. Pa Kranjska gora je naredila še eno žičnico, ki so- bi rekel – neprimerno večje investicije, kot ta. Res je, da v nekomunalnemu okolju. Ampak, prosim vas, ne se slepit tukaj, bo pač treba špage mejčkn bolj trdno v rokah držati. Za to investicijo. Kdor jo bo hotel pripeljati, bo mogel mejčkn več – mejčkn, mejčkn bolj rad met tole mesto. Če pač pogledamo samo na železnico in pa na projekte, ki izgleda se ne bodo mogli speljati. Če se bo ta – bi rekel – projekt, sprejel danes v osnutku. Potem v fazi predloga, jaz mislim, da bo to, glede na ihto, ki jo – ki jo – opisujem, zgodilo kmalu spomladi. Oziroma takoj po novem letu. Opozarjam na ihto, da pač, če se bo ta projekt peljal naprej tako, kot je, bo Ljubljana, bi rekel – enkrat za vselej zgubila možnost, da se železniška proga poglobi.

Prej je že gospod Kuščer, gospod Jazbinšek, gospod Žagar in še nekateri pred menoj, lepo povedal, so lepo povedal, da pač bi bilo bolj primerno, da teče železniški promet v podzemlju. S tem, da se – bi rekel – vse ostale, vse ostale dejavnosti prenesejo na nivo, koder sedaj je železnica. Torej, jaz nisem inženir. Vendar pa, videl sem določene študije, ki pač omogočajo, glede na maksimalni železniški nagib, ki se gibljejo med petimi in šestimi oziroma sedmimi promili, da se železnica pač začne spuščati pri Dolgem mostu. Ta, bi rekel, ki prihaja iz zahoda. In pa takoj po te in pa ta, ki gre za vzhod – Zagreb, Maribor, Dunaj oziroma naprej na Balkan, pa se začne spuščati najprej v usek, potem pa v predor. Takoj potem, ko preide, torej – vzhodno avtocestno obvoznico. Prav tako pa bi se prav gotovo našle rešitve tudi za Dolenjsko železnico. In pa tudi za Kamniško progo. Veste, da pač v mestih, tudi manjših, kot so Ljubljana, peljejo proge tudi pod rečnimi strugami. To mislim predvsem za Dolenjsko progo. S tem, ko bi se železnica poglobila, se pravi praktično kilometer in pol, do dva kilometra pred glavno železniško postajo, bi Slovenske železnice pridobile vrsto – vrsto zemljišč, koder sedaj poteka trasa. Železnica bi jih lahko drago prodala. S tem pa financirala pač useke in pa predore, ki bi pripeljale železnico do glavne železniške postaje. Čas za čelni kolodvor je seveda za Ljubljano minil. Ljubljana je že preveč pozidana. In pač si ne moremo zdaj, bi rekel – novih tras izmišljati, glede – glede čelnega kolodvora. Mislim, da vsi vete, kaj to je. Tako, da bi rekel, da je to edina varianta. In, če me bodo, bi rekel – urbanisti in pa železničarji prepričali, da kljub temu projektu, ki bo izveden v takšnem obsegu in v takih gabaritih, s takšno pozidavo, kot sedaj. Torej, da je potem enkrat za vselej – ni možno poglobljati železnice. Potem bom pač dopuščal, da je to še možno. Vendar, pa kot sam gledam sedaj,

življenje pač bo teklo – bi rekel, v podhodih. Ker zdaj pač bomo delal še en podhod. Poleg tega, ki že obstaja. V navezavi na Vilharjevo, ampak bo še podaljšan do Miklošičeve. Pod obstoječo koto na železniških tirov. Namreč, če pogledate, ta podhod, ki je že narejen, v podaljšku Vilharjeve oziroma Resljeve ceste, je pravzaprav ni nič drugega, kot – kot, bi rekel – služi nekaterim za hitrejši prehod iz severa na jug. Predvsem pešcem. Ta podhod, ki se bo naredil, bi rekel – v podaljšku Miklošičeve, na Vilharjevo cesto, bo seveda tudi služil predvsem pešcem. Poglobitev železniške proge na koto minus pet, šest metrov od sedanje, na – na obstoječe, na železniški postaji, pa bi pomenil, da bi se sprostile ogromne površine. Deblokirali bi se obstoječi cestni zamaški na Dunajski cesti. Šmartinski cesti. Da o manjših prehodih naprej, proti Viču, proti Mostam, ki se urejajo tudi z zapornicami sploh ne govorim. Torej, železnica bi s tem praktično z zemljišči, ki bi se sprostili nad useki oziroma tuneli, dobesedno, bi rekel – financirala velik del predorov, ki bi jih pridobili. Ki bi se pač s tem sprostili. Namreč, ta izredna naglica, me pač utruje v tem, da pač Ljubljana ne gradi in ne želi Potniškega centra Ljubljana, ampak Poslovni center Ljubljana. PCL. Poslovni center Ljubljana, Potniški center Ljubljana. Oziroma, da si želi tuj investitor na hitro zgraditi nek nov BTC v središču mesta.

Jaz bi povedal še eno zadevo, ki pač se pač tiče tudi naslednje točke dnevnega reda. Oziroma so zadeve zelo povezane. Tukaj vidim, da imamo – torej Vilharjeva cesta se je pred tremi, štirimi letami kompletno rekonstruirala. Z vso kanalizacijo, elektroinstalacijami, vodovodi in tako naprej. Vloženega je bilo ogromno denarja. Mislim, da se govori o milijardi, milijardi in pol, za rekonstrukcijo Vilharjeve ceste. Zdaj pa vidim, da se bo ta ista Vilharjeva cesta vsled tega, ker se Železnica ne želi odpovedati delu zemljišča za Avtobusno postajo. Se bo predstavljala, ponovno Vilharjeva cesta. Se pravi, ravnokar zgrajena Vilharjeva cesta, z vso infrastrukturo, se bo ponovno predstavljala. In ta predstavitev bo stala dve milijarde tolarjev. Skoraj dve milijarde tolarjev. Kar je 20% sredstev, namenjenih za – torej program opremljanja, za območje Potniškega centra Ljubljana.

Torej, ali ta Mestna občina, ta Mestna uprava, pod prejšnjo županjo, prejšnjimi župani, ni vedela, da se bo delal nov potniški center oziroma poslovni center, kot – kot sem dejal? Ni vedela, da se bo delal. In je šla pač na vrat na nos v prenovu Vilharjeve. In se bodo sedaj ta sredstva – bi rekel – multiplicirala oziroma se bodo vrgla v koš.

Torej, ker pa se že govori, bi rekel – o velepomembnem projektu, tako imenovanem Potniškem centru, kar za mene to ni. Za tistih, bi rekel – petdeset, dvainpetdeset potniških vlakov in pa šestdeset tovornih vlakov, ki v bistvu Ljubljano, ljubljanski center, samo tranzitirajo. Bi pa vprašal mestne svetnike in svetnike, vključno z županjo – kdo od vas se je v zadnjih šestih mesecih poslužil železniške postaje in se nekam peljal z vlakom? Prosim, dvignite roke tisti, ki ste se peljali z vlakom v zadnjih šestih mesecih? Ena roka, dve roke vidim...

GA. DANICA SIMŠIČ

No, le prosim, ne gre...

G. MIHAEL JARC

Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

... gremo se tega kviza...

G. MIHAEL JARC

Prosim?

GA. DANICA SIMŠIČ

Takega kviza se v mestnem svetu preprosto ne gremo, no.

... iz dvorane – več glasov - /// nerazumljivo...

Besedo za razpravo ima... Replika? Gospod Jazbinšek. Ja, izvolite.

G. MIHA JAZBINŠEK

Mihael Jarc je govoril o soinvestitorstvu. Oziroma o zasebno javnem partnerstvu, kot o gotovem dejstvu. Jaz moram sporočit cenjenemu skupu, ne? Da sklepa o soinvestitorstvu mi, na mizo, še nismo dobili. Mestni svet o tem ni sklepal. Če mislite skoz proračunsko postavko uveljavljat soinvestitorstvo povejte.

Namreč, opozoril bi na sledeče. Izgradnja komunalne infrastrukture ni soinvestitorstvo. Komunalna infrastruktura, vsakršna in javne površine in tako dalje, to je – seveda gre preko Oddelka za – z zemljišči. In to je klasično, rekel bi, opremljanje in urejanja – stavbnih zemljišč. Včasih je bil to Sklad stavbnih zemljišč. Seveda, Sklad stavbnih zemljišč to dela, rekel bi – iz komunalnega prispevka, ki ga bomo mi v drugi točki imel. In, ki boste videli, daje sorazmerno majhen na tej investiciji. Kar pomeni, da investitorji, ki bodo imeli majhen komunalni prispevek, ne rabijo kaj dosti soinvestitorstva. Če pa bi mi že šli v soinvestitorstvu komercialnih programov, opozarjam, da to pomeni blokado našega denarja, v rizičen projekt dajanja v bodočnosti v najem teh površin, ki bodo tu zgrajena.

To se pravi, v ta riziko – v ta riziko, ki se mu reče – izgradnja ogromnega kompleksa, ki na koncu mogoče ne bo dolgo časa poln, gremo mi lahko samo na ta način, da kupimo določeno zemljo, s tem da, ki stane veliko, od privatnika. Ali drugače soinvestiramo v ta kompleks. Da bi imeli, skoz najemnino, v bodočnosti, neke prihodke, ki so rizični. Vsa, ves ta depozit, ki ga bomo dal naprej, je pa blokiranje mestnega denarja, ki bi lahko bil namensko porabljen. Seveda Slovenske železnice ne grejo v riziko. Ne? Ker dajejo zemljo, ki jo že imajo. In je to zdrav projekt, na strani Slovenskih železnic. Soinvestitorstvo na naši strani, pa ni zdrav projekt. Mi bomo mel dovolj za opraviti s komunalnim opremljanjem. S celo Masarykovo. S celo Vilharjevo, za razširitvijo Dunajske, s tramvajem, z avtobusi in tako...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite...

G. MIHA JAZBINŠEK

... dalje. Ja. In s podvozi na Zmaju in tako dalje. Ne? Tako, da prosim, da soinvestitorstvo, kot gotovo dejstvo, da se tu ne omenja. Ker nimamo na mizi sklepa, o katerem bomo potem seveda diskutiral. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Besedo za razpravo ima gospod Sušnik. Za njim bo razpravljal gospod Sodržnik. Izvolite.

G. PETER SUŠNIK

Hvala lepa. Območje, ki naj bi ga obravnaval oziroma, ki ga obravnava osnutek zazidalnega načrta in naj bi ga obravnaval bodoči zazidalni načrt. Je nedvomno zelo, zelo zanimiv, ne glede na ero, v kateri bo ta zazidalni načrt sprejet, za katerega koli investitorja. Tako, da topogledno moram pritrdit vsem, ki pravijo, kapital ne beži nikamor, dokler zemlja ni pozidana. In, če bo ta zemlja še nekaj časa ostala, bo zgolj in samo v sramoto mestu. Ne pa v pogubo kapitalu.

Mislim, da se Mesto loteva tega projekta na napačnem koncu. Za Mesto je nedvomno najpomembnejše, da se neznosno stanje, ki smo mu priča ob vsaki konici, dnevni konici prometa, ko pride do splošne blokade celotnega tega območja, čimprej reši. In seveda, topogledno me čudil, da je prva faza izgradnje, kot je predvidena in je tudi predmet pogovorov in dogovorov med posameznimi investitorji, bodočimi zainteresiranimi, potencialnimi. Opredeljena, kot tista poslovno najbolj zanimiva sicer faza, ampak, hkrati prometno najmanj zahtevna. Z vidika rešitev, ki jih prinaša. Prometno namreč izgradnja in dokončanje prve faze zgolj in samo bremeni mesto še dodatno in še bolj. Nič ne rešimo za javni interes, če seveda naredimo nekaj stolpnice ali pa samo eno stolpnico. In pa avtobusno postajo na tako nelogičnem koncu, kot je tukaj. Zato seveda Odbor za urbanizem pametno po mojem trdnem prepričanju razmišlja o tem, da pogoji za to, da se karkoli zgodi, je rešitev podvoza Masarykova. Dokler ne rešimo podvoza Masarykove, smo dejansko za javni interes ogrozili relevantnost kakršnih koli posegov v fazo ena. Ko bo cestna infrastruktura rešena, to se pravi Vilharjeva, to se pravi podvoz Masarykova, takrat in šele takrat se šele sme pričeti s prvo fazo, kot je zamišljena danes. To se pravi izgradnjo kakršnih koli novih površin. V zvezi s tem bi seveda prosil za stališče upravo. Ali pristaja na pripombo, da se v predlog odloka o zazidalnem načrtu za to območje, jasno zapiše, da kakršni koli posegi, ki zahtevajo izdajo gradbenega dovoljenja za povečanje obstoječe bruto etažne površine, so dopustni šele po rešitvi in dokončni vzpostavitvi Masarykovega podhoda. Pod železniško progo. Če na to pristane, potem seveda smo bistveno, bistveno bližje rešitvi celotnega prometnega toka v tem kareju. In tudi bistveno bližje temu, da bo javnost to z veseljem podprla, ker bomo seveda imeli zelo prometno nezahtevno gradnjo na tem območju. V kolikor se tega lotimo iz obratnega konca in začnemo najprej z izgradnjo trgovskih površin, prometnih – poslovnih prostorov in drugih zanimivih površin, kot so napisani v elaboratu, ki pač razdeljuje te površine. Potem bomo sami sebi, oprostite, ampak – poslali kroglo v koleno. Ker občina in – in center mesta pade na prometnem toku tisti hip, ko naredimo tukaj katastrofo. In katastrofo bomo nedvomno naredili, če na notranjem ringu naredimo tak poseg, kot je tukaj predviden, ne da bi si predhodno dobro pripravili, kam s prometnimi tokovi, ki so tukaj vsakodnevna stvarnost.

Glede vprašanja soinvestitorstva, ki danes ni predmet dnevnega reda, pa bi moral bit – bi moral bit. Ampak, pač tako, kot že smo vajeni, tudi tokrat postavljamo kočijo, šele potem bomo zbirali konja, očitno. Zanima me, kaj natančno bo predmet tega joint venture-ja, al pa private-public-partner-ship-a? Meni osebno tu ni znano, kolikšen del bo mesto prispevalo in

v kakšnem časovnem okvirju? In v kakšnih proračunskih okvirjih? In zato bi me zanimalo slišat poročilo gospoda vodje projekta. Ki slišim, da zastopa Mestno občino Ljubljana, gospoda Živka Preglja. Da bi nam malo bolj podrobno pojasnil, katera je tista javna dobrina, ali pa javna lastnina, s katero barantamo v postopku dogovarjanja joint venture-ja in izbora partnerjev. Če namreč vemo, kaj ponujamo, potem lahko tudi vemo, kaj lahko zahtevamo. In meni se zdi, da ne vemo, kaj zahtevamo. Niti ne znamo presoditi, kaj kdo ponuja od drugih potencialnih partnerjev v tej zgodbi. Slab občutek pa imam, da na koncu mesto bo ogromno dalo. Dobilo bo pa zelo, zelo malo. Razen monumentalnega spomenika, za katerega se bojim, da bo spet nepremišljeno posegel v poslovne prostore. In trgovske površine na območju Mestne občine Ljubljana.

Če me spomin ne vara, ko smo zadnjikrat usklajevali in podirali predlog za izgradnjo trgovskih površin na območju Šiške. Oziroma blizu sedanje Avtomontaže in na območju takratne Avtomontaže, je bilo s strani velikega dela tega občinstva ogromno povedanega o suficitu trgovskih površin v Mestni občini Ljubljana. Če seštejem vse trgovske površine, ki se kar na enkrat pojavljajo v tem elaboratu, potem ugotavljam, da seveda logika podpore temu projektu in temu zazidalnemu načrtu, niti slučajno ne more slediti zavrnitvi površin in zazidalnega načrta za območje Avtomontaže, z bistveno manjšim programom trgovskih površin.

Topogledno bi si želel, da gospa županja dokončno izpelje tiste njene zahtevane odstopa. In, da dobimo konkretno in dobro usklajeno prostorsko strategijo, ki jo bo pripravljala načelnik Oddelka za urbanizem. Ki bo imel županjino podporo. Zato, da bo pred mestni svet lahko stopil suvereno, s konsistentnimi stališči. To, kar gledamo danes, niso konsistentna stališča. Če jih primerjamo s tistim, kar je ta mestni svet že enkrat obravnaval in za kar se je zavzela že tudi županja. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Replika. Gospod Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Repliciram na – na, v bistvu na te suficite, v primeru Interspara. Jasno, da gremo tu tudi v suficite. Ne? In to nepreverjene. To pot naj bi te suficite omogočili. Ne? V primeru Interspara smo jih, smo pa suficite onemogočili. Vendar, v primeru Interspara, seveda, se je skrivala – skrivala – rekel bi, odločitev proti Interspara za tem, da tam ni prometne študije. Ki je pokazala, da je treba seveda še dodatni pas, dva pasova ob obvoznici. Tu odbor zahteva, sicer v naslednji točki – žal ne že ob tej točki. Zahteva tudi simulacijo prometa, s katero se določi širši profil Vilharjeve ceste. Ne? In – in ostalo. Treba je povedati, da kolikor smo obveščeni – obveščeni – gre v simulaciji prometa, ki je bila tu narejena, ne? Tako, kot je šlo pri Intersparu za ugotovitev, da so potrebni dodatni pasovi. Tu, seveda, pa ta študija govori o suficitih prometnih, ne? Ki jih bo....

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

...da bomo mel več javnega potniškega prometa. Ne? V shopping bo šel tale – bodo pol s culami dam hodili ljudje, ne? Ke po avtobusih, ki sploh ne pridejo bliz, recimo na Vilharjevo. In istočasno seveda, bo zaradi tega, ker ne bo rumenih pasov na Vilharjevi, ne? Dodatno ogrožen LPP. LPP bo postal neprivlačen. Za pridet do – rekel bi, do te potniške postaje. Ne

more torej, na neprivlačnosti projekta gradit, ne? Načelnik za urbanizem tezo, da bomo mi probleme reševali z več LPP-ja. Ne? To je seveda čista demagogija, ne? In zato, seveda ponovno apeliram, če ne dobimo tu zagotovila, tu zagotovila, da bodo tri temeljne pripombe, ki smo jih prej dal – upoštevane. To je – najmanj rumeni pasovi na Vilharjevi. In dovolj velika avtobusna postaja. Ob tem, da obstaja še problem seveda tudi podzemnega podhoda. Če tega zagotovila tu ne dobimo, seveda je popolnoma jasno, da se za osnutek ne bo moglo glasovati, vsaj na moji strani. Pa verjamem še tudi na tej strani – na tej strani mestnega sveta. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Besedo za razpravo ima gospod Sodržnik. Za njim bo razpravljajal gospod Penko. Izvolite.

G. MAG. JANEZ SODRŽNIK

Spoštovana gospa županja, svetnice in svetniki, lepo pozdravljeni. Tole zadnje, kar sem zdaj poslušal, če bi parafraziral eno ljudsko modrost, bi rekel – čudna so pota koalicijska. Ko gre za odločanja pri posameznih stvareh. Ampak, to jemljite bolj, kot za šalo, kot pa – bi rekel, neko resno razpravo. Ker tako gledam nekatere, vendar nekatere vsebine nekaterih razpravljalcev, ki so govorili danes o tem projektu.

Sam lahko rečem, da sem sigurno eden tistih v mestu, ki sem bil zelo kritičen v preteklosti, še posebej ob obravnavah proračunov. Ko je šlo za to, da smo menjali, skoraj vsakič, ko je prišla, bi rekel – nova metla v mestno hišo, koncept pa odnos do vprašanja – včasih smo temu rekli Prometne glave, zdaj je to Potniški center Ljubljana. To je zaradi, po mojem prepričanju, tudi eden izmed glavnih razlogov, da se v bistvu za tem, tako pomembnim projektom, s tem se gotovo strinjam, za Ljubljano, odlašalo. In se z njim srečujemo v bistvu zelo pozno. Seveda, na nek način prepozno. Seveda je to tudi eden izmed izgovorov za to, zakaj je potem sprejeti neko odločitev v to smer toliko težje. Ker do sedaj smo bili zmeraj navajeni, da smo pač takšne odločitve, ki so seveda na nek način zgodovinske, prelomne in kar je teh velikih besed – težke. In marsikdo v tem mestnem svetu, iz izkušenj lahko govorim, ima največkrat težave z – bi rekel, odločanjem o tako pomembnih stvareh. Nekako praksa je postala v mestu, da se stvari prelagajo, odlašajo in tako dalje. Mi smo to točko že enkrat predstavili, z namenom, da se določena vprašanja razčistijo. Najmanj tista, ki so bila izpostavljena na Odboru za urbanizem. In smo jih takrat tudi artikulirali. Vsaj del njih je bil danes že tudi v nekaterih razpravah, torej tudi povedan.

Vsekakor je tisto, kar mene moti pri tej celotni zgodbi, pa zdaj rečno v tej zadnji fazi, tega zadnjega pol leta to, da ste pripravljavci naredili eno, bi rekel napako, ki je mogoče lahko samo lepotna. Lahko je tudi vsebinska. Zelo težko sam sodim o tem, ker imam premalo podatkov. Ampak, v vsakem primeru gre za to, da zame ni prijetno niti primerno se mi ne zdi, da je odločitev o tem, kdo je izvajalec tega konkretnega projekta, na nekem natečaju – mednarodnem – bil, torej, da je bila ta odločitev sprejeta, preden smo mi sprejeli nek veljavni zazidalni načrt za to območje. Moje mnenje seveda je, da bi bilo bistveno bolj logično, da bi mi akt postavili nevtrarno, v katerem bi zanesljivo lahko tudi sam, s prepričanjem glasoval za to, da smo v njem zagotovili vse tiste potrebne interese, ki jih mesto mora slediti. Se pravi, zagotoviti sebi primerne rešitve. In seveda bit toliko moder, da bodo v tem programu tudi vsebine, ki bodo zainteresirale nek zasebni mednarodni kapital. Ali pa tudi domač kapital. Da bo pripravljen v to območje investirati določena finančna sredstva. In s tem projekt sploh omogočiti. Ja, roko na srce, če bomo korektni do samega sebe, natančno vemo, da mi sami tega projekta nismo sposobni speljati. Ne toliko z organizacijskega, kot predvsem iz

materialnega vidika. Preprosto povedano. Pa ne gre samo za ta projekt. Pa vsi govorimo, da je največji. Mi še kakega bistveno manjšega nismo sposobni narediti.

No, to je tista stvar, ki mene definitivno moti in bi vsekakor, če ne danes, pa v naslednji fazi. Ali pa v tem času, ko se bomo nekako prebijali do končnega akta – želel dobit neka pojasnila tudi v zvezi s tem, kako so potekale – kako so potekali ti postopki. Mislim, da je mestni svet vreden in upravičen, da dobi, bi rekel, ustrezna poročila in tudi pojasnila, ki so bila največkrat – ki so mogoče lahko povsem v redu, so pa največkrat tudi razlog za to, da je vse preveč nekaj vprašajev v zraku. In tudi sumničenj. Ki so mogoče na mestu, lahko pa tudi ne.

Torej, tisto, kar se mi zdi tu pomembno, na prvem mestu. In tudi tisto, kar mora slediti in mestna uprava in predlagatelj in mestni svet je to, da gleda, ali je v projektu zagovarjan oziroma ščiten mestni interes. Zdaj, seveda, stvar – tudi bi rekel mal filozofije, pa osebnega pogleda na to. Tudi afinitet. Kaj je mestni interes? Vsekakor smo pa mi že določene stvari v preteklosti, bodisi skozi trajni razvoj, bodisi skoz neko, bi rekel – vizijo, pa vendarle definirali, ne? Mislim, da je že bil dosežen visok, bi rekel – visok konsenz v mestu okol tega, katere so vendarle nekatere prioritete, ki jih mesto mora slediti. In, ki jim mora biti tudi ta projekt podvržen. Tu je na prvem mestu vendarle ureditev promet, kot takega. In tu ne mislim samo mirujočega prometa, ampak seveda tudi tranzitnega prometa. Jaz nisem prepričan, če smo mi sposobni, ob sprejemanju tega akta, opraviti še tako pomembno razpravo, ki se nekako vleče vsa leta mal v ozadju, ki je bila odgovorjena skozi to – trajnostni razvoj. In, ki se ji reče – Poglobitev železnice, da ali ne. Jaz sem prepričan, da v tem trenutku to nismo sposobni. Ker bi enostavno odprli spet eno Pandorino skrinjico, ki bi stvar samo predstavila v neko, bi rekel – svetlo, ali pa zelo daleko bodočnost. Vsekakor sem pa za to, da si, kot mesto, zagotovimo, ali pa izposlujemo, enostavno postavimo določene prioritete, ki morajo biti spoštovane. In tu v prvi vrsti seveda mislim na – notranji ring, na ureditev Masarykovega bulvarja, na prometni režim. Podredno na avtobusno postajo in seveda, predvidevam, da bo Javno podjetje Železnice slovenske, da bo za svoj interes, pač v imenu države, svojega lastnika, poskrbele kakor – kot dober gospodar.

Mi pa, moram reč, da me moti, da vsakič posebej se tu srečamo pri vseh temah, pa naj gre to za šport, za železnico, za investicije v garažne hiše, ali karkoli tretjega. Polna usta so nas o tem, kako je pametno, potrebno določene stvari narediti. Kako nismo sposobni sami, kako je potrebno zasebni kapital dobit. Ko se zasebni kapital pojavi, imamo pa blazen strah pred tem zasebnim kapitalom. In pol nas enkrat moti, da je iz Kanade, drugič, da je iz Avstrije, tretjič, da je iz Mađarske, ali pa iz Kitajske, ali koder koli. Pa dajmo se enkrat dogovoriti, pa definirati potem – ne vem, ali je lahko samo zasebni kapital, ki je slovenski, al kaj? Ali je to nek zasebni kapital, ki je iz Evropske skupnosti, ali kaj? Zdaj, namenoma mal – bi rekel – provociram. Ker je točno se pokazalo, da bi radi bili kot kmečke neveste, ne? Saj natančno vemo, kaj to pomeni. Ne gre tako. Preprosto, če hočemo kdaj kakšen projekt sprejeti, potem je seveda treba vedeti dvoje. Da moramo biti sposobni zagovarjati mestni interes. In do tistega, ki je pripravljen finančna sredstva vložiti, skozi pogajanja izposlovati največ, kar se da. Jaz ne vem, ali so mestni pogajalci v teh, bi rekel razpisnih komisijah lahko to dosegli? Zato, bi rekel – sem zadržan in kritičen do tistega dela, o katerem sem govoril prej. In zaradi tega bom seveda dal prav tistim, ki so govorili o soinvestitorstvu. Ker tudi sam bi želel, da preden se karkoli dokončno sprejme, da mam kakor toliko te stvari pač na mizi. Da si približno, kot se reče – čistega vina natočimo. Ne?

Naslednja točka, na primer, je ena takšnih, kjer bomo mi govorili, pa že o konkretnih stvareh. Govorili bomo o mestnih obveznostih iz naslova komunalnega opremljanja zemljišč in tako dalje. Gre za velike številke. Pred katerimi ni za bežati. Vsekakor je pa potrebno, da se okrog njih dogovorimo oziroma, da se vsaj – bi rekel – tako mal, se sliši lahko tudi nedosledno, da bomo vsaj devetdeset na deset prepričani, da smo se prav odločili. Oziroma, da je to tisto, kar mesto potrebuje. Če sem bil dovolj slikovit.

Ko gre za promet in te, bi rekel, dileme, okol programov, ki so notr v tem, bi rekel potniškem centru. Ja, seveda je logično, da bodo določeni programi generirali nov – nov promet v mesto oziroma v ta del. Vendar, ponavljam, en del razprave, ki je skoraj ever green lahko, kadar se pogovarjamo o prometu v Ljubljani, ne? Gre za to, da mi preprosto ne bomo reševali prometa tako, da bomo v nedogled gradili garažne hiše. Zagotavljali novim in novim avtom parkiranja in tako dalje. Ampak, predvsem na ta način, da bomo vzpostavili red na javnih površinah. Se pravi tudi, bi rekel z discipliniranjem in sankcioniranjem. Ker, dokler bo tu divjina, bomo pač vsi se tako obnašali. In drugič, da bomo naredili javni promet privlačen. Da bo lahko nekdo, kot – vsaj, bi rekel, dostojno in gosposko se odpeljal iz enega mesta na drugega. Jaz ne vem, ne morem se odločit, ali je ta avtobusna postaja, ki je zdaj tu not predvidena, premala, kot trdijo zagovorniki. Ali je dovolj velika, kot pravi uprava. Ali bo fluktuacija zagotavljala – ne vem – kapacitete in tako dalje. Jaz zanesljivo ne morem bit tisti, ki bom zdaj z glasovanjem, v tem aktu odločil, ali je to tako, ali je drugače. Na te dileme bo pač morala uprava skozi – makar, zaradi mene dodatno študijo, ali dodatna pojasnila – odgovoriti. Vsekakor pa nisem pristaš zato, ker mi je en bolj všeč, pa bom zdaj verjel njemu, na njegove argumente. Drugemu, bom pa zdaj zagovarjal druga stališča. To se mi zdi pa skrajno neumno. Pa ne nazadnje, pa tolk, pa tudi moramo verjet neki stroki, da so verjetno neke stvari preštudirali. Sej, dobro, ne rečem – sej maš deset genijev, pa maš enajst mnenj, tudi to se dogaja. Ampak, v končni fazi, ko gre za ta projekt, je pa potrebno določene stvari zapisat, pa stat za njimi. Jaz tak ne dvomim, da so. Ampak, to so stvari, ki smo jih mi tudi na Odboru za urbanizem odpirali in na katere bi tudi sam želel, da sedajo pojasnila, mogoče že danes, na koncu razprave. Bodisi pisno, do obravnave naslednje faze tega.

Kot rečeno, sam nimam problemov s tem, da bi podprl nadaljevanje tega projekta. Že zaradi tega sem zainteresiran, da se akti – pa ni nujno, ali je to ta mesec, naslednji mesec, ali v treh mesecih. Ampak, zainteresiran sem, vam bom kar povedal – kot Ljubljana, moje mesto, da se akt sprejme v tem mandatu. Se pravi do junija, naslednje leto. Pa veste zakaj? Ker se bojim, da se bo zgodovina, torej, vaja ponovila iz zgodovine. Ker, če bo slučajno prišel spet nekdo drug sem, z – v mesto. Da se bo spomnil in začel zgodbo na novo pisat. In potem bomo meli kaj? Čez približno štiri leta, na koncu naslednjega mandata, se bomo spet pogovarjali o nekem potniškem centru, ki bo mal modificiran in bo mal drugačen od tega. To pa pomeni za Ljubljano ne samo stagnacijo, ampak nazadovanje. In smo v vseh pogledih itak, da ne bi zdaj ponavljal teh besed – nesposobni sprejemati neke odločitve v tem mestu. In tudi sam mislim, da je verjetno nastopil, da bomo določene stvari enkrat presekali in rekli – to je tako. Drugače, spoštovana županja, bo pač to morala narediti koalicija, ki ima, kakor slišim in vidim – večino v tem mestnem svetu. To pomeni, če ne bo moč pridobiti podpore in soglasja tudi – najširše zasedbe – torej v mestnem svetu. Torej politike, opozicije in tako dalje. Potem je treba s tem it za ceno, da se pač reče – mi stojimo za tem projektom. Izglasujmo ga. Ampak, preden se bo do tega prišlo in ko se bom sam lahko odločil, pa želim dobit odgovore za vprašanja, ki sem jih danes tu postavil. Vezano na izbore. Vezano na javni interes in tako dalje. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Dve repliki na vašo razpravo. Najprej gospod Kuščer.

G. SAMO KUŠČER

Ja, ne vem, ali je kolega Sodrznik tud mene mogoče mislil, ko – med te, ko je omenil, da jih je strah določenega kapitala. Z določeno provinjenco? Mene ni strah kapitala, kakršnega koli. Ne maram pa, če je kapital tisti, ki diktira, kako se urejajo zadeve v javnem življenju. Kapital, zasebni kapital, ma absolutno pravico, da ureja znotraj zakonodaj, ki jim je podrejen svoje zadeve. Ko pa se investira v javne projekte, mora pa imet vlogo tistega, ki uboga. Se pravi, interesi mesta morajo biti na prvem mestu. Kapital mora biti na drugem mestu. Absolutno nobene debate o tem. Nobenih popuščanj. Torej, mesto mora postaviti za projekt, ki ga želi pogoje. In potem iskat kapital. Od kar sem v mestnem svetu, vsi projekti, pa tud preden sem bil notr. Vsi projekti, ki so šli skozi Oddelek za urbanizem, so bili narejeni praviloma v obratni smeri. Prišel je kapital, izkazal interes in potem je mestni svet deloval kot neke vrste referat za kapital. In jaz sem sit tega! Pa bom spet povzdignil glas. Da se bo Vika mal zatresla – sit sem tega, da mestni svet postaja referat za zasebni kapital.

Mi dajmo najprej določiti kaj mesto želi. In na osnovi tega, da znamo prisluhniti javnemu mnenju. Če to znamo? Bojim se, da to ne znamo več. In potem iščimo zasebni, ali pa kakršen koli zasebni kapital. Vseeno mi je, ali pride iz Culokafrije, ali pride s Kitajske. Prav vseeno mi je. Ves kapital ma samo eno željo. Da se oplemeniti. In zato mu moramo pristrič peruti. Ker drugač bo mel prvo besedo. Če smo šibki, bo mel kapital glavno besedo. In se bojim, da je točno to sedanja oblast v mestu izkazala, da je prešibka. Da bi se uprla interesom zasebnega kapitala. Vsaj tako kaže.

Kar se pa koalicije tiče, to pa nisem dobro razumel. Ali ni koalicija že razpadla? Janez?

GA. DANICA SIMŠIČ

Ste končali? Ja, hvala lepa. Replika na repliko, gospod Sodrznik.

G. MAG. JANEZ SODRŽNIK

Torej, ko je šlo za kapital, nisem mislil gospoda Kuščerja, ne? Drugače pa, v bistvu, če me je dobro poslušal – saj tu pa govorimo isti jezik, ne? Tudi sam sem povedal, da tisto, kar se mi zdi važno in kar je vloga tega mestnega sveta je to, da z – pač – s predlagateljem in upravo definira, kaj je mestni interes. In, če ga je kdaj lahko, bi ga lahko skozi ta zazidalc. Zato sem pa povedal, kaj me moti. To, da je bil nek natečaj in mednarodni izbor in tako dalje, narejen prej. Ampak, kot rečeno. Škoda sejat zdaj, - bi rekel – dvom. Jaz pač pričakujem na to določene odgovore, ki mi ga bojo ovrgli.

In, torej, ko gre za te – bi rekel – investicije. In tu vpliv na urbanizem. Ja, vendar mi imamo en bistven problem, ki ga to mesto do danes ni bilo sposobno rešit. To je, da nismo naredili dolgoročnega plana. Se pravi prostorskih sestavin, skozi katere bi mi določili v prostoru, kje bo kaj. Zaradi tega seveda hodi kapital in dela pač v svojem interesu. Logično, ne? Ampak, to je pa zdaj že spet druga zgodba. Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. In še ena replika. Na vašo razpravo, gospod Sodrznik. Repliko pa ima gospod Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Z vsem dolžnim spoštovanjem tega, da se Sodrznik ne more odločit, kot je rekel. In z vsem dolžnim spoštovanjem do tega, da ne bi rad zaviral projekta. Jaz tudi ne. Ampak, ne more pa gradit na tem, da bo slepo zaupal upravi, ki je trenutno v razrešitvi, ne? In hvalil to upravo.

Istočasno pa govoril, da se je treba dogovoriti. Oprostite, tudi Viki to povem. Mi danes ne odločamo da ali ne. Mi danes odločamo, pogledajte si – 18. člen. Mi odločamo o na centimeter točno – piše: mejne točke parcel so opredeljene po .../// nerazumljivo.../// in so priloga tega odloka. Mi odločamo o velikosti vsake parcele na meter kvadratni točno, ne? Če ne bi delal okrajšav v tem odloku, verjamem, da bi na centimetre kvadratne točno delal ta posel, ki ga zdaj delamo. Ne? In seveda to je ta stalno razmerje med željo in med znanjem in vednosti o tem, o čemer se odloča. Istočasno seveda bom povedal, kar se tiče ever green prometa. Pa garaž, pa javnega prometa. Tu not je suficit prometa, ob prometnih obremenitvah, Sodrznik poslušaj – suficit prometnih obremenitev je tukaj zato, ker mora investitor met ogromne garaže. Ta suficit prometa je vstopni izstopni promet – v ta shopping oziroma v ta poslovni sistem, ne? Saj tu ni višek prometa zato, ker bi avtobusi vozil vsazga uslužbenca in vsazga klienta. V to notr. In, zdaj seveda, osnovno vprašanje je – je – al smo sposobni odločitev...

GA. DANICA SIMŠIČ

Gospod Kovačič, ne vem ali je korektno... gospod Sodrznik ne more poslušati...

G. MIHA JAZBINŠEK

... odločitev. Ja prosim – ne me zdaj tuki motit, ker...

GA. DANICA SIMŠIČ

... replike na svojo razpravo....bom...

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja...

GA. DANICA SIMŠIČ

Bom podaljšala za sedem sekund.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja. Prosim, da mi podaljšate, ja... Ne? Pogledjte. In tudi uprava naj pove. In tudi on govori o tem ever greenu – poglobitev ali ne. To je seveda ever green. Ampak, gospod Jurančič se je odločil, da poglobitve nikoli več ne bo. Tisto, o čemer mi lahko odločimo, pa je to, da z nadhodom pustimo odprto to vprašanje in ne moti investitorja. In mammo dolgoročne rešitve. To je fleksibilni – fleksibilni pristop. Torej, o nadhodu, namesto podhodu – mi lahko odločamo. In to je bil tudi koncept natečaja. Tak, daje prva nagrada mela podhod. Druga nagrada je mela pa nadhod. In tisto, kar je treba še vedet, ne? Ni – ne bojimo se mi kapitala, ne? Ne gre tu za problem kapitala. Problem je, mi se bojimo samega sebe. Ker s kapitalom ne znamo pridet v – v – v kontakt. Kar pomeni, da moramo pri sebi uredit razmerja. Tudi soinvestitorska razmerja. Če o tem govorimo. Ne? In to so popolnoma konkretne reči. In jaz sem povedal, da bo pri nas...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, če zaključite...

G. MIHA JAZBINŠEK

... točki povedal...

GA. DANICA SIMŠIČ

... misel.

G. MIHA JAZBINŠEK

Ja. Da so stvari tako minimalne, tako minimalne, iz naslova komunalnega prispevka, da – in še bom povedal, da je tudi Živko Pregl izjavil – Mesto ne bo stalo to nič – ta projekt. In tudi ni treba, da ga stane. In tudi Mađari pravijo – plačali bomo vse, kar je treba. In mi moramo zdaj samo ugotovit, kaj je treba plačat. Pri naslednji točki. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Besedo za razpravo ima dr. Čepar, za njim bo... Ne. Gospod Penko. Za njim bo razpravljal dr. Čepar. Izvolite gospod Penko.

G. ZVONE PENKO

Spoštovana gospa županja. Spoštovane svetnice in svetniki. Nedvomno je pred nami najzahtevnejši urbanistični načrt tega stoletja. K smo prej, nekdo je ovrigel, da je to v dvajsetem stoletju. Ampak, v enaindvajsetem je to voz, ki ga bomo morali presekat. Če ne mi, pa naši zanamci. Ne morem zaupat upravi, niti koaliciji, ki nam dostavlja materiale, da jih potrjujemo. Zaradi tega, ker še danes dnevno srečujem po Ljubljani, da se, bom rekel – karikirano, luknje kopljejo, potem pa čez dva dni zasipajo na istem, ker se je pozabil kak kabel. Ali kaj podobnega. To je preveč zahtevno in preveč denarja na, v igri, da bi se tako tudi s tem igrali.

Glede na to, ker je Ljubljana slovenska in hkrati tudi evropska prestolnica, je prav, da morebitne nepravilnosti ob izdelavi in potrditvi zazidalnega načrta, sodeluje tudi država oziroma pristojno ministrstvo, v skladu s svojimi pristojnostmi. Pomembnost omenjenega projekta je nedvomno izrednega pomena, zato je prav, da država preko svojih predstavnikov in drugih institucij sodeluje pri izbiri, snovanju in izvedbi bodočega načrta.

Tudi zemljišče v omenjenem prostoru in prodaja in nakup, je bojda pod vprašajem. In naša Slovenska nacionalna stranka je v parlamentu, vlaga pobudo za revizijo tega poslovanja. Povsod po svetu je tendenca, da se proga – ne bom se spuščal v – v stroko, ker jo poslušam s strani dveh arhitektov in ostalih, ki podobno razmišljamo, ko jih poslušamo. Ker to ni moja stroka. In mi je, kot laiku v tem smislu jasno. Tako, kot po vsem svetu, mi je jasno, da se proga spušča pod zemeljski nivo. Tako pri Bruslju in drugod. Zlasti zaradi bodočega možnega tramvaja v Ljubljani. Pa tudi zaradi boljše pretočnosti. In ne nazadnje dvomim v ta projekt, ki ga imamo na mizi. V Ljubljani imamo Fakulteto za arhitekturo. In nisem zasledil s strani Društva arhitektov podpore tej – tej vsebini. Niti predlogov.

Zato pričakujem in predlagam, da se, preden bomo sprejemali, sprejeli – ker jaz tega ne bom podprl v imenu Slovenske nacionalne stranke. Da se pridobi tudi njihov pristop. Se zahvaljujem.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Besedo za razpravo ima dr. Čepar. Za njim bo razpravljal mag. Omerza. Izvolite.

G. DR. DRAGO ČEPAR

Hvala lepa gospa županja za besedo. Spoštovane svetnice in svetniki. Koliko časa že poslušamo in razpravljamo v Ljubljani o avtobusni in železniški postaji? Zdaj, tukaj smo malo izmenjali mnenja, kakšnih trideset, štirideset let. Ali se vam ne zdi, da je po trideset ali štiridesetih leta odlaganja rešitve potniškega centra že malo prepozno za sprejem take odločitve? Da je vlak že odpeljal? Da boste lažje razumeli mojo misel, naj povem anekdoto. Žena pravi možu – koliko časa obljubljaš in odlašаш? Predlagam, da se letos odvadiš kajenja. Mož pa pravi, ali se ti ne zdi, da je pri mojih letih že prepozno. Žena – nikoli ni prepozno! Mož se pa odvali kamen od srca – če nikoli ni prepozno, potem lahko pa še malo, vsaj še eno leto počakava. Ne?

Vidite, začetek moje razprave je seveda šala. Tudi tu nekateri pravijo, toliko časa odlašamo. Uredimo to letos. Drugi pravijo – počakajmo še kako leto. No in, da bi bila slika popolna, sem v šali postavil retorično vprašanje – ali ni že prepozno? In pričakujem seveda od kolegov svetnikov odgovor – nikoli ni prepozno. In potem seveda olajšanje nekaterih, potem pa lahko še malo počakamo. In, seveda si tudi sam odgovarjam na retorično vprašanje – nikoli ni prepozno. Letos ni prepozno. In ravno letos, zdaj, je pravi čas za to. Kajti, samo ta trenutek je pravi čas. Ker drugega trenutka ni. Drugo je pač logika kadilca, ki si ne želi odvaditi kajenja in zato to vedno odlašа. Neizkoriščene možnosti so drage. Predlagam, da nam v gradivu za predlog, ekonomisti postrežejo s podatki, koliko stane na časovno enoto – neodločitev. Neaktivnost. Kolikšni so oportunitetni stroški? Če se nič ne naredi? Dovolj je čakanja. Leta gredo. Moja in vaša. Na koncu bomo vsi seštevali, kaj smo naredili. Tudi, kaj smo naredili v tem mandatu. Seveda ima projekt slabosti. Ampak, izkoristimo to sinergijo, da jih odpravimo. Da rešitev izboljšamo. Ne da začnemo znova. Če zdaj ni poglobitve, pojdimo h kompromisu. Pustimo možnost za kdaj pozneje. Ni treba biti tudi genij, ob raznih izkušnjah, ki jih imamo s pridobivanjem zemljišč, da bi opozoril, da je treba preveriti, ali so zemljišča res dosegljiva. Ali so taka, da se jih da – na njih graditi? Kako je v zemljiški knjigi in tako dalje. Ni treba bit genij, da bi človek rekel – ocenimo promet. Ocenimo promet pešcev. Promet v obeh centrih. Potniški promet. In avtomobilski promet. In parkirišča in tako dalje. Vendar, najbrž – to se pričakuje od stroke. Kot se od stroke pričakuje, da če bo P + 5, ali pa, če bo P + 3, da bo nosilnost tal zadostna, da bo ta zadeva stala. In jaz o teh stvareh ne bom razpravljaj. Razpravljam o politični odločitvi, ali se gre v to, da se nekaj naredi, ali pa ne.

Zato bom glasoval za osnutek, s pripombami, seveda. V prepričanju in pričakovanju, da bo uprava trdo delala na projektu in prišla s predlogom, ko bo ta res primeren za sprejem.

Županja naj seveda presodi, ali do predloga rabi še kako mnenje, ali še kakega človeka? Kdaj da predlog v obravnavo? Odgovornost vem, da je težka. Ampak, jaz z glasovanjem proti osnutku ne bom dajal odveze, da nič ne naredi. Ljubljana potrebuje investicije. V Ljubljani naj se dela. Izbor seveda – partnerjev in izvajalcev, je prav, da je narejen transparentno. In v korist Ljubljane in Ljubljančanov. Večji del je žal, kot ste že nekateri pripomnili za nami. Zdaj, tudi če nadaljevanje izvede sedanja koalicija, naj ga izvede. Ne glede na to, ali se ve, kaj je koalicija, ali ne. Sam vem, da v koaliciji nisem. Ampak, naj ta koalicija to izvede. Pokazalo se je, da smotrnost in zakonitost se da nadzirati. In to bomo delali. Delali bomo vztrajno in budno.

Pripominjam pa to, da je treba pri dopolnitvi do predloga – misliti tudi na kupce in uporabnike. Da ne odženemo resnih kupcev. Zato predlagam resno proučitev in upoštevanje pripomb Ministrstva za pravosodje, glede enot P6 in P10. Kjer se ministrstvo vidi, kot kupec.

Namreč, tam predlagajo, naj bi se v P6, namesto predvidenih 21 000 m² bruto etažnih površin, 26 000 m² brut etažnih površin. Prostorska enota P10, zdaj je treba kvadraturu uskladiti z dejanskim načrtom, ki predvideva več. In višine objektov A6, B6, E6 in G6 – bi bilo potrebno ustrezno povečat s sedanjih 3K+5+3, na 3K+5+5, da bi tako povečali okvirno bruto etažno površino na zelenih 26 000 m².

No, s tem, če bi bil, bi bilo lahko to ministrstvo resen kupec, ki bi rešil svoje probleme. Bi se seveda razrešila tudi obširna problematika sodnih prostorov. Ki jih občutimo občani vsak dan, pri sodnih opravkih, od zemljiške knjige, do pridobivanja potrdil, potrdil, potrebnih za zaposlitev. To je – da ne bi preveč dolgo razpravljaj. Menim, da je prav, da iščemo in pritiskamo, da se kaj naredi. Ne pa, da se tistim, ki naj bi delali, da odvezo in odobri dopust. In to plačan. Torej, za – glasoval bom – za.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Replika na vašo razpravo, gospod Kuščer.

G. SAMO KUŠČER

Ja, jaz sem fan anekdotic kolega Čeparja, res. Mislim, da brez njih bi blo tlele strahovito dolgčas. Ampak, tole je pa mim udaril, kolikor se le da. Kajti, odvadit se kajenja, to je trivialna zadeva. Nekaterim je sicer težko. Ampak, trivialna je kljub temu. Pač nehaš in si nehal. Lahko naslednji dan spet začneš. Ampak, nehat ni težko. Kot je rekel Oskar Wilde, če se ne motim – je to že nič kolikokrat naredil.

Jaz bi kontriral s svojo anekdotico. Mož in žena spet. Žena prigovarja možu – daj, izgradi že hišo, ne bova tlele, v tej kleti, zgrad hišo. Mož ne zna zgraditi hiše, ne? In odlaša. Pa žena – daj, daj izgradi hišo. On – ne, ne. Ne. Žena: Zgrad hišo! No in on potem res gre in gradi in gradi. Seveda uporabi, ne vem – apno, namesto cementa. Slamo, namesto opeke in tako naprej. Zgradi hišo. Ki se jima podre na glavo. Oba umreta.

Tako situacijo mam zdaj. Kakšna je rešitev? Seveda, pravočasna ločitev. Žena bi se morala od tazga moža pravočasno ločit. Predlagam tud, v tej situaciji mestni. Dajmo se pravočasno ločit od uprave, od celotne mestne oblasti. Ki nam ne dela nič dobrega.

Pozivam pa kolega Čeparja, da izkoristi svojo minuto za repliko repliki in mi pove eno stvar v zadnjih treh letih. En projekt, en projekt, kakršen koli projekt, ki je stotinko tolk kompleksen, kakor prometni center. Ki ga je sedanja uprava, sedanja mestna oblast – pripeljala kamor koli. Ne rečem do konca. Kamor koli. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Najprej je replika na repliko, gospod Aleš Kardelj. Minuta.

G. ALEŠ KARDELJ

Pravzaprav, ob teh anekdotah in temle ping-pongu, ob tej debati, moram reč, da se zdaj prvič oglašam po petindvajsetih letih v tej dvorani. Takrat, me spomin ne bo nič varal, smo razpravljali o podobnem problemu, ki se mu je takrat reklo – Podzemna železnica v Ljubljani. In, seveda ta potniški voz, kot se mu je takrat reklo. Na točno tem območju.

Naj vam povem, da me zopet spomin ne bo varal, da smo vse te akte sprejeli. Nismo pa imeli tistega drugega momenta, ki se mu je reklo – bodisi, tistega Janeza, ki bi udaril po mizi in šel na čelo tega odbora, da bi se to zgradilo. Ali pa kapitala. No, danes so drugi časi in seveda

spoštujem, da kapital je. Stroka na mizo je dala, kar je pač dala. Zato bi vendarle rekel, da bi predvolilne nastope in ping-ponge vendar pu...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, da zaključite...

G. ALEŠ KARDELJ

...maja...

GA. DANICA SIMŠIČ

... misel.

G. ALEŠ KARDELJ

... maja, junija meseca. Danes bi se pa o tem resnem problemu in največjem projektu v Ljubljani, poskušal vendarle opredelit toliko, da bi stroka svoje dopolnila. In, da bi šli korak naprej. In, da tega ne bi več odlašali. Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. In še ena replika na repliko, dr. Čepar.

G. DR. DRAGO ČEPAR

Ja. Hvala lepa. Dolžan sem gospodu Kuščerju. Me je tako natančno vprašal, ne? Povedati, ali vem vsaj za en projekt, ki je stotinko tako zahteven, ne? Ne vem projekta, ki je stotinko tako zahteven, ne? Ampak, enkrat se je treba odločiti. Tudi pri tem projektu. Ravno zato, ker je tako strašno zahteven, ni jamstva, da bo kateri koli trenutek v prihodnosti bolj ugoden. Ampak, leta pa tečejo, kar tečejo. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Besedo za razpravo ima mag. Omerza.

G. MAG. IGOR OMERZA

Hvala lepa. Na začetku samo – dva projekta, ki jih je Mestna občina naredila v tem mandatu in ki sta več, kot stotinko tega projekta. To je Čistilna naprava, ki je bila financirana iz proračuna. In pa deponija, nova deponija na Barju. Pa še kaj bi se najdlo.

... iz dvorane - /// nerazumljivo...i

No, ampak končana sem rekel, ne? Se opravičujem.

Zdaj, pogledjte, tle danes ne bi razpravljali o urbanizmu. Tukaj se potem postavlja cel kup še vprašanj, ki so povezani s samim poslovnim delom tega projekta. Finančnim delom tega projekta. Po tudi nekih političnih konotacijah tega projekta. Jaz o urbanizmu ne bi veliko

govoril, ker pač mislim, da so drugi bolj poklicani. Čeprav mislim, da bo tudi ta prva faza pomenila razbremenitev. Vsaj tega, da bo nova avtobusna postaja, pa garažna mesta pod železniško postajo, bom rekel, precej olajšala prometno situacijo v tem delu mesta.

Tudi sam princip tega, da gremo v središče, ali pa prav na rob središča mesta postavljat veliki poslovni, trgovski in železniški in avtobusni center, pomeni, da se pravzaprav to, kar je stalen očitek, da se je, da je Ljubljana mrtva. Da je Center mrtev. Da se je vse premaknilo v obrobje. Kar je očitek, ki sploh, po mojem mnenju, ne drži. Pa vendarle to seveda pomeni popolnoma neko novo podobo. In nek nov tok stvari v ožjem, ali pa na robu ožjega središča mesta. To je popolnoma meni jasno. Čeprav moram priznat, da strokovno, seveda, bi težko rekel, da – bi lahko dal res kakšne kvalitetne izjave v tem smislu.

Zdaj pa, tle je bilo nekaj vprašanj, na katere bom poskušal odgovoriti. V celoti ne morem odgovoriti, ker moramo vedet, da strateški partner še ni izbran. Gospod Sodržnik je govoril, da je strateški partner prej izbran, kot zazidalni, ali pa osnutek zazidalnega. Pa tudi, če bi bil prej izbran, to ne bi bilo nič slabega, da bi bil prej izbran, preden je zazidalni načrt. Ampak, ni izbran. V četrtek bo Projektni svet sklepal o tem, ali je tisti, ki smo ga ocenili, kot najboljšega, se pravi mađarsko – kanadsko podjetje. Podjetje z velikimi referencami. Tudi ostala dva mata dobre reference. Ali bo to podjetje prišlo v ekskluzivno fazo pogajanj? To pomeni, da mora projektni svet v četrtek potrditi njihovo garancijsko izjavo. Da garantirajo vse to, kar so v ponudbi, svoji najboljši ponudbi, nam ponudili. Ta garancija, povem samo to v tem trenutku. Ker pogajanja še niso zaključena. Pred koncem pogajanj o teh stvareh ne smemo govoriti, ker se lahko zgodi, da v ekskluzivni fazi ne pridemo skupaj s TriGranitom. Prekinemo pogajanja in gremo na naslednjega. Zato ne smemo razkrivat. V fazi pogajanj, morate razumet, se določenih stvari, če hočemo sebi dobro, ne sme razkrivati. Ko bojo pogajanja, če bojo – s TriGranitom končana. Če bo v četrtek sprejeta njegova garancijska izjava, to pomeni, da bomo šli s to pogodbo – preden se bo z njim sklenila, na mestni svet. To je jasno, kot beli dan. Ne samo mi. Šla bo tudi Železnice in Agencija za železniški promet, bosta šli na Vlado. To je projekt, ki brez tega ne more bit – podpisana pogodba o joint venture-ju. To je vsem jasno. Takrat bomo razgrnili pred mestni svet cel postopek izbire. Vse pogoje izbire. Zakaj je bil izbran ta, če bo – če bo prišlo do te faze – TriGranit. Ali pa kdo drug, če bo, če ta pogajanja s TriGranitom, v ekskluzivni fazi ne bodo uspela. In takrat bojo na mizi vsi podatki. In vse primerjave. Do takrat pa, v fazi pogajanj morate, ne smete pričakovat od mestnih oblasti, od Železnice, od Agencije, pa tudi verjetno ne od izbranega strateškega partnerja, da bomo razkrivali pogajalske pozicije. To bi bilo seveda – ne vem, to pač se v poslovnem svetu ne dela, ker to škoduje predvsem tistim, ki to razkrivajo. Svoje pogajalske pozicije.

Se pravi, v tej garancijski izjavi, ki jo bo v četrtek, če bo sprejeta – je TriGranit zagotovil, garantiral donose. Mi ne reskiramo. Reskira TriGranit. On bo podpisal garancijsko izjavo, da nam take in take donose zagotavlja. In kapitalski donos po nekaj letih, kot je zapisal v svoji naj – mi smo jo ocenili, kot najboljšo ponudbo v tem trenutku. To so pač ta dejstva. Da vam hočem pač razložiti, kako to poteka.

Sam projekt pa teče v tej obliki. Seveda, sam projekt – o njemu sanja ta Ljubljana že ne vem koliko desetletij, - sam projekt, v tej obliki, se je pa začel leta 2000. Danes smo leta 2005. Če bomo sprejeli danes zazidalca. Če bomo predlog naredili v nekem razumnem roku. Če bomo dobili, če bomo sklenili pogodbo z, recimo – TriGranitom. Če bomo dobili gradbeno dovoljenje. In, če bomo lahko začeli zidat v nekem doglednem, mislim, če bo vse to v nekem doglednem času, potem bo ta potniška postaja lahko zgotovljena po terminskem planu. Če bo vse to, kar sem zdaj povedal, kolikor toliko normalno potekalo, leta 2008. V naslednjem mandatu. Ne? V naslednjem mandatu. Zagotovo v tem mandatu, seveda, bo že velik uspeh, če bodo postavili gradbeno ograjo. Če bo šlo vse tako, kot sem rekel.

Zdaj, seveda, poglobitve v tem projektu ni. Ker ni investitorja, ki bi lahko prenesel tak strošek. Tisti, ki bi prišel zraven. Poglobitev je predraga. Lahko sanjamo o njej. Lahko

zavravimo ta osnutek in zahtevamo poglobitev. Potem, seveda bo ta potniška postaja lahko še naslednja desetletja taka, kakršna je. Ampak, to je seveda, to so pač ta dejstva.

Zdaj seveda, ta vprašanja kapitala. Ne kapitala. Smo podložni kapitalu. Jaz moram reč, da sem bil osebno presenečen, da smo na ta projekt, na ta natečaj, dobili tri tako ugledna svetovna podjetja. Sem presenečen, ker bo, če bo izbran TriGranit, bo vložil 220 milijonov Evrov v ta projekt. Taka je pač, taka je pač dinamika tega projekta. V tem projektu je predvideno, da bo Železnica, Agencija za železniški promet in Mesto Ljubljana, da bodo trideset procentni delež imele v tem skupnem podjetju. V tem skupnem podjetju. Joint – venture-ju, ki se bo imenoval ne vem kako, morda celo PCL. Oni dajo 70%. Mi damo, Mesto da zemljo in komunalni prispevek. Železnice dajo zemljo. In Agencija za potniški – železniški promet, da tudi zemljo. Ker je ona lastnica javnih površin. Ampak, te zemlje se pravzaprav notr ne more dat. Tam bomo mel pač samo stavbno pravico. In ta zemlja ostane seveda v lasti države. Ker tam, kjer poteka promet, zemlje ni mogoče odtujiti. To verjetno je vsem jasno.

Tudi vam moram povedat, to lahko povem v tej fazi celo. Da so vsi ponudniki morali povedat, ali bodo zastonj naredili javno logistični del. In TriGranit je zagotovil in bo z garancijo to potrdil, da bo zastonj naredil javno logistični del. To so seveda – in, da ne govorim o donosih. Kapitalnih donosih, da lahko izstopimo in tako naprej. In, da lahko poplačamo si z velikim donosom vložek, ki ga bomo not dal.

Kar se tiče Mestne občine Ljubljana, v osnutku proračuna še ni denarja za potniški center. Med osnutkom in predlogom, bomo mogli dat nek znesek. Ker je potrebno neka zemljišča ob Vilharjevi odkupit. Kar bi bil naš vložek. Če tega ne bomo storili, potem bo seveda to naredil TriGranit, ali ta, ki bo izbran. Ampak, se bo naš delež v tem, bom rekel, za nas dobro naloženem, če bi naložili notr, dobro naloženem projektu – seveda bomo, bo se mogel ta odstotek Mestni občini zmanjševati. Na ta način je dejansko železnica v nekem boljšem položaju, ker ta zemljišča že ima v svoji lasti. Jih bo vložila. Je v neki prednosti. Vendar je seveda – tudi ta zemljišča pomenijo neko vrednost. In mora vložiti. In, če hočemo bit zraven v joint-venture-ju in to je bil namen. Joint venture, da imamo še nek vpliv na to, a ne? Se vplivu, seveda skozi te javno logistične in cestne zadeve tako in tako prisoten. Skozi naš urbanizem. Ampak, da bomo imeli večji vpliv v tem, v tem potniškem centru, bomo morali pač nekaj vložiti. Če ne, seveda, bo naš delež v tem potniškem oziroma joint venture-ju bil seveda veliko manjši.

Zdaj bi govoril pa politični strani tega – tega projekta. Ko govorimo koalicija, opozicija, pozicija, ne vem kdo vse. Tle gre pravzaprav – projekt, ki smo združeni. Na državni ravni vemo, kdo je v koaliciji. Tukaj vemo, kdo je v koaliciji. V naslednjem mandatu, ko bo potniški center narejen, ne vemo kdo bo na oblasti na Mestni občini Ljubljana. Ne? Vsi si želimo, ampak, nekdo pač bo, ne? Morda ne bo ta, ki je tu. Morda bo ta, ki je zdaj. Morda ne bo tisti, ki si misli, da bo, ne? V naslednjem mandatu. Tako, da bi rekel, da gre tle bolj za nek – skoraj bi rekel, ne bom rekel nacionalni projekt. To je prehoda beseda. Ampak, nek skupni projekt Države, Mesta, Železnice, Agencije. Pa seveda tujega partnerja. Uglednega tujega partnerja.

Zdaj, ... pravzaprav to je na splošno vse, kar bi bilo potrebno pove...

.....konec 1. strani II. Kasete.....

...razumet. Garancijska izjava je že usklajena. In bo verjetno potrjena. Verjetno – govorim. Ne moram predvidet kaj bo vse – ker nimam jaz sam večine v tem projektnem svetu, ki se bo sestel v četrtek. Ampak, morate vedet, da če dobi TriGranit garancijsko oziroma pride v

ekskluzivno fazo, nastopi najtežji del projekta. Uskladit. Uskladit štiri – štiri partnerje. Ob takih vložkih. Ob tako zahtevnem urbanizmu. Meni ni jasno, kako bo upravna enota vse te kupe, če bomo prišli do – do predloga. Pa potem, da bojo pripravljeni za gradbeno dovoljenje. To bojo taki kupi papirja, da jih bo ta naša struktura v upravni enoti, zelo – zelo težko prebavila. Zelo, zelo težko prebavila. Če bo hotelo biti vse, seveda, po nekih, bom rekel – normalnih načelih. Oziroma potem, da je seveda – te stvari pri nas v Sloveniji so zelo, zelo zahtevne. In kompleksne.

Tako, da, jaz seveda bom podprl ta projekt. In upam, da bomo v ekskluzivni fazi prišli skupaj z najboljšim ponudnikom. Bo težko. In v končni fazi, pred podpisom take, absolutno bo mestni svet moral imeti eno zelo široko razpravo. Vsi podatki – bi morali dati na mizo. In upam, da bo tudi zaradi ekskluzivne faze – bi bil vesel, da danes sprejmemo osnutek. Zato, da bo potem strateški investitor bil povabljen, da se dogovarjamo o predlogu tudi. Ker, če nekdo vlaga 220 milijonov Evrov, je verjetno pošteno, da se v okviru nekih gabaritov, dogovarjamo o optimalnem, optimalnem vložku. Oziroma optimalnem izplenu za vse partnerje. Če bo TriGranit uspešen v oddajanju teh prostorov v najem. Bomo tudi mi participirali na donosu. Ali na prodaji kapitalskega deleža. Ali na letnih dividendah in tako naprej.

Seveda, to večno vprašanje – kok kapitala? Kok javnosti? Kok tega? Koliko onega? Mi imamo pač zdaj neko zgodovinsko priložnost, da v tem in naslednjem mandatu ta potniški center naredimo. In imamo, kar je najpomembnejše pri taki stvari, zagotovljena finančna sredstva. Vam povem, vsi projekti, vsa sanjarjenja o tem potniškem centru so padla zaradi finančnih razlogov. In zdaj imamo končno luč na koncu tunela, po tolikih desetletjih. In jaz mislim, da bi bilo pametno to izkoristit. Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Replika na vašo razpravo, gospod Jazbinšek.

G. MIHA JAZBINŠEK

Jaz sem vesel te razprave, ker je popolnoma razbistrila situacijo. Mal, malce je bla – malce je pa zameglila situacijo tam, kot – pod pogoji, če bo vse narejen – pa gradbena dovoljenja in tako. Moram povedat, da teh pogojev ni moč izpolnit. Kot profesionallec. V tistih časovnih parametrih, o katerih vi govorite. Ne? Gospod Štrajn, ki ni fizik, ampak je metafizik, ne? Zdele odkimava. In pač povem. Da do gradbenega dovoljenja v letu 2006 ne bo prišel ta investitor, da bi lahko potem v dveh leti zgradil, ne? To se pravi, te pogoji se ne izidejo. Tudi mi ne bomo zemlje kupili. Tudi mi ne bomo zemlje kupili tako hitro, da bi lahko nastopali in tako dalje in tako naprej – v igri. Še posebej, ker bodo štirje partnerji, kot ste povedali. To najprej, glede izpolnitve pogojev.

V naprej povem, letnica 2008 je blefiranje, ali pa popolno neznanje. Ob izpolnjenih pogojih, so to neke druge letnice. Ne? Ki jih je seveda možno izpolniti, ampak ne v tem metafizičnem časovnem okvirju.

Zdaj, drugo in ob pogojih, seveda, daje tudi še kakšna cesta zgrajena. In tako dalje. In tako dalje in tako dalje, ne? Kot predpogoj, da se stvari uredijo. Da so vsa rušenja narejena, ki so – ki so predpostavka. In tako naprej. In tako naprej.

Kar se pa tiče zgodovinske priložnosti, je bila perfektno pokazana, ne? Mi mammo zgodovinsko priložnost soinvestirat za potrebe določenih površin, ki jih bo potem občina dala v najem. Ne? In bo občina od tega nekaj imela, pri čemer bo TriGranit garantiral, ne? Če bi se kaj zataknilo. To se pravi, on bo svoj dobiček – bo reduciriral. In bo dobiček, če ga bo kaj, ne? Seveda dal mestni občini. Zdaj, ali bo to v desetih, petnajstih, dvajsetih, petindvajsetih letih – ne vem, kako se menite. Ne? Hočem reč, da bomo mi morali odločit, ali hočemo met ta kapitalski

vpliv? Ne? Ali hočemo pobirat to najemnino, ali nočemo. In, če bomo rekli, da nam ta najemnina res preveč na enkrat v tem trenutku – nas bremeni preveč. Bomo mel mal manjši vpliv. In bojo potem ostali samo trije partnerji, ki so izkazali to željo. In bojo, manj, kot v štirih, saj v tri se lažje pogovarja. In vsi so, pazite, drugač zainteresirani, kot Mesto Ljubljana, ne? Da bojo to speljali. Tako, da moram reč – predlagam, ne? Da, ko se bojo vse te pogodbe medsebojne delale, ne? Da se naredijo v dveh variantah, ne? Da bomo tuki, na mestnem svetu z lahkoto pisali. Ena varianta je, da nimamo vpliva na to, da bi še teh dvajset let najemnine nam pritekale v mestno blagajno. In druga varianta je to, da damo velik in čakamo dvajset, trideset let, da se nam najemnine nabirajo v mestno blagajno. Jaz mislim, da mi nismo kšeftarsko podjetje...

GA. DANICA SIMŠIČ

Prosim, da zaključite ...

G. MIHA JAZBINŠEK

... zdaj, ja – da namembnost denarja je še kako pomembna reč. In, da mora čim prej vsak mestni denar it najprej v namenske. Za namenske reči. Ne pa, da se zaradi nekega pričakovanega profita mestni denar deponira v neke naložbe, pri katerih mora pa TriGranit sploh garantirat dobiček. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Ker ni več prijavljenih k razpravi, razpravo zaključujem. In prosim gospoda Jurančiča za nekatera pojasnila.

G. IGOR JURANČIČ

Spoštovana gospa županja. Spoštovane gospe in gospodje mestni svetniki. Načeloma bi rekel to, da bomo pazljivo razmislili in upoštevali vse tisto, kar je bilo danes in v javni razgrnitvi pravzaprav navedeno. Bi morda samo nekaj poudarkov oziroma nekaj dodatnih pojasnil, da bi se lažje odločili pri glasovanju.

Projekt, kot je bilo že rečeno, teče v takšni obliki, kot je danes predstavljena, pet let. V tem času pravzaprav se je na nek način oblikoval pogled na javni interes. Tudi današnji osnutek je pravzaprav nek – nek skupek nekih določil, ki nam v prostorskem smislu določajo javni interes. Leta 2000, moram reč, da je prišlo do streznitve v tem smislu, da je bilo ugotovljeno, da če bomo čakali na sto procentna javna sredstva, ki nam bodo pomagala zgradit potniški logistični center sredi mesta. Bomo čakali še zelo dolgo časa. Nisem jaz kriv, gospod Kuščer. Ampak, dejstvo je in tudi, če se spomnite, študije o ekonomskih investicijskih potencialih, v Ljubljani, je javni sektor pri potencialih za investicije udeležen samo z desetimi procenti. Devetdeset procentov potencialov pa je drugod. Predvsem v privatni sferi. Skratka, mi smo približno dvajset let imeli zazidalni načrt, ki je bil zelo lep. Zelo lepo rešen. Zelo lepo oblikovan. Avtor je bil Marko Mušič. Arhitekt, priznani arhitekt. Vendar, se je na vseskozi izkazalo in na koncu izkazalo, da do tega projekta ne bomo prišli. Ker enostavno ekonomsko ni utemeljen. No in tako smo leta 2000 začeli najprej z eno pobudo. Ta pobuda je rezultirala v natečajne pogoje. Bil je izveden mednarodni javni natečaj. Za tem se je oblikoval delovni osnutek zazidalnega načrta, ki je bil osnova za ekonomsko študijo, ki nam je povedala, ali smo v smislu ekonomike projekta na pravi poti, ali ne. In naslednji korak je bil pravzaprav preveritev teh naših izhodišč na mednarodnem trgu. Da nam pravzaprav mednarodni

pomembni – igralci in pomembne firme povedo, ali utopično razmišljamo. Ali realno razmišljamo, o vrednosti zemljišča v središču Ljubljane, ki postaja prestolnica.

Ves ta čas, vseh teh pet let sta se zamenjali pravzaprav dve županji in štirje direktorji Slovenskih železnic. Vendar pravzaprav podpora temu projektu in tem usmeritvam pravzaprav ni skrenila. Vendar pravzaprav ves čas je zadeva tekla v to smer, da se skuša pač z javno zasebnim partnerstvom ta projekt izgotoviti.

Na nek način sem skušal odgovoriti gospodu Sodržniku, ki se čudi, zakaj smo izbrali partnerja prej, preden smo zazidalni načrt sprejeli. Mislim, da iz tega mojega razmišljanja in pa podajanja, je to jasno, da na nek način, skupaj prihajamo do neke skupne solucije. Udeležba mednarodnih partnerjev nam je dala, bi rekel, še dodatne razsežnosti iz vidika trženja tega projekta. Mi pa, skozi zazidalni načrt pravzaprav dokončno definiramo, kaj je to javni interes. Oziroma, k čemu se bomo pravzaprav ves čas zavzemali.

Pri tem bi rad opozoril, ali pa na nek način – ne protestiral, ampak, v bistvu svoje nestrinjanje izrazil gospodu Jazbinšku. Na začetku, ko je povedal, da pravzaprav je edini interes v bistvu Mesta – avtobusna postaja. Jaz mislim, da ne moremo takšnega projekta zreducirat zgolj na to. Mestni interes, najbrž vsi vemo – je širši. Mi želimo poleg povezave mesta. Poleg izgradnje in zapolnitve degradiranih površin sredi mesta in predvsem izgradnje potniškega logističnega centra, ki bo v bistvu naredil posluževanje po javnem prometu čim bolj udobno in na ta način tudi stimuliral pravzaprav delno tudi prehod iz danes vse bolj obsegajočega posluževanja po osebнем prevozu na delo in drugam. V smer pač javnega prometa. Skratka, želimo doseči integriran potniški center, na enem mestu, z najkrajšimi možnimi potmi in tako dalje.

Ne nazadnje je tudi komercialni program v tem mestu, po mojem mnenju javni interes. Kajti, dober komercialni program, v središču mesta, tak, ki je živ. Ta, ki letno prispeva 200 milijonov tolarjev v mestno blagajno iz vidika nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča oziroma kasneje davka. Ki ustvarja toliko in toliko vrednosti. Ki ustvarja mesto živo in ki predstavlja neko atrakcijo, ki dodatno, kot magnet vleče v mestno središče. Jaz mislim, da je tudi ta komercialni interes v bistvu javni interes, ali pa vsaj soroden javnemu interesu. Tako, da se ga lahko tudi z naše javne sfere podpre.

Okrog različnih linij. Ne bi zelo na široko. Jaz mislim, da je gospod Jazbinšek gledal različne strokovne podlage. Mislim, da je popolnoma jasno, da je tudi naše mnenje takšno, kot njegovo, da pač je treba železnico maksimalno zreducirat na tem dragocenem zemljišču. Vendar, ti dve liniji rdeči, ki sta navedeni na tej karti. Ena pomeni regulacijsko linijo. Druga pomeni območje urejanja. In jaz mislim, da je ta regulacijska linija, ki je narisana tukaj popolnoma identična tisti, ki je bila – ki je bila navedena ob...

GA. DANICA SIMŠIČ

Gospod Jazbinšek, ko ste vi ...

G. IGOR JURANČIČ

... dolgoročnega...

GA. DANICA SIMŠIČ

... razpravljali, vas ni nihče motil.

G. IGOR JURANČIČ

... plana. Pa to lahko tudi preverimo. Jaz mislim, da v vsakem primeru bomo te stvari preverili. In tud v prisotnosti gospoda Jazbinška lahko. Da se bomo vsi skupaj prepričali, za kaj gre. Če nam pa pravzaprav uspe zreducirat te tire še nekoliko več, sem pa jaz tudi prvi za to. Tako, da tle ne more bit dileme.

Zavzemamo se za celovitost projekta, ne glede na to, da če bo tudi na vzhodu prišlo eventualno do kakšnih sprememb. Projekt se mora delat, kot celota. In mislim, da tudi zazidalni načrt se mora sprejet, kot celota. In program opremljanja se mora zgradit, kot celota. V tem kontekstu namreč opozarjam, da je interesov tudi na vzhodu kar nekaj. Med drugim tudi sodišče, ko je že gospod Jazbinšek omenjal ministra Šturma. V bistvu so razmišljali oziroma še razmišljajo o treh potencialnih lokacijah. Ne samo o tisti najtanjši, ki je pravzaprav tudi predmet neke pripombe v javni razgrnitvi, s strani ta istega Ministrstva za pravosodje. Vendar, vse te stvari bomo še proučili.

Težko bi zdajle se opredelil sto procentno do tega, čeprav bi rekel, načeloma ne more človek met nič proti, da bi v prvi fazi zgradili že tudi podvoz na Šmartinski cesti. Vendar, dajmo si pustit toliko časa, da etapnost proučimo še iz vidika virov in razpoložljivosti sredstev. In pa seveda prometnih obremenitev, pač, da proučimo možnost, ali je možna prva etapa samo ta, ki je zdaj predlagana oziroma to smo že sami proučili – še enkrat preverimo. Ta, ki je predlagana, to je na zahodni strani.

Naj opozorim, da glede bojazni gospe Potočnikove, da bi pravzaprav atraktivne parcele šle najprej v promet, potem bi pa ostalo vse ostalo, kar je večje breme. Mi smo želeli prvo fazo opredelit tako, da je funkcionalno zaokrožena celota. In, da v prvi fazi dobimo že kompletan logistični center. Sinergičen, kompleksen logistični potniški center. Vključno z vsemi komercialnimi programi. Vsi ostali programi na vzhodu, se lahko – bi rekel, dograjujejo, ali gradijo, ali istočasno. Ali zaporedno, kasneje. Mislim, da ni nobene škode. Ta del, ki jo pa predstavlja prva faza, pa je tisti minimalen pogoj, ki se mora zgradit v prvi fazi. Če se bo izkazalo v nadaljnjih presojah, da je potrebno že v tej prvi fazi deloma, ali pa v celoti zgradit tudi podvoz na Šmartinski, bomo tudi to predlagali. Za enkrat hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hala lepa. Prehajamo torej k odločanju....Proceduralno, gospod Möderndorfer.

G. JANKO MÖDERNDORFER

V skladu s poslovníkom, bi prosil za, kot samostojni svetnik LDS, za pol urni odmor. In prosim, če lahko to pol izkoristimo, da mamo zdaj tudi kar ta – ta velik odmor. In, da preidemo na odločanje po tem ta velikem odmoru. Seveda bi se rad posvetoval tudi s svojimi kolegi in kolegicami. In seveda, glede na to, da je bila razprava že zaključena, zdaj po poslovníku lahko tudi – bomo videli, če se bomo tako odločili – vložimo še proceduralni sklep, da bi ponovno razpravo tu odprli. Kar je možno, če seveda se tu odločimo. Kakor koli, a prva stvar je, ki jo prosim – za odmor. Pred odločanjem. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Dobro. Mislim, da nima smisla, da dam to na glasovanje. Pol urni odmor tako pripada. Da pa ne bi kdo rekel, da nisem hotela tega dati na glasovanje, dajem, ker o tem ni razprave in se o tem odloča... Se strinjate? Da ni treba? Dobro. Potem smo soglasni, da ne bo kasneje kdo ugovarjal.

Sejo nadaljujemo ob devetnajsti uri. Hvala.

-----o d m o r

GA. DANICA SIMŠIČ

Ste se svetnice in svetniki večinsko zbrali? Pred odmorom je bil proceduralni predlog za pol urni odmor. O tem nismo glasovali, ker smo bili soglasni, tudi po vaših reakcijah sodeč. Tako, da zdaj predlagam, da preidemo k odločanju. Gospod Möderndorfer.

G. JANKO MÖDERNDORFER

Glede na to, da sem zaprosil za pol urni odmor – proceduralno. Seveda tudi proceduralno vlagam sklep, pred samim odločanjem. Namreč, po posvetovanju s svetniki in svetnicami, predlagam naslednje. V samem začetku bi rad poudaril, da sam akt, katerega obravnavamo in je pred nami in seveda tudi odločamo. Je seveda za nas zelo pomemben in tudi zelo dober. Nas pa seveda v zadnjem času zelo skrbi, glede na to, da je županja, seveda s svojimi sodelavci, ki so nenazadnje pripravljali tudi ta akt – še posebej bo pomembno, tudi naslednja točka – predlagala pravzaprav, da se jih zamenja. Oziroma, da odstopijo. In, glede na to, da nas, ker je to pomemben projekt, skrbi pravzaprav, kdo bo pravzaprav nadaljeval s tem projektom – predlagam, da odločanje o tem projektu seveda prestavimo na ponedeljek, naslednji teden. V primeru, da bo še vedno izredna seja, na sami izredni seji. Ali pa seveda na samo redno sejo.

... iz dvorane - /// nerazumljivo...

Prosim? Ja, se opravičujem. In s tem seveda, da nam županja do ponedeljka, seveda, pred samim odločanjem, sporoči, kdo bo pravzaprav nadaljeval s tem projektom. Oziroma, kdo bo seveda tudi predstavljal tud sam predlog? Glede na to, da to je akt, ki pravzaprav ni nastajal en teden. Sočasno s tem pa seveda, ker je problem tudi pri sami delovni skupini. Kar seveda posledično je vsem jasno, kaj to pravzaprav pomeni. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Torej, če prav razumem, predlagate proceduralni sklep, da se odločanje o tej točki dnevnega reda preloži na prihodnji ponedeljek, 28. novembra? Dobro.

Ker, po poslovniku o proceduralnem predlogu ni razprave, dajem tak proceduralni predlog na glasovanje.

Najprej ugotavljamo navzočnost.

Ugotavljanje navzočnosti zaključujem.

25 svetnic in svetnikov je prijavilo navzočnost.

Čeprav bi rekla, da vas je v dvorani precej več, ampak kakor koli.

Glasujemo. Kdo je za tak proceduralni predlog? In kdo mu nasprotuje?

Glasovanje zaključujem.

ZA je glasovalo 15 svetnic in svetnikov.
PROTI 17.
Ugotavljam, da proceduralni predlog ni sprejet.

Gospod Jazbinšek prosi **ponovitev glasovanja**.
Ponovno glasujemo, ker se medtem navzočnost ni spremenila.
Glasovanje zaključujem.
ZA 16, PROTI 16.
Ugotavljam, da proceduralni sklep ni sprejet.

Torej... ne. Prehajamo torej na odločanje o
PREDLOGU SKLEPA, ki se glasi:
Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Osnutek Odloka o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana, skupaj s pripombami iz razprave.

Glasujemo.
Kdo je za tak predlog sklepa? In kdo mu nasprotuje?
Glasovanje zaključujem.
ZA 23. PROTI 14.
Ugotavljam, da je sklep sprejet.

S tem zaključujem 1. točko dnevnega reda in prehajam k 2. točki dnevnega reda, to pa je
AD 2.

OSNUTEK ODLOKA O PROGRAMU OPREMLJANJA ZA OBMOČJE POTNIŠKEGA CENTRA LJUBLJANA

Gradivo za to točko ste prejeli s sklicem seje. Pred sejo pa ste prejeli še poročilo pristojnega Odbora za urejanje prostora in urbanizem. Obveščam vas, da sta na seji prisotna tudi gospa Petra – samo za malo pozornosti prosim... Pergar in gospa Marko Fatur iz Ljubljanskega Urbanističnega zavoda in ju lepo pozdravljam. Zdaj pa prosim gospo Natašo Turšič, načelnico Oddelka za gospodarjenje z zemljišči, da poda uvodno obrazložitev. Izvolite prosim.

GA. NATAŠA TURŠIČ

Ne, ne – saj je v redu, hvala lepa. Hvala gospa županja, spoštovana gospa županja, spoštovane svetnice in svetniki. V skladu s sprejetim sklepom 23. seje, da se sočasno z Osnutkom Zazidalnega načrta, obravnava tudi Osnutek programa opremljanja, je danes to gradivo na mizi. Osnova za izdelavo Programa opremljanja, je Zakon o urejanju prostora. Uredba o vsebini programa opremljanja zemljišč z gradnjo, Pravilnik o merilih za odmero komunalnega prispevka in seveda tudi vsa ostala zakonodaja, s področja gospodarske javne infrastrukture. V Programu opremljanja smo opredelili oziroma se prikaže obstoječa in načrtovana komunalna infrastruktura. Investicije v gradnjo nove komunalne infrastrukture, podlage za odmero komunalnega prispevka. Podrobnejša merila za odmero komunalnega prispevka. Terminski plan opremljanja, katerega prvo mora opredeliti zazidalni načrt oziroma na splošno prostorski akt...

GA. DANICA SIMŠIČ

Še enkrat... še enkrat vas vljudno prosim, da gospe Turšičevi omogočite, da poda obrazložitev. Izvolite, gospa Turšič.

GA. NATAŠA TURŠIČ

Hvala lepa. Program opremljanja ga pa le povzame. Podlaga in osnova, daje sploh prišlo do tega programa opremljanja, je seveda zazidalni načrt, v fazi osnutka, za območje Potniškega centra Ljubljana. In vsa projektna dokumentacija, ki je tudi, da rečem – botrovala temu Osnutku zazidalnega načrta. Seveda, to so idejne rešitve vodovodnega in kanalizacijskega omrežja. Idejne rešitve energetske zasnove za območje, ki ga obravnavamo. Idejna zasnova telekomunikacijskega omrežja. Elektro omrežja. Idejna rešitev komunalnih kolektorjev. Cestnega omrežja. In seveda prometna ureditev območja Potniške postaje Ljubljana. Ter določitev obračunskih območij in izračun nadomestitvenih stroškov. To so pač strokovne podlage, ki jih imamo pripravljene za celo Mestno občino Ljubljana. Tu je en segment iz prometne študije, ki je tudi bila vključena v sami izdelavi zazidalnega načrta.

Kaj so obračunska območja? V tem programu opremljanja, so pač povzete prostorske enote, ki so identične prostorskim enotam iz zazidalnega načrta. In to je trinajst prostorskih enot. Ki tvorijo eno zaključeno celoto in se urejajo enotno. Tudi obračunsko območje tvorijo te prostorske enote. Obračunsko območje je, da bi sploh lažje zastopilo, je geografsko in funkcionalno zaokroženo območje, z enovito možnostjo priključevanja na posamezno komunalno infrastrukturo. V enem obračunskem območju, se obračunski stroški razdelijo enakomerno na gradbene parcele in neto tlorisne površine, znotraj tega obračunskega območja. Obračunska območja za ceste in druge javne površine. Vodovodno, kanalizacijsko, plinovodno in vročevodno omrežje, je pač sestavljeno iz prostorskih enot, ki jih definira zazidalni načrt. In to so te prostorske enote, ki grejo od P 1 do P 11. Javni del postajne dvorane, P 1, P 2, P 3, P 4, P 5 in P 11. Ter obračunska območja za vso obstoječo komunalno infrastrukturo, se pač, imajo oznako C 1 – Sekundarna infrastruktura. In primarna infrastruktura Mol – Mesto.

Glede na obseg v zazidalnem načrtu, načrtovanih programov, je predvidena razširitev in ureditev Masarykove ceste. Ureditev dela Vilharjeve, Dunajske in Šmartinske ceste. Ureditev javnih zelenih površin, v prostorski enoti P 12. In javni del postajne dvorane, v prostorski enoti P 3. Razširitev podvoza na Šmartinski cesti, pod železniško progo. Dograditev mreže komunalnih kolektorjev. Vodovodnega omrežja. Vročevodnega omrežja. Izgradnja kanalizacijskega omrežja. Ter izgradnja elektroenergetskega ter telekomunikacijskega omrežja. Namreč, ta investicija je v programu opremljanja prikazana. Za elektroenergetsko in telekomunikacijsko omrežje. Niso pa stroški zajeti v komunalnem prispevku, ker v skladu z veljavno zakonodajo, je to izključno v državni pristojnosti.

Predstavitve obstoječe komunalne infrastrukture, so pa del Vilharjeve ceste, na zahodni strani območja. Vključno s komunalnim kolektorjem. Magistralni vročevod. Zaradi načrtovanih podzemnih garaž, v prostorski enoti P 5. In kanalizacijski zbiralnik A 4. Z vsemi priključitvami v celotni dolžini te Vilharjeve ceste.

Za načrtovane prometne ureditve, potrebno je odkupiti in porušiti nekaj obstoječih objektov, na načrtovanih novih javnih površinah. Za vse odkupe je potrebno pridobiti cenitveno poročilo. V tej fazi smo izhajali iz ocen in primerljivosti cen na tem področju. Na tem območju. Seveda pa iz namembnosti ceste. In javne infrastrukture.

Obstoječi objekti, ocena vseh odkupov je 4,9 milijard tolarjev. Večina teh objektov, zaradi izgradnje javnih cest, jih pač ni potrebno porušiti v celoti. In v obračunskih stroških, je privzeto 50% ocene odkupov. Ocenjeno je namreč, da bo preostali del nepremičnin, potreben za izvedbo programov, v posameznih prostorskih enotah. In jih bodo v celoti stroškov pokrili investitorji, znotraj teh prostorskih enot. Stroški investicije, zajemajo odkup naslednjih

zemljišč za javne površine. In to je 21 811 m² zemljišč, ki so izven gabaritov obstoječih javnih površin. In kamor spada tudi območje obstoječe Avtobusne postaje. In nesporno je odkup zemljišč potreben. 29 685 m² zemljišč, ki so po definiciji Zakona o graditvi objektov grajeno javno dobro, lokalnega pomena, vendar le to na teh zemljiščih ni razglašeno. In zemljiško knjižno ni urejeno. In to je predmet medsebojnega razmerja in dogovora med Državo oziroma Slovenskimi železnicami in Mestno občino Ljubljana, pod pogoji in za izvajanje Odloka o kategorizaciji občinskih cest. Ki ga je ta mestni svet sprejel v tem letu. Ob ureditvi, v okviru Odloka o kategorizaciji občinskih cest, se zaradi zmanjšanja potrebnih odkupov zemljišč, v končni fazi zmanjša tudi znesek drugih virov financiranja. O katerem bom govorila v nadaljevanju. V Osnutku programa opremljanja, pa je upoštevan odkup vseh zemljišč.

Skupni stroški investicije. Ti stroški zajemajo posredne in neposredne stroške investicij. V izgradnjo nove komunalne infrastrukture. Ne posredni stroški, so stroški gradnje in opreme posamezne komunalne infrastrukture. Poleg tega neposredni stroški, zajemajo tudi strošek odkupov nepremičnin za potrebe izgradnje te infrastrukture. In morebitne dodatne stroške priprave zemljišča. Posredni stroški pa zajemajo stroške dokumentacije, nadzora in vsega, kar sledi temu. Skupno stroški investicije so določeni v tem programu opremljanja v treh sklopih. To je primarna infrastruktura, sekundarna infrastruktura in stroški, ki nastanejo, zaradi prestavitve, kijih pogojuje ureditev v zazidalnem načrtu. V danem primeru so načrtovani objekti, se bodo priključevali neposredno na primarno omrežje. Tako, da ima za obravnavano območje primarna infrastruktura tudi funkcijo sekundarne infrastrukture. No, tu so, to je – to so ti skupni stroški, ki so prikazani. Za izgradnjo, za prestavitev, ter tudi, kot sem povedala, elektroenergetsko omrežje, telekomunikacijsko omrežje. Vendar, niso pa vključeni v izračun komunalnega prispevka. Ker niso v pristojnosti lokalne skupnosti.

Skupni stroški investicije minus drugi viri, so obračunski stroški. Nadomestitev obstoječe komunalne infrastrukture in stroške prestavitve v celoti krijejo zavezanci v – v obračunskem območju Potniškega centra Ljubljana. Del stroškov investicije v nove javne ceste, razširitev zmogljivosti obstoječe infrastrukture, se razdeli na območje Potniškega centra, ter sosednja območja. Na osnovi prometne študije, pripada širšemu območju 70% investicije v nove ceste in druge javne površine. Kar bom v nadaljevanju obrazložila. Stroški investicije pa v ostalo komunalno infrastrukturo, razen, - kot še enkrat povedano – elektroenergetskega in telekomunikacijskega omrežja. V celoti pa krijejo zavezanci v območju Potniškega centra.

No, tu so zdaj prikazani ti drugi viri financiranja. In ta razdelitev 30 - 70%.

Skupni strošek investicije v nove ceste in javne površine, brez postajne dvorane, je 7,5 milijard. Stroški prestavitve obstoječih cest, zaradi novih prostorskih ureditev. To je Vilharjeva cesta. 1,7 milijarde. Obračunski stroški za obstoječe ceste in javne površine, določeno na podlagi teh strokovnih podlag, ki sem jih na začetku pač navedla – 1,4 milijarde. Razlika med tem, tem in tem – je 4,3 milijarde. In, od tega – 30% se prišteje območju Potniškega centra Ljubljana. Kar pomeni, da so upoštevani v obračunskih stroških investicije za javne ceste in javne površine. Teh 70% je potrebno pa zagotoviti iz drugih virov. Se pravi vključiti v načrt razvojnih programov proračuna občine. In to so t drugi viri, ki se potem lahko porabijo za – pač investicijo v infrastrukturo. Obračunski strošek, komunalni prispevek za nove ceste in javne površine za območje tega centra, je pač seštevek B, C in E, plus postajna dvorana in znaša 5,1 milijarde. Da v bistvu skrajšam to.

Skupni stroški investicij, zmanjšani za druge vire, pa predstavljajo, se pravi – če grem še enkrat – skupni stroški investicij, zmanjšani za druge vire, predstavljajo pa te obračunske stroške, ki so prikazani v teh preglednicah. Za komunalno infrastrukturo, ceste, druge javne površine, s postajno dvorano. Vodovodno omrežje, kanalizacijsko, plinovodno, vročevodno. Kar znaša skupaj 7,7 milijard. Ti obračunski stroški za obstoječo komunalno infrastrukturo, kjer je opredeljen vodovod in plinovod – je 392,9 milijonov.

Vsota obračunskih stroškov investicij in obračunskih stroškov za obstoječo komunalno infrastrukturo, pa je v bistvu 8,1 milijarde. Plus drugi viri 3 milijarde. In pridemo na skupni strošek investicije – je 10,8 milijard.

Kaj so pa podrobnejša merila za odmero komunalnega prispevka? To je razmerje med merilom parcele in merilom neto tlorisne površine. 0,5 – 0,5. Faktor dejavnosti je ena. Razen za tiste dele kletnih etaž, ki so namenjeni parkiranju, ali pomožnim funkcionalnim prostorom. Za katere je faktor dejavnosti 0,5. Za te površine so določeni le obračunski stroški za ceste. In javne površine. Dovoz ter vodovodno omrežje, požarna varnost. Na tem mestu je potrebno povedati, da program opremljanja ne predvideva olajšav za zavezance. Vsaj v tej fazi osnutka. Za izračun na neto enoto te mere, so uporabljeni podatki o neto tlorisnih površinah. Ter za kletne etaže in gradbene parcele. Tako, da komunalni prispevek po posamezni prostorski enoti, je v bistvu tu izračunan in prikazan. In skupaj znaša, kot sem rekla – 8,1 milijarde. Po posamezni prostorski enoti je pa razvidno, tako v gradivu, ki ste ga dobili na mizo, kot zdaj v tej predstavitvi.

Preračun komunalnega prispevka na enoto smo tudi naredili. In lahko vidimo, da v prostorski enoti P 5, to je Avtobusna postaja, je visok strošek, zaradi velikih površin garaž. In majhne površine nad terenom. Na območju nove te Avtobusne postaje. Prav tako je v prostorski enoti P 8, visok strošek za lokale v podhodu. Ker je velika gradbena parcela in majhen faktor izrabe. Območja z višjo izrabo gradbene parcele, imajo nižje stroške na neto tlorisno površino etaž. Na Odboru za urbanizem, če mi dovolite, lahko povem? Je tudi bilo vprašanje, da bi povedali, koliko bi znašal komunalni prispevek po sedanjem Odloku o komunalnem prispevku, ki velja v Mestni občini Ljubljana. In smo pač tu v predstavitvi. Vam lahko povemo, da bi znašal 5,3 milijarde tolarjev.

Za zaključek pa lahko povem še enkrat povzetek. Da skupni stroški investicije, so 10,8 milijard. Zajete so vse investicije v novo komunalno infrastrukturo. Brez elektroenergetskega in telekomunikacijskega dela. V stroških so zajeti tudi odkupi zemljišč, rušitve obstoječih objektov. Zaradi izgradnje novih prometnih površin. 53. procentni dele odkupa od obstoječih objektov, znotraj načrtovanih javnih prometnih površin.

Drugi viri financiranja, ki morajo biti zagotovljeni v občinskem proračunu, so 3 milijarde. Skupni obračunski stroški za obračun komunalnega prispevka, pa 8,1 milijarda. Zavezanci plačajo komunalni prispevek. To je potrebno povedati šele v fazi izdaje gradbenega dovoljenja. In takrat bo pač tudi v tem tudi dotok sredstev.

Mi predlagamo, da mestni svet sprejme sklep, da sprejme Osnutek Odloka o programu opremljanja, za območje Potniškega centra Ljubljana.

Obenem bi pa rada povedala, da seveda, ker izhaja in se pripravlja program opremljanja na podlagi prostorskega akta. Se pravi, od osnutka, do predloga prostorskega akta, se bo spreminjal tudi, glede na pripombe, tudi sam program opremljanja. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa tudi vam. Zdaj bi pa prosila gospoda Gregorja Isteniča, člana Odbora za urejanje prostora in urbanizem, da poda stališče pristojnega odbora. Kajti, tudi tokrat ni navzoč niti predsednik, niti podpredsednik odbora. Izvolite. ... Samo trenutek, a...

G. GREGOR ISTENIČ

Hvala lepa. Poročilo Odbora za urejanje prostora in urbanizem. Odbor podpira sprejem Osnutka Odloka o programu opremljanja za področje Potniškega centra Ljubljana, skupaj s pripombami odbora. Pripombe odbora pa so, da odbor meni, da je potrebno proučiti stroškovno razmerje 30% proti 70%. Preostali znesek do stroškov investicije, iz istega

odstavka 14. člena odloka in ga tudi obrazložiti. Potem, druga pripomba – odbor meni, da so zemljišča Trga Osvobodilne fronte izven javnega prometa z zemljišči in predstavljajo kategorijo javnega dobra. Ne glede na vpisano lastništvo v lasti Slovenskih železnic. In tretja pripomba, odbor meni, da je potrebno pri predlogu akta uskladiti besedilo odloka, z Odlokom o zazidalnem načrtu za območje Potniškega centra Ljubljana. Predložiti tudi simulacijo prometa, s katero se določi širši profil Vilharjeve ceste. In upoštevati ostale pripombe odbora k urbanističnemu aktu.

GA. DANICA SIMŠIČ

Ste zaključili, ne? Ja, hvala lepa. Dobro. Sprašujem, ali želi besedo predsednik Statutarno pravne komisije? Ne želi. Odpiram razpravo. Želi kdo razpravljati? Gospod Jazbinšek, izvolite.

G. MIHA JAZBINŠEK

Jaz se bom mal sprehodil po teh pripombah odbora. Ker se mi zdi, da sem mel tud nekaj pri njih. Jaz sem vesel, da je v predstavitvi gospa Turšičeva pravzaprav že prisluhnila tem, rekel bi – pripombam odbora. Precizno je odgovorila na drugo pripombo odbora. Ko je odbor menil, da so zemljišča Trga Osvobodilne fronte izven prometa z zemljišči. In predstavljajo kategorijo javnega dobra. Ne glede na vpisano lastništvo, v lasti Slovenskih železnic. Gre namreč za to, da je lastnina Železnice, ne? Na Trgu Osvobodilne fronte in na Masarykovi, danes pač vpisana na cestah v zemljiški knjigi, ne? To seveda ni logično. In ni korektno. To je državna lastnina. In ta državna lastnina se mora enostavno prenest na Mesto Ljubljana, kadar gre za cesto. Pač pa je lastnina Železnice tudi na zemljišču Avtobusne postaje. To pa seveda ni javna površina, ne? Ampak je, rekel bi – poslovna površina današnje – podjetja, ne? Avtobusne postaje. Tako, da to zemljišče bo verjetno in prav je, da ga železnica dobi plačanega iz projekta. Ker se potem seveda – treba tud zemljo dobit na severu, na Vilharjevi. Ne? To je zdaj nakazano in upam, da bo seveda do predloga to tudi precizno artikulirano. Mi mamو srečo, da smo sprejeli spomladi kategorizacijo cest. Da sploh vemo, ne? Kam sodi, recimo Masarykova. Železnic, je pa v lasti Železnice tudi ta ožji del dolg časa naprej, proti, proti vzhodu. Masarykova. Ne samo trg, Trg Osvobodilne fronte je v lasti Železnice. Kar seveda ne more zdržat. Ne? Država nam je že več cest odstopila. Na katerih je bila ona nosilec, ne? Na Dunajski je bila nosilec. Na vseh cestah, znotraj avtocestnega obročja. Okrog Ljubljane je bila včas država, ne? Nosilec na cestah. Tudi na Tivolski in tako naprej. Tako, da seveda je treba to uredit. Tako, kot se je za druge ceste uredilo.

Pač pa je prvi in tretji sklep. Ta razmerje 30 – 70. Ki je za Mesto težek tri milijarde. Ne? Zato je treba o njem nekaj povedat. Ta delitev 30 – 70, sloni na metodološki oceni, na tem obroču okrog – okrog zazidalnega območja. Koliko prometa bo generiralo mesto – to je 70 %. In koliko prometa bo generirala tuki – Potniški center. To je 30%. Jaz moram tu povedat seveda, da Mesto teh 70% že generira. In, da se na teh, rekel bi – javnih cestah, vožnje že dogajajo, ne? To pomeni, da če bo kdo te ceste premikal, ne? Pa bo to nekaj stalo, ne? Da v tem primeru, seveda, nima kaj Mesto financirat to. Ali pa tako zvano širše območje. Ker širše območje je mestni proračun. Ne? Drugo, kar je, seveda, je to, da je dodatni promet, ki pomeni določene širitve, teh 30%, generira Potniški center. Tisto, na kar Potniški center vpliva, tisto mora Potniški center tudi plačat. Skoz komunalni prispevek. Ni nobenega problema.

Zelo dobro je to, da je tudi na odboru bila diskusija, ki pa v sklepih ni zabeležena. Je pa že tudi gospa Turšičeva predstavila cene, kok na kvadratni meter približno pride komunalni prispevek. Ne? Kvadratni meter neto površine prodajne, ne? Vi, mi vemo, da so te površine vredne, recmo tri – 3 tisoč Evrov na kvadratni meter. Prodajne, ne? To je ena taka številka, v

katere se verjetno ne bomo kregal. Lahko je samo 2 tisoč. Lahko jih je pa tudi 5 tisoč. Lahko jih je tudi 7 tisoč. Gradbena bo 2 tisoč. Prodajna bo pa 7 tisoč, ne? Na tej lokaciji. Evrov. Ampak, če izhajamo iz 3 tisoč Evrov, je bila tamle tabela pokazana, sicer ne v procentih, ampak v vrednostih. In jaz sem si poprečno vrednost na tej tabeli zapomnil, ki je 20 000 SIT – je komunalni prispevek brez, seveda brez DDV-ja. Ne? Pa recmo, da je to 25 000....

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

...v poprečju. In sem si takoj izračunal, 20 deljeno s 600 000 SIT, ne? Ali pa 25, deljeno, ne vem – z mal več – je 3,3%. Ne? Kdor zdaj seveda ve, kok komunalni prispevek v Ljubljani pomeni, ne? Ta bo takoj rekel, seveda, da komunalni prispevek ne more bit 3,3 %. Ne? Razumete? Ves opremljanje zemljišča, inženiringi in tako dalje, zemljišča, urejanje zemljišča, projekti in tako dalje, znesejo včas tudi do 25%. In to investitorji vejo. To investitorji vejo. Ne? V tem primeru seveda, če bi tiste 3 milijarde, za katere jaz mislim, da jih nima kaj mesto plačat – prišlo to seveda do tja, da bi namesto 3,3,% bil komunalni prispevek 5% na kvadratni meter. Ali pa 6. Pa, če je 10, je to popolnoma normalno.

Namreč, tuki je taka gostota prometa, ki jo mesto nudi. Mesto nudi gostoto. Ob riziku – ob riziku, da bo zaradi take gostote prišlo do prometnih zastojev in drugih reči. In tako naprej. Ne? Tuki bo taka gostota, da je seveda prišlo tako pocen do komunalnega prispevka. Tuki je tudi primarna infrastruktura tako blizu, ne? Tako blizu primarna. Da pravzaprav ni sekundarne infrastrukture. V – praktično v stroških, ne? Saj veste, ne? Vodovod je kar – kar na Vilharjevi. Ali pa kar na – na, rekel bi – in globine ni, da bi do tja treba blo sekundarne vode pripeljat. Niti ni treba sekundarnih cest. Niti ni treba nič. Ti greš kar iz primarne ceste pravzaprav direkt v garažo. In tako naprej.

To pomeni, seveda, da je ta racionalnost, ki jo je mesto zagotovilo z FSI-jem. Z izrabo tega, ne? Mora oprostite mesto vsaj tolik vnovčiti, da ne bo dajal 3 milijarde za infrastrukturo – cestno infrastrukturo v tem primeru iz proračuna. Ne? Tako, da je ta metodološki pristop mogoče treba popraviti. Tako, kot je seveda to tuki nakazl tudi odbor. In jaz mislim, da bo to seveda do predloga možno narest. In, da bojo na koncu vsi zelo veseli, ker to bo sicer zgodovinski in največji projekt. Ali pa eden največjih projektov v Ljubljani. In bo zato tudi za infrastrukturo tudi najcenejši projekt v Ljubljani. In seveda, če bi mi poznali nekaj, čemur se reče – Mesto mora znat zajemat mestno rento. Potem ne bi Mesto zajelo samo stroške. Ti, ki so potrebni za to izgradnjo. Ampak bi si seveda še kakšen drug način mestne rente. To, kar nekaj danes podobnega je prispevek za uporabo stavbnega zemljišča, ne? Moralo zagotoviti takrat, kadar daje takšno gostoto investitorju na voljo. Investitorju na voljo, izkoristki bojo perfektni. Tako na strani Slovenskih železnic, ki bojo tukaj kot investitor nastopali. Kot na strani drugega kapitala. In, seveda to, da je tako veliko, omogoča seveda tudi izgradnjo infrastrukture oziroma omogoča izgradnjo tudi železniške postaje, ne? Prej, ko ni bilo plačnika komunalnega prispevka, ker je bilo bolj mal komercialnih programov na železniški postaji, al na tej prometni glavi. Takrat je bilo to težko dobit.

Tako, da ne se bat velikosti, rekel bi – komunalnega prispevka, ker je tukajle izrazito pozitiven za investitorje. In s tem je tudi garancija dana, da bo Mesto lahko realiziralo infrastrukturo na tem področju. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Naslednja je k besedi prijavljena gospa Majda Širca. Izvolite.

GA. MAJDA ŠIRCA

Pravzaprav bom čisto kratka in tudi mal se bom – se ne bom poglobila v to, kar je bilo dovolj natančno predstavljeno. Ampak vseeno, spoštovana županja, mene zanima, ali vi tudi verjamete v ta osnutek odloka? Ali se vam zdi kredibilen? Seveda to sprašujem v zvezi s tem, ko se vam ne – se vam ne zdi kredibilna načelnica, ki je ta odlok pripravljala, s svojimi službami? Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Na to vprašanje na tem mestu ne bom odgovarjala. Pripravlja odlok seveda načelnica in tudi vsa služba, ki ji mora biti v podporo.

Glede na to, da ni več želja po razpravi, ... razpravo torej zaključujem. Prosim? Ja, to pa nisem videla. Se opravičujem. Gospa Meta Vesel Valentinčič.

GA. META VESEL VALENTINČIČ

Hvala lepa. Tudi jaz bom kratka in se bom kar na mojo predgovornico navezala. Ona je spraševala o kredibilnosti, jaz pa sprašujem o tem, kdo bo ta posel opravljal? Če oziroma, ko vemo, da ste načelnico odstavila, ali pa jo odstavljate? Kdo bo ta posel peljal naprej?

GA. DANICA SIMŠIČ

Tisti, ki bo pač se prijavil na razpis. In na razpisu tudi bil izbran. Še kakšno tovrstno vprašanje? Ali želite novinarsko konferenco, mogoče? Ne. Dobro. Hvala lepa. Gospa Turšič, želite morda kaj reči?

... iz dvorane - /// nerazumljivo...

Dobro. Hvala lepa. Hvala lepa. Potem, kot rečeno, prehajamo k odločanju. In glasujemo o

PREDLOGU SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Osnutek Odloka o programu opremljanja za območje Potniškega centra Ljubljana, skupaj s pripombami iz razprave.

Obrazložitev glasu. Gospod Jazbinšek. Izvolite.

G. MIHA JAZBINŠEK

Glasoval bom za, ne? Gospa županja, zato, ker mislim, da bo gospa Turšič morala ta posel končat. Tudi z vsemi pooblastili. Kajti, na razpisu ne boste pravi čas uspeli dobit človeka, ki bi vam ta posel znal naprej peljat. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Dobro. Če ni več želja po obrazložitvah glasu. Prehajamo na odločanje.

Najprej ugotavljamo navzočnost.

Ugotavljanje navzočnosti zaključujem.
24 navzočih svetnic in svetnikov.

Glasujemo. Kdo je za tak predlog sklepa in kdo mu nasprotuje?
Glasovanje zaključujem.

24 ZA. 7 PROTI.

Ugotavljam, da je sklep sprejet.

S tem zaključujem 2. točko dnevnega reda. In prehajam k 3. točki dnevnega reda. Vsem, ki so sodelovali pri 1. in 2. točki se zahvaljujem. Tretja točka pa je

AD 3.

PREDLOG SKLEPA O DOLOČITVI CEN PROGRAMOV PREDŠOLSKE VZGOJE V JAVNIH VRTCIH, ZNIŽANJU PLAČIL STARŠEV IN REZERVACIJI

Gradivo za to točko ste prejeli s sklicem seje. Pred sejo pa ste prejeli še Poročilo Odbora za predšolsko vzgojo, izobraževanje in šport. Dodatno gradivo pristojnega oddelka. Ter amandmaje županje.

Prosim gospo Nado Pavšer, načelnico Oddelka za predšolsko vzgojo, izobraževanje in šport, da poda uvodno obrazložitev. Izvolite.

GA. NADA PAVŠER

Hvala lepa, gospa županja. Lepo pozdravljeni. Gospe svetnice in gospodje svetniki. Dovolite mi, da na kratko predstavim gradivo, ki ste ga v bistvu prejeli in za katerega je potrebno, da bi sprejeli Predlog Sklepa o določitvi cen programov za predšolsko vzgojo v javnih vrtcih. In seveda znižanju plačil staršev in rezervacije.

Skladno z Zakonom o vrtcih, je v bistvu občina ustanoviteljica, tisti pravni subjekt, ki odloča o cenah programov v javnih vrtcih. Cene programov se oblikujejo skladno z določili metodologije. In sicer metodologije, ki je bila sprej..., ki je opredeljena v Pravilniku o metodologiji za oblikovanje cen programov v vrtcih. Pravilnik določa, da občina, ustanoviteljica cene programov usklajuje enkrat letno. V primeru, da pride do bistvenih sprememb višine posameznih elementov cene programov, pa lahko tudi v vmesnem obdobju. Torej, pristojni organ lokalne skupnosti, skladno s tem pravilnikom, o metodologiji obravnava predlog cen. In s tem sprejme ustrezen sklep, najkasneje v roku šestdeset dni po predložitvi predloga teh cen.

Po določbi prvega odstavka 22. člena, so lokalne skupnosti v bistvu dolžne določiti cene programov, skladno s pravilnikom do – so bile dolžne, do 1.1.2004. Kar smo v Mestni občini Ljubljana, s sklepom mestnega sveta to tudi opravili. Ker pa so cene po metodologiji presegale veljavne cene za več, kot 10%, je bilo dvigovanje cen postopno. Tako imenovano, po predhodnem režimu, tudi skladno s takratnimi navodili Ministrstva za šolstvo in šport. To prehodno obdobje je zdaj mimo in z januarjem 2006 se v bistvu zaključuje. In postopno se prehaja na povečanje cen programov. Kjer pa mora občina uskladiti to razliko, z dejansko ekonomsko ceno storitve v javnih vrtcih.

Glede na to se seveda cena, ekonomska cena v javnih vrtcih povečuje. In se je povečala približno za – od 24 do 28%. Vendar v bistvu, če pogledamo, cena programov, ki je bila v – v vrtcih v tem prehodnem obdobju pocenjena, po takratnih merilih, postaja sedaj prava ekonomska cena. In sicer, glede na to, da se je mestna občina oziroma predlagamo, da ta ekonomska cena v Mestni občini velja in pomeni v bistvu, zaradi – predvsem je povečana zaradi povečanih plačil za zaposlene v vrtcih. Torej, povečane izhodiščne osnove in uveljavitve

dodatkov po kolektivni pogodbi vzgoje in izobraževanja. Ter uskladitve sredstev za materialne stroške in živila za otroke, z rastjo inflacije. Ter zaradi povečanja obsega dejavnosti. Kajti, v letošnjem letu imamo že sedaj kar 13 oddelkov več. Kar je seveda tudi, za kar smo seveda zelo zadovoljni.

Vendar pa to pomeni tudi nekaj sredstev več. In sicer je ocenjena vrednost vseh programov v letu 2006, v višini 12 milijard 826 milijonov. Kar predstavlja, kar 689 milijonov sredstev več. Oziroma 5,7% rast stroškov programov. Ker se je celotna razlika med do sedaj veljavno ceno, ki smo jo zagotavljali tudi skozi druge oblike iz proračuna in vsemi stroški v vrtcih. To se pravi ekonomsko ceno, krila iz proračuna MOL, bo predlagana uskladitev cen v proračunu Mestne občine Ljubljana, predstavljala rast sredstev za 252 milijonov. V ta sredstva so že upoštevana povečana sredstva za 160 milijonov SIT. In sicer k osnutku proračuna za leto 2006. Zaradi ohranitve poprečnih plačil staršev iz Mestne občine Ljubljana, na enaki ravni, kot v letu 2005.

To pomeni, če na kratko povzamem, da s 1.1. prehajamo na ekonomsko ceno storitve v vrtcih. Da pa istočasno do povečanja plačila staršev ne bo prišlo, ker so ta sredstva zagotovljena iz proračuna MOL. Predlagana v proračunu MOL.

Naj posebej še poudarim, da je število otrok iz drugih občin, se v ljubljanski občini povečuje. Kajti, druge občine bodo morale zagotavljati to ekonomsko ceno. V preteklih letih smo ugotavljali, da vrtec obiskuje okrog 1700 otrok. Letos v juniju jih je bilo že več. In predvidevamo – okrog 2000 otrok iz drugih in primestnih občin. Največ otrok prihaja, torej iz primestnih občin. Kar imate tudi, kot dodatno gradivo v prilogi. Torej, celo paletu, 132 občin. In v prilogi je tudi preglednica, koliko otrok imamo iz katere občine.

Od januarja, do oktobra 2005, smo občinam izstavili tudi račune za kritje razlike v ceni. V višini 676 milijonov. To je – plačilo izstavljenih računov znaša 619 milijonov. Iz preteklega leta smo prenesli še 95 milijonov.

Torej, iz sredstev, ki jih dobimo, želimo delno poravnati tudi plače v vrtcih, v višini 71 milijonov. Stanje razpoložljivih sredstev pa je na dan 2.11.2005 – 642 milijonov. To so sredstva, ki jih bomo porabili za kritje plač javnih vrtcev, glede na finančni plan, opredeljen v proračunu MOL za leto 2005.

Če pogledamo v dodatnem gradivu to prilogo oziroma razpredelnico, lahko ugotovimo, da je razlika med letom, proračunska razlika med letom 2005 in 2006 – za 251 milijonov. Torej, prilivi drugih občin 260 milijonov. In seveda plačilo staršev 177 milijonov – iz drugih občin. Medtem, ko plačila staršev v proračunskem razrezu znašajo blizu tri milijarde, dve milijardi in 900 milijonov.

Zdaj, v samem gradivu smo vam tudi nakazali, katere so tiste poglobitve rešitve. Na katerih podlagi, torej zakonski podlagi in pravilniku o metodologiji, smo v bistvu planirali sredstva za predšolsko vzgojo. Torej, cene programov v vrtcih, so v bistvu namenjene financiranju stroškov v vrtcih. Medtem, ko plačila staršev se določajo na drugi osnovi. To pomeni, tudi subvencijo, ki je opredeljena, subvencijo občine, kije opredeljena v 5. členu.

Predlagamo, da se oblikujejo in potrdijo cene za programe prvega in drugega starostnega obdobja kombiniranih oddelkov. In vzgojnovarstvene družine v dnevni programih. Ker v pripravi predloga sklepa v nobenem vrtcu ne izvajajo poldnevni programov, predlagamo cene poldnevni programov – bolj na zalogo, da bodo imeli vrtci osnovo za financiranje in določitev plačila staršev za eventualno odprtje oddelkov v naslednjem šolskem letu. Tudi dopolnilni program, ki ga mestna občina financira, kot so Cicibanove urice, kot promocija javnih vrtcev. In možnost vključevanja otrok izven vrtca, v vrtčevske programe. Trenutno izvajajo trije vrtci. Ki imajo ustrezne kadrovske in materialne možnosti. Sicer pa bi lahko to v prihodnosti zagotavljali tudi v ostalih vrtcih. S potrditvijo cen bomo vrtcem zagotovili potreben obseg sredstev za izvajanje javne službe. Zlasti to velja za uskladitev višine zneska,

za kritje materialnih in nematerialnih stroškov ter živil za otroke. Medtem, ko plače v vrtcih financiramo na podlagi aktualne mesečne situacije, neposredno iz proračunske postavke.

Glede na to, ker je v gradivu razdelano tudi, s tabelami, na kakšen način in koliko sredstev je predvidenih v posameznih vrtcih, želela poudariti, da tudi v letošnjem, v proračunskem obdobju in šolskem letu, predlagamo tudi, kot dodatno spremembo 40% rezervacijo v posameznem plačilnem razredu za poletno obdobje. In ne nazadnje tudi zdravstveno rezervacijo, če pride do obolenja otrok.

O vlogi, bi o predlogu sklepa lahko odločal pristojni Oddelek za predšolsko vzgojo. Enako, kot že odloča o vlogah za znižano plačilo vrtcev. Razlika v tako znižanem plačilu staršev, že sedaj bremeni proračun MOL, tako, kot velja to po zakonodaji. Torej, rezervacijo lahko uporabljajo tudi otroci iz drugih občin. Če le te soglašajo.

Cilj predlaganega sklepa je izvajati naše ustanoviteljske pravice po predpisih. Zagotavljanje nemotenega finančnega poslovanja zavoda. Torej, vrtca, katerega ustanovitelj je Mestne občina Ljubljana. Zagotavljanje izvajanja javne službe. Skladno s potrebami staršev. In po, seveda, predpisanih normativih in standardih, skladno z zakonom in skladno z veljavno metodologijo. S sprejetjem predlaganega sklepa Mestne občine Ljubljana, mestna občina izpolni obveznost ustanovitelja, uskladi cene v vrtcih, skladno z veljavnim podzakonskim aktom. Na ta način bomo določili enotno cenovno politiko mestne občine, za plačilo staršev, za programe v vrtcih. In zadrževali delež plačil staršev na dolgoletnem poprečju, to je 20 do 24 % kritja vseh stroškov v vrtcih MOL. To se pravi, da starši v povprečju plačajo 23% obstoječe ekonomske, torej zdaj izračunane ekonomske cene, kot je cena storitve v vrtcih. Torej, ta ekonomska cena je v bistvu – to je novost, s 1.1.2006 – enaka in enotna za celo Slovenijo. Glede na to, da ne vemo, kako bodo se obnašale druge občine, ker bodo tudi morali uskladiti ceno, bomo mi v bistvu – so – lahko nastopijo razlike pri plačilu staršev. Ker mi bomo želeli zagotoviti plačilo ekonomske cene. Naj pa rečem, da je to – ostaja en odprt problem. S katerim je seznanjeno tudi Ministrstvo za šolstvo in bo verjetno tudi za druge občine predvidelo, če ne bo prišlo do subvencij cen. Tudi postopno povečanje cene v drugih občinah za starše, ne več, kot za 10%. Torej, mestna občina, v mestni občini so ta sredstva v proračunu prerazporedili. Torej, tukaj naj ne bi prišlo do povečanja cene za starše.

Toliko bi imela k obrazložitvi. V kolikor bodo še kakšna vprašanja, pa bi potem na koncu lahko odgovorili. Glede na to, da je vsebina dokaj celostno zastavljena in ker gre v bistvu za vzpostavitev ekonomske cene, na osnovi vseh predpisov, ki veljajo. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa tudi vam. Zdaj pa prosim gospoda prof. dr. Stanislava Pejovnika, predsednika Odbora za predšolsko vzgojo, izobraževanje in šport, da poda stališče odbora. Izvolite prosim.

G. PROF. DR. STANISLAV PEJOVNIK

Hvala lepa gospa županja. Spoštovane kolegice in kolegi. Odbor za predšolsko vzgojo, je imel sejo, izredno sejo, 17. novembra. Celokupno poročilo ste prejeli. Iz tega poročila bi v skrajšani obliki povedal samo dve, po moje res – tri pomembne točke.

Prvič – odbor podpira sprejem Predloga Sklepa o določitvi cen programov predšolske vzgoje v javnih vrtcih in znižanju plačil staršev in rezervaciji. Odbor je na sami seji zahteval dodatna gradiva, ki ste jih danes v pisni obliki dobili. Predvsem nas je zanimala analiza o številu otrok iz drugih občin, ki so v ljubljanskih vrtcih. Zelo na hitro lahko vidite, da je teh otrok v ljubljanskih vrtcih skoraj 2000. Ali 20% vseh vrtcev, vseh otrok v vrtcih. Druga stvar, ki nas je skrbela pravzaprav, na odboru pa nismo našli ustreznega pravnega pojasnila, je – ali lahko naša odločitev povzroči neenakost staršev in otrok v ljubljanskih vrtcih, glede na stalno

prebivališče staršev. Da bi popolnoma korektno odgovorili na to vprašanje, je oddelek zaprosil za stališče pristojni sektor Ministrstvu za šolstvo in ga bomo v kratkem dobili. Pravna služba ljubljanske občine pa meni – iz , že iz tega, da je gradivo na današnji seji, da je gradivo korektno. In tretja stvar – odbor poziva županjo, gospo Danico Simšič, da v razumnem roku opravi dogovore z župani obmestnih občin. Kajti, največje število otrok v ljubljanskih vrtcih je prav iz obmestnih občin. O primerni udeležbi pri subvencioniranju. Predvsem pa, o deležu teh primestnih občin pri investicijah v tiste javno vzgojne izobraževalne zavode na področju Mestne občine Ljubljana, v katerih so otroci iz teh občin. To, gospa županja in spoštovane kolegice in kolegi, bi bilo kratko poročilo iz seje odbora.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Želi besedo predsednik Statutarno pravne komisije? Ne želi. Odpiram razpravo o aktu v celoti Nato pa bomo prešli na razpravo o členu, h kateremu je bil vložen amandma. Želi kdo razpravljati? Doc. dr. Gomišček. Izvolite.

G. DOC. DR. GREGOR GOMIŠČEK

Ja, če nobeden ne želi razpravljat, bom pa vsaj jaz kakšno rekel. Jaz moram reč, da pozdravljam to potezo občine, da enostavno ne zvrne na pleča ljudi dodatnih petindvajsetih procentov. Pa če še seštejemo 5% povišanje stroškov. Bi to pomenilo skoraj 30% povišanje za starše. To se mi zdi, da bi bilo res katastrofalno.

Se pa na drugi strani vprašam, mislim, da je to tema, ki jo je dr. Čepar vedno zagovarjal v tem mestnem svetu, ali pa vsaj dal v razmislek. In, ker ga ni tukaj, bom mogoče jaz to vprašanje postavil. Kako je z nadomestili za starše oziroma stare starše otrok, ki niso v vrtcih? Ne? V bistvu zgleda zdaj situacija taka, da mesto ogromno denarja da za tiste otroke, ki so v vrtcih, ki jih je ustanovilo mesto. Vemo pa, da je – da je ogromno otrok, ki jih čuvajo razne stare mame. Mame, ki nimajo službe. Pa ne nazadnje tudi nekateri, nekatere druge osebe. In – te morajo pa – al zastonj čuvat otroke. Ali pa morajo starši polno plačevati. Tako, da nekako dobi človek vseeno občutek, da imamo nekatere otroke, ki so nekako po svoje, vsaj kar se občine tiče in prispevka občine za njihovo varstvo, veliko bolj privilegirani, kot ostali. Hvala.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa. Gospod Jarc.

G. MIHAEL JARC

Ja. Drage svetnice, županja, svetniki. Namreč, načelno tudi jaz pač pozdravljam pocenitev, torej oskrbnine v vrtcih za starše, s stalnim prebivališčem v Mestni občini Ljubljana. Glede na načelo, da dohodnino plačujemo občini, v kateri imamo stalno bivališče. Je pač rešitev, ki se je je poslužil oddelek oziroma Mestna občina Ljubljana, lahko korektna. Me pa skrbi, kaj se bo zgodilo, ko bodo starši iz sosednjih občin oziroma iz drugih občin, od koder torej so njihovi otroci v ljubljanskih vrtcih - ti še pravzaprav ena petna od skupnega števila – če računamo, da je slabih 11 000 otrok. Od tega pa skoraj 2000 iz drugih občin. Kaj se bo zgodilo, če bodo začele deževati množične odpovedi, glede na drastično podražitev, ki jo uvajamo za starše oziroma za otroke iz drugih občin, ne? To se lahko hitro zgodi. In že januarja, februarja, bomo verjetno soočeni s posledicami. Ob vsaki razpravi glede podražitev oskrbe v vrtcih, sem problematiziral število zaposlenih, glede na število otrok. Namreč, podatki, ki smo jih dobili na mizo kažejo, da je v vrtcih zaposlenih skupaj 2173 ljudi. To je

skoraj toliko, kot ma zaposlenih ljubljanski Holding. Ves ljubljanski Holding. Pri 11 000 otrokih, to pomeni, da pridejo štiri otroci na enega zaposlenega. Jaz vem, da bom spet deležen odgovora, češ, da so to normativi, ki jih postavlja ministrstvo. Ja, seveda, normativi so pač, kakršni so. Ampak, kljub temu me pa skrbi – torej, nekatere razlike v teh normativih. Recimo, tukaj na strani 10 – imamo recimo Vrtec Pedenjped. S sedemindvajsetimi oddelki. 482 otroki. Ima tri ravnateljce in pomočnike ravnateljca. Vrtec Šentvid ima več oddelkov. Trideset oddelkov. Pa več otrok – 518, pa ima samo dva ravnateljca in pomočnika ravnateljca. Zdaj, ali za en vrtec velja normativ. Za drug vrtec pa ne velja. So tudi razlike med številom oddelkov, številom otrok in strokovnimi delavci. Torej, je nek – po domače rečeno – luft, v teh normativih. Namreč, kok časa bo, bi rekel – še trajalo to, bi rekel, normativsko prenapihovanje zaposlenih, glede drsenje v demografski samomor, ki smo mu priča? Seveda, zdaj nam nekako te normative držijo gor otroci iz drugih občin. Se pravi, ena petina otrok. Slej ali prej se bo treba bi rekel soočiti tudi z odpuščanjem delavcev v tem delu javnega sektorja. Namreč, delež javne porabe v družbenem produktu, družbenem produktu stalno narašča. To se pravi, država – država oziroma javna uprava ne odpušča. V javni upravi ni nikoli, nikdar nobenega viška. Nobenega stečaja. Medtem, ko delavci v proizvodnji, jih gre pa na cesto vsak dan na desetine, če ne stotine.

Namreč, zanimiva bi bila tud primerjava med številom zaposlenih na – torej, število otrok na zaposlenega v sosednjih državah. Jaz sem prepričan, da tam, ta razmerja – med številom otrok na enega zaposlenega, niso tako nizka, kot pri nas. Bral sem podatek pred dnevi v časopisu, da je v osnovnih šolah, torej Slovenije v vrhu po številu otrok na enega zaposlenega v osnovnih šolah. Verjetno je, bi rekel, glede na starostno strukturo in gibanje, demografsko gibanje, podobno tudi v vrtcih. Se pravi, da je razmerje med številom otrok na enega zaposlenega, bistveno višje, kot v sosednjih državah. Torej, tukaj bo treba nekaj naredit. To v nedogled ne bo šlo. Veste, da so v šoli šli na nivojski pouk. Samo zaradi tega, da ni bilo treba učiteljev odpuščat. Tudi v vrtcih se verjetno dela marsikaj. Tudi devetletna šola je bila – predvsem in zgolj zaradi tega, da se ne bi odpuščalo učiteljev. Torej, to v nedogled ne bo šlo. Mi se bomo verjetno že v marcu, aprilu soočili z odpovedmi. Jaz jih kar zdele ocenjujem. Teh, skoraj dva tisoč staršev – bo odpovedi prišlo sedemsto. Hvala.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika, dr. Štrajn.

G. DR. DARKO ŠTRAJN

Hvala lepa. No, jaz bi samo rahlo ugovarjal temu, ne? Da so določene spremembe v izobraževanju bile uvedene samo zato, da bi se ohranjala delovna mesta. Mislim, da, skratka, da je to podcenjevanje, bi rekel, vsega tega strokovnega dela, ki je bilo tu vloženo. In, da so bile tle precejšnje primerjave z drugimi državami. In so še zmeraj so države, ki imajo velik nižje normative v razmerju med številom otrok in številom učiteljev. In tako dalje. V – isto velja za vrtce. Samo zdaj pač konkretnih podatkov najbrž ne bi bilo smiselno navajati. Mislim, da mi lahko verjamete. Hvala lepa.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Replika na repliko, kolega Jarc.

G. MIHAEL JARC

Ja, gospod Štrajn, navedite jih, saj to vam bo vzelo samo par sekund časa. Jaz sem samo povedal, kaj sem v Delu prebral. Kar velja za osnovne šole. Nisem rekel, da so bile spremembe v osnovnem šolstvu, nivojski pouk, devetletka uvedene – samo zaradi demografskih sprememb. Oziroma padca natalitet. Ampak sem rekel – tudi zaradi demografskih sprememb.

G. MILOŠ PAVLICA

Hvala lepa. Želi še kdo razpravljati? Ne želi. Potem pa prosim predstavnico predlagatelja za odgovore za postavljena vprašanja in dileme.

GA. NADA PAVŠER

Glede na to, da prvo vprašanje se je nanašalo, kako bomo zagotovili v bistvu varstvo. Torej, iz javnih sredstev, za otroke, ki niso vključeni v javne vrtce. To je približno 30% takih otrok. In mislim, da je dejansko res treba razmišljati tudi o tem. In kako, na kakšen način bi zmanjšali tudi to črno varstvo. Kot se temu reče. Vendar, za enkrat ni zakonske podlage. Tako, da bi bilo zelo dobro, da bi ta opozorila tudi prišla na ustrezno – na ustrezno mesto. In ne nazadnje bomo tudi znotraj strategije za predšolsko vzgojo, ki jo pripravljamo, tudi predvideli tovrstne nastavke, kako tudi v večji meri vključit otroke, ki so zdaj v privatnem, ali v kakem varstvu – v javne vrtce oziroma poiskati nove oblike.

Glede na naslednje vprašanje, kaj se bo zgodilo, če bodo množično izpisovali iz drugih občin otroke iz ljubljanskih vrtcev. Moram poudariti, da v bistvu, za vse občine velja isto. Torej, povsod bo mogla začeti veljati ekonomska cena. In zaradi tega bodo občine, ki imajo, kot jaz rečem – škarje in platno – mogle predvideti, ali, da cene za plačilo staršev same znižajo na minimum. Ali, da zagotovijo dovolj prostora v svojih občinah. Največkrat peljejo, vozijo oziroma so otroci iz drugih občin zaradi – ali premalo prostora. Oziroma tudi večjih, celo večjih cen za plačila staršev, ker nekatere občine seveda ne dajejo teh popustov. Ob tem primeru, ko metodologija velja za vse v Sloveniji. Od 1.1.2006 – pa se seveda tudi že nekatere primestne občine, iščejo pri nas informacije, da bi poskušale tudi subvencionirati otroke v svoji občini, kot na primer občina Domžale, pa še nekaj. Kjer gre za večje število otrok.

Naslednje vprašanje, k – glede zaposlitve in prekomernih normativih. Glejte, mi spremljamo zaposlovanje in tudi stanje in gibanje otrok v vrtcih. Glede same zaposlitve pa naj poudarim, da torej vsako leto, že v septembru, smo pripravili skladnost z normativi. In standardi. Sistemizacijo za posamezen vrtec. To pomeni, skladno s številom otrok in zaposlenih. Tako, da kakšnih viškov tukaj za enkrat ni. In tudi vse ostale zadeve pa bomo spremljali in sproti prilagajali, če bo potrebno.

Skratka, toliko, če nisem odgovorila na hitro na vsa vprašanja, pa lahko tudi še pozneje. Hvala lepa.

GA. DANICA SIMŠIČ

Hvala lepa tudi vam za ta dodatna pojasnila. Kot rečeno, je razprava končana. Tako, da prehajamo k razpravi o 6. členu. In pa seveda k amandmaju, ki sem ga predlagala, ki je sicer popolnoma redakcijske narave in, ki se glasi: V 6. členu se številka 6, nadomesti s številko 5. Želi kdo o tem razpravljati? Ugotavljam, da ne. Razpravo zaključujem. In prehajamo k odločanju o

AMANDMAJU, ki sem ga prebrala.

Ugotavljamo navzočnost.

Ugotavljam navzočnosti zaključujem.
25 navzočih svetnic in svetnikov.

Glasujemo. Kdo je za in kdo je proti temu predlogu?
Glasovanje zaključujem.

ZA 28. PROTI NIHČE.

Ugotavljam, da je amandma sprejet.

In zdaj dajem na glasovanje

PREDLOG SKLEPA:

Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejme Predlog Sklepa o določitvi cen programov predšolske vzgoje v javnih vrtcih, znižanju plačil staršev in rezervaciji, skupaj s sprejetim amandmajem.

Glasujemo. Kdo je za tak predlog sklepa? In kdo mu nasprotuje?
Glasovanje zaključujem.

29 svetnic in svetnikov ZA. NIHČE PROTI.

Ugotavljam, da smo 3. točko zaključili. In v tej, pri tej točki, glede na to, da smo danes naredili zelo veliko – prekinjam sejo.

Zapisala:

Elizabeta Vadnal

Ljubljana, 24. novembra 2005