

MESTNA OBČINA LJUBLJANA
ČETRTHNA SKUPNOST MOSTE
Ob Ljubljanici 36 a, 1000 Ljubljana
tel: 01 544 23 75 faks: 01 544 23 76
e-pošta: mol.moste@ljubljana.si

Številka: 371 – 28/2009 – 16 (15209)
Datum: 16. 09. 2009

Članicam in članom
Mestnega sveta MOL

Zadeva: **OSNUTEK ODLOKA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ODLOKA O
CESTNOPROMETNI UREDITVI – mnenje in predlogi Sveta ČS Moste**

Zveza: gradivo 31. seje Mestnega sveta MOL

Svet Četrtna skupnosti Moste (naprej ČS Moste) predlaga (na osnovi obravnave na 28. seji Sveta ČS Moste), da se osnutek »ODLOKA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ODLOKA O CESTNOPROMETNI UREDITVI« ponovno pripravi:

- ker za okolje ČS Moste (parkirna cona izven mestnega središča – severni del Kodeljevega) določa plačevanje parkirnih mest (dovolilnica ali taksa), kar je nesprejemljivo zaradi nedokončanih prometnih sprememb in po letu dni nemogočih razmer prebivanja (obnovitvena dela podzemnih napeljav v ulicah okolja severnega Kodeljevega),
- ker iz osnutka ni možno razbrati, kakšni so kriteriji za določitev »parkirne cone 2« - od kod do kod sega cona 2 (le za ožje središče so meje bolj jasne), kje se konča »parkirna cona 2« in prične »parkirna cona 3«, itd., (občane ČS Moste precej bega tudi to, da so v predpisih o stavbnih zemljiščih v III. območju, katera se določajo tudi glede na prometno lego, javni prevoz...), torej – ali naselja v ČS Moste sploh spadajo v »parkirno cono 2«?,
- ker sedanji osnutek dopušča možnost zaračunavanja/plačevanja parkiranja za parkirna mesta, ki so jih občani ŽE plačali ob nakupu stanovanj (kot zaskrbljeno sporočajo prebivalci naselja Nove Fužine in sprašujejo, v katero parkirno cono pravzaprav sploh spadajo oz. bodo spadali),
- ker bi se moralo pred širitvijo plačevanja parkiranja na parkirne cone izven ožjega središča urediti površine za mirujoči promet (parkiraj in se odpelji), izboljšati-posodobiti javni mestni prevoz in povezave,
- ker ni razvidno, ali so določila osnutka usklajena s SPN in IPN Ljubljane,
- ker ni razvidno, kaj in kako se bo urejal mirujoči promet za vse tiste, ki v Ljubljano prihajajo in v Ljubljani nimajo stalnega bivališča (študentje, delavci, poslovni partnerji, drugi brez stalnega bivališča) in v njej ostanejo skoraj ves dan ali pa več dni (oziroma daljši čas, počitnice, obiski) in brez stalnega bivališča ne morejo dobiti dovolilnice,
- ker (glej zgornjo vrstico) osnutek navdaja z bojznijo, da bo prometna utesnjenost postala v Ljubljani še večja, za prebivalce in tiste, ki prihajajo, pa vse bolj neprijazna, študij in delo v njej pa ovirano in manj uspešno, v obrazložitvi osnutka take posledice niso predvidene in razložene, pravzaprav tudi pozitivne posledice niso dobro razložene, le redarjem se očitno s temi določili lajša delo,

- ker bi morali stanovalci določene parkirne cone dobiti dovolilnice brezplačno, dijaki/študentje in redno zaposleni, ki se vozijo na delo, pa seveda tudi (saj površine »parkiraj in se odpelji« večinoma še niso narejene),
- ker bi se moralo prej urediti parkirne možnosti okoli lokacij in objektov, ki so za občane posebnega pomena (očesna klinika na Grablovičevi, pediatrična klinika, okoli zdravstvenih domov, itd.),
- ker se po površinah za vožnjo in parkiranje ob ulicah vozijo tudi osebe s posebnimi potrebami, ker na pločnikih (zlasti v območjih navzven od mestnega središča) večinoma niso urejene klančine, ki bi na pločnikih omogočale uporabo invalidskim vozičkom, niso še večinoma urejene površine za kolesarje, itd.,
- v 2. členu osnutka (ki spreminja 17. člen) je pojem »vozilo« preširoko in lahko opredeljuje tudi tovorno vozilo, ni razumljiv tudi pojem »območje« stalnega bivališča – je »območje« omejeno na določeno ulico, naselje, četrt...?,
- v 9. členu osnutka (ki dodaja 38. a člen) glede na tekst nismo mogli (verjetno znali?) izračunati proste vrzeli med pešci, ki bi se ujemala z navedeno kvadraturo v osnutku.

Predlagamo in pojasnjujemo še (ter seveda prosimo za jasnejšo obrazložitev):

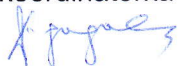
V severnem delu Kodeljevega se je šele uvedel enosmerni promet na način, ki ne upošteva dokončne ureditve (gradbena dela na podzemnih napeljavah) in v določenih naseljih ne upošteva že obstoječega stanja (v ceni stanovanja m² v naselju Nove Fužine prebivalci trdijo, da so že plačali 1,1 parkirnega mesta ob nakupu stanovanja).

Uvedba enosmernega prometa v določenem naselju je velika sprememba v načinu prebivanja za prebivalce in druge obiskovalce (medsosedske spori, uzurpacija površin ob stanovanjskih hišah in blokih, itd.), zato bi se moral plačljiv sistem parkiranja na javnih površinah obravnavati in nato uvesti šele po 2-3 letih prilagajanja in odpravljanju napak na osnovi skupnega preverjanja na kraju samem in pisne uskladitve OGD in določene ČS. Na Kodeljevem ob uvedbi enosmernega prometa praksa kaže na vrsto pomanjkljivosti pri prometni signalizaciji, zarisih parkirnih mest /nekatera se »odpirajo« v drevesa/, pri klančinah za invalide, pri višini robnikov pločnikov, pri višinah pokrovov podtalne infrastrukture, itd. Prebivalci navedenega dela Kodeljevega so več kot leto dni živeli v nemogočih razmerah zaradi gradbenih del – prah, hrup, tresljaji, zapore prometa, otežen prihod domov in od doma, in seveda močno negodujejo zaradi morebitnega plačevanja parkiranja. Opisane razmere še niso prenehale.

V naselju Nove Fužine pa so bile parkirne površine (tako trdijo prebivalci) vsebovane v ceni m² stanovanja (1,1 parkirnega prostora na stanovanje) in je potrebno pričakovati velik odpor s strani prebivalcev, s tem da nam že sedaj očitajo, da ne morejo ugotoviti, v kateri parkirni coni sploh so in da bi to morali občani videti iz odlokov.

Lep pozdrav.

Pripravila:
Darja Gogala
koordinatorka VI




Stanislava Marija FERENČAK MARIN
predsednica Sveta Četrtne skupnosti Moste
Mestne občine Ljubljana

Poslano/vročiti:

- članice in člani Mestnega sveta MOL,
- g. Zoran Jankovič, župan MOL,
- OGD MU MOL,
- zbirka dokumentarnega gradiva.

V vednost:

- g. Jani Möderndorfer, podžupan MOL,
- g. Vojko Grünfeld, direktor SLS MU MOL.