

KRAJEVNA SKUPNOST  
KRANJ - CENTER  
Tomšičeva 21, 4000 Kranj  
tel. 04/ 2022 141

Številka: 8/17  
Datum: 20.2.2017

MESTNA OBČINA KRANJ  
Svet  
Slovenski trg 1  
4000 Kranj

**Predmet:** MNENJE sveta KS Center po 64. členu Statuta MO Kranj - Odlok o urejanju prometa v Mestni občini Kranj – prva obravnava

Po proučitvi osnutka Odloka o urejanju prometa v Mestni občini Kranj – prva obravnava (v nadaljevanju: Odlok) ugotavljamo, da je Odlok **pomanjkljivo pripravljen, škodljiv in neprimeren za nadaljnji postopek.** Pozivamo, da se Odlok umakne z dnevnega reda seje mestnega sveta, dokler se gradivo ne dopolni z vsemi manjkajočimi podatki in se ne poiščejo s KS Center in drugimi prizadetimi krajevnimi skupnostmi usklajene rešitve.

#### A. SPLOŠNE PRIPOMBE

##### 1. Nestrokovna ocena stanja in razlogov za sprejem Odloka

Ocena stanja navaja, da je »najbolj problematična ureditev prometa znotraj območja za pešce«, da je »preveliko število izdanih dovolilnic, saj kriteriji za izdajo dovolilnic niso dovolj jasno zapisani«, da je »območje za pešce prenasičeno z avtomobili«. **Gre za pretirane in nestrokovne trditve, ki slonijo na subjektivnih predsodkih in ne na objektivnih podatkih.**

a) Podatki o številu gospodinjstev in prebivalcih ter o številu dovolilnic v območju za pešce pokažejo drugačno sliko:

Število gospodinjstev	Število stalnih prebivalcev	Število začasnih prebivalcev
556	1238	316

Vir: preglednico je občinska uprava posredovala 11.5.2016 na zaprosilo KS Center

Št. dovolilnic za stalno prijavljene prebivalce	Št. dovolilnic za začasno prijavljene prebivalce	Št. dovolilnic za podjetja/izredno	Intervencija	Skupaj
531	118	313	28	<b>990</b>

Vir: preglednica je povzeta z občinskega gradiva Odlok o ureditvi in pravilih cestnega prometa v MOK, maj 2016

Približno 1.500 prebivalcev v 556 gospodinjstvih ima torej 649 dovolilnic, to je približno 1,16 avtomobila na gospodinjstvo. Število avtomobilov na gospodinjstvo je v mestnem jedru pod slovenskim povprečjem, ki znaša 1,3.<sup>1</sup> **Kje je tu podlaga za trditev o prenasičenosti?**

Kriteriji za izdajo dovolilnic za stanovalce so povsem jasno zapisani in o njih ni dvoma (stanovalec mora imeti prijavljeno stalno ali začasno prebivališče; ne sme imeti lastne garaže; v takem primeru je upravičen do največ ene dovolilnice – 1. odstavek 5. člena veljavnega odloka).

Res pa je, da niso določeni kriteriji, na podlagi katerih lahko župan s sklepom izda dovolilnice pravnim osebam, gospodarskim javnim službam, občinskim organom pa tudi z občino povezanim osebam, javnim zavodom itd. Občina periodično izvaja revizije dovolilnic, izdanih stanovalcem (zadnja je bila izvedena v preteklem letu), medtem ko revizije dovolilnic na podlagi sklepa župana **ni izvedla**. Izgovori, da za kaj takega nima pravne podlage, so izmišljeni. Na enak način, kot je bila dovolilnica podeljena (s sklepom župana), se jo lahko tudi odvzame, če imetnik ne izkazuje več utemeljenega razloga. Tudi sicer je revizija dovolilnic poslovnim subjektom marginalen problem, ki je rešljiv z manjšo dopolnitvijo obstoječega odloka.

**b) Najostreje zavračamo argument, da zaradi prometa prihaja do hudih preobremenitev tlakov.** Tlaki, predvsem na Maistrovem trgu, so poškodovani zaradi zgrešenega projektiranja in slabe izvedbe, ne zaradi prometa vozil! Omejevati promet z argumentom varovanja tlakov je neumnost brez primere: saj so tlaki vendar namenjeni odvijanju prometa! V mestu je potrebno dostavljati energente, obnavljati nepremičnine, odvažati smeti, pluziti sneg... Naj se vse to opravlja s samokolnicami?



Fotografija na levi je ujela 50 (petdeset!) tonsko avtodvigalo, ki je po naročilu občine prečkalo razpadajoči Maistrov trg in zavilo na Reginčevo ulico, da bi opravilo gradbena dela na Letnem gledališču Khislstein. Problem ni zgolj v tem, da **se občina požvižga na lastna pravila, ko gre za njene interese, ampak da je uporaba težkih vozil nujno potrebna pri obnovi vsake nepremičnine, pluzenju itd.** Tlaki morajo biti zato projektirani tako, da prenesejo tudi takšne obremenitve.

**c) Trenutna ureditev omogoča brezplačen vstop v mestno jedro v trajanju 30 minut med**

<sup>1</sup> Podatek s spletne strani SURS, Evropski teden mobilnosti 2013.

4. in 19. uro. Gotovo na ta način (z listkom) vstopijo tudi vozila, ki ne opravijo »dostave« v pravem pomenu besede; **toda ali gre res za tako velik problem**, da je utemeljeno porušiti ureditev, ki na poceni, enostaven in nebirokratski način omogoči, da se opravi vsa kratkotrajna dostava? **Zakaj ni v obrazložitvi stanja s tem v zvezi navedene nobene številke?**

Podatki o količini prometa v mestnem jedru namreč kažejo, da je promet v sorazmerju s številom prebivalcev (1.500 – stanje maj 2016) in številom kartic (990 – stanje maj 2016). Količina prometa je obvladljiva in ustaljena:

	oktober 2013	april 2016
Dnevno št. vhodov v mesto (dovolilnice+listki)	1227	1133
Dnevno št. izhodov iz mesta (dovolilnice+listki)	1184	1033

Vir: Planing d.o.o., Prometna študija – delovna verzija, oktober 2013, str. 3; občinsko gradivo Odlok o ureditvi in pravilih cestnega prometa v MOK, maj 2016

**Promet v mestu torej ne narašča. Tisti, ki kljub temu trdijo, da je v mestu preveč prometa, naj povedo, katera količina je potemtakem prava, in tudi prevzamejo odgovornost za zapiranje podjetij in odhajanje stanovalcev.** Zapleten sistem plačljivih dovolilnic za dostavljalce in serviserje (tudi po 200 evrov na dovolilnico) ter časovnih omejitev, ki jih predvideva novi Odlok, bo namreč privedel do tega. Na primer: po dostopnih podatkih v trgovino Mercator na Maistrovem trgu dostavlja 20 različnih dostavljalcev – ali kdo resno pričakuje, da bo Mercator odštél 4.000 evrov letno samo za dovolilnice za stari Kranj?! Da bodo dostavljalci po 9. uri zjutraj lahko do trgovine prenašali tovor peš?!

d) Če bi občina hotela preganjati verižno izstopanje, bi to lahko že zdavnaj storila, tudi s popravki obstoječega odloka. KS Center je v preteklosti večkrat opozorila mestno redarstvo, naj ukrepa, vendar za to ni bilo interesa.

e) Trditev, da določila trenutnega Odloka »dovoljuje parkiranje praktično na katerikoli javni površini v območju za pešce«, je neresnična. Odlok dovoljuje zgolj to, da se vozilo ustavi na javni površini za 30 minut (z označenim časom prihoda in vidno dovolilnico oziroma vstopnim listkom), nato pa je treba vozilo umakniti na označeno parkirno površino. **Ljudje, ki v mestnem jedru živijo in poslujejo, imajo pravico, da neovirano dostopajo do svojega doma in poslovnega prostora. Upravičeni so do časa, ki je potreben za raztovarjanje in natovarjanje ter vstopa in izstopa oseb. V mestu ne živijo samo ljubitelji pešačenja in bicikliranja, ampak tudi starejši, bolni, nepokretni ter družine z majhnimi otroki.**



Parkiranje tovornjakov, kombijev, avtomobilov, viličarjev... od jutra do večera na Glavnem trgu, in to več dni zapored, je za občino sprejemljivo, kadar so v igri finančni interesi, povezani z oblastjo (slika levo: s tovornjaki filmske ekipe, ki je več dni snemala tv oglas v mestnem jedru, zaparkiran Glavni trg). Nič

ni narobe s tem, da si podjetniki v mestnem jedru prizadevajo poslovati pozitivno in jim občina to omogoči z bolj življenjskim prometnim režimom. **Tisto, čemur KS Center nasprotuje, so dvojni standardi in hinavščina mestne oblasti.** Svoje življenjske in poslovne potrebe imajo tudi drugi krajanji in podjetniki, vendar za njih ni razumevanja: kar jih čaka, je popolna prepoved prometa po 9. uri in globe.



**f) Zavajajoča je trditev, da so težave tudi z nočnim parkiranjem, ki ga veljavni odlok izrecno dovoljuje na nekaterih stranskih ulicah in da so parkirana vozila onemogočala dostop do intervencijskih poti. Če že, so dostop do intervencijskih poti onemogočala kvečjemu nepravilno parkirana vozila in ne tista, ki so bila parkirana skladno z odlokom.** Ta problem je prisoten povsod, tudi npr. na Zlatem polju (slika levo: nepravilno parkiranje na pločnikih podnevi in oviranje intervencijske poti do šole F. Prešerna ogroža

prometno in požarno varnost otrok!). Zakaj se ne bi za spremembo ukvarjali tudi s prometnimi anomalijami v drugih KS?!

Ukinitev nočnega parkiranja na nekaterih delih stranskih ulic ne bo v ničemer preprečila nepravilnega parkiranja ali izboljšala dostopa do intervencijskih poti; samo povečala bo manko parkirnih mest, ki naj bi jih po normativih že zdaj primanjkovalo okrog 1.450.<sup>2</sup>



**g) Argumenti o manjši varnosti pešcev in ostalih udeležencev so namišljeni. Koliko nesreč, v katerih sta bila udeležena motorno vozilo in pešec oziroma kolesar, se je v zadnjih desetih letih pripetilo v mestnem jedru? Po naših podatkih niti ena.** Glede v prometnih nesrečah podrhtih dreves je raba množine neutemeljena. Padlo je samo eno drevo, in sicer tisto, ki ga je projektant obnove javnih površin zasadil sredi Poštne ulice in tako izzval par prometnih nesreč, saj nihče, ki je pri zdravi pameti, ne

pričakuje, da sredi vozišča poganja drevo. (slika levo: drevo sredi Poštne ulice pred odstranitvijo – glej puščico – ovira pluzenje in odvoz snega v jutranjih urah, posledično že nastaja prometni zastoj; bralec naj bo pozoren tudi na velikost gospodarskih vozil na sliki, ki jih občinski izvajalec uporablja za čiščenje »občutljivih« tlakov).

<sup>2</sup> Tako Študija mirujočega prometa, ki jo je naročila občina in v kateri je zapisano, da je največji primanjkljaj parkirnih mest zaznan prav v mestnem jedru (točka 4.4. Študije – Faza 2, december 2015).



**Ta prometna nesreča ni argument za zaporo prometa, temveč argument za odškodninsko odgovornost projektanta ter tistih oseb, ki so zanikrno pripravljen projekt obnove mestnih trgov in ulic potrdili.**

**h) Ob argumentih o večji onesnaženosti zraka ter okrnjenosti srednjeveškega izgleda vedute starega mestnega jedra se je treba povprašati o resnosti sestavljavcev dokumenta. Onesnaževanje zraka z izpušnimi plini je problem vzhodne obvoznice, C. Staneta Žagarja, Oldhamske in Kidričeve – tam je največja gostota prometa in tam naj občina promet omejuje, če so njena prizadevanja za čistejši zrak iskrena. V mestnem jedru je promet zanemarljiv onesnaževalec.**



Stari Kranj že zelo dolgo nima srednjeveške vedute; večina hiš oziroma pročelij sega v 19. in 20. stoletje. Sicer pa je okrnjenost izgleda mestnega jedra za občinsko oblast povsem sprejemljiva, če zadovoljuje višje interese. (slika levo: »srednjeveška veduta« na Prešernovi ulici ob snemanju tv oglasa 9.7.2015)

## **B. KONKRETNE PRIPOMBE NA NEKATERE BISTVENE NAPAKE ODLOKA**

### **2. Nepopolnost Odloka**

Besedilo osnutka je na ravni povsem abstraktnih določil in definicij, iz katerih ni mogoče razbrati konkretnih finančnih in drugih posledic za občane. **Odlok je sam po sebi (namerno?) nerazumljiv.** Šele z naknadnimi sklepi, ki jih je svet MOK dolžan sprejeti v šestih mesecih po uveljavitvi Odloka (59. člen osnutka Odloka), bodo konkretizirana najpomembnejša vprašanja, kot npr. katere ulice in trgi so v območju cone 1, katere v območju cone 2 oziroma 3; kje so območja za pešce s popolno prepovedjo prometa in kje tista z dovoljenim lokalnim prometom (5. člen in 31. člen osnutka Odloka); kolikšna bo višina parkirnine; kolikšne takse za izdajo dovolilnice... (6. člen osnutka Odloka). Skratka, mestni svet obravnava Odlok, za katerega v trenutku sprejemanja sploh ni mogoče ugotoviti, kakšne bodo njegove posledice, razen tega, da bo občina pobrala dodatnih 200.000 EUR (str. 4 obrazložitve odloka). **Predlagatelj gradiva naj Odloku predloži vse manjkajoče dokumente, da bo mogoče oceniti konkretne posledice za ljudi.**

### **3. Onemogočanje dostopa do lastnega doma**

Osnutek Odloka predvideva uvedbo območij za pešce s popolno prepovedjo prometa in območij za pešce z omejenim lokalnim prometom (32. člen). Območje za pešce s popolno prepovedjo prometa pomeni, da so vozila stanovalcev izenačena z dostavnimi vozili (1. odstavek 37. člena), iz česar sledi, da smejo stanovalci dostopati do svojega doma samo med

6. in 9. uro zjutraj (1. odstavek in 3. odstavek 36. člena). Po 9. uri stanovalec, ki živi na območju za pešce s popolno prepovedjo prometa, **ne bo smel** zapeljati do vhodnih vrat svojega doma niti toliko, da bi zložil tovor ali pripeljal nepokretno oziroma bolno osebo; smel bo ustaviti zgolj na bolj ali manj oddaljenem dostavnem mestu in do vrat tovoriti peš (1. odstavek 38. člena). Ureditev tudi diskriminira med stanovalci, ki lastnih garaž nimajo, ter tistimi, ki so lastniki garaž in lahko kadarkoli prevozijo območje za pešce (1. odstavek 39. člena). **Takšna ureditev je za krajanje nesprejemljiva in so jo na zboru krajanov kot tudi na zadnji delavnici decembra lansko leto soglasno zavrnil.**

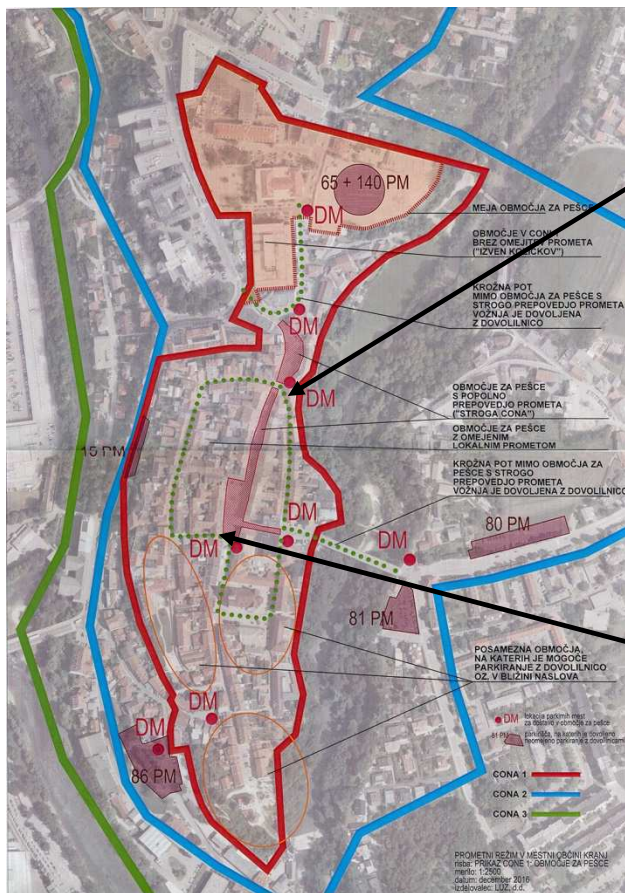
#### **4. Neracionalen potek prometa v mestnem jedru kot posledica območij za pešce s popolno prepovedjo prometa**

Kot že rečeno, predlagatelj Odloku ni priložil grafičnega prikaza posameznih območij za pešce. Vendar je iz v preteklosti predstavljenih gradiv mogoče ugotoviti, da je končni cilj znotraj obstoječega območja za pešce vzpostaviti ožje območje s popolno prepovedjo prometa, ki bo obsegalo: Maistrov trg, Prešernovo ulico, zgornji del Glavnega trga do križišča s Poštno ulico in Poštno ulico do križišča s Tavčarjevo. Tavčarjeva, Reginčeva, Tomšičeva, Jenkova, spodnji del Glavnega trga in Cankarjeva s Trubarjevim trgom ostanejo območje za pešce z omejenim lokalnim prometom.

Takšna ureditev ima naslednje skrajno problematične posledice:

- ker je Maistrov trg po 9. uri zaprt za promet, kot edina (dovoljena) vstopna točka v mestno jedro ostane vhod na mostu;
- posledično je vozilo, ki želi doseči Reginčevo ali Tomšičevo ulico in nato zapustiti mesto, prisiljeno v kroženje: most – Tavčarjeva – Reginčeva – Tomšičeva - ulica pod obokom - Glavni trg - ploščad pri Prešernovem gledališču - Tavčarjeva – most (glej sliko spodaj – s pikami je označena krožna pot);
- najširši dostopi v mesto (Maistrov trg, Poštna ulica) so torej zaprti in promet v nasprotju z vsako logiko preusmerjen na stranske ulice, ki so **omejene po širini (Tavčarjeva - zlasti pri ribarnici) in višini (ulica pod obokom)**; vozila, ki so večja od osebnega avtomobila, bodo na eni od teh točk redno povzročala zastoje ali pa bodo prisiljena v kršitve;
- namesto, da bi vozilo vstopilo in zapustilo mesto po najkrajši poti ga zapuščča po najdaljši (kroži po stranskih ulicah), kar povečuje prometno obremenitev (npr. gostje hotela Actum bodo dostopali do hotela in nato izstopali iz mesta po najdaljši možni poti);
- učinkovit nadzor popolne prepovedi prometa ne bo mogoč - kršitve bodo zaradi neživiljenjske ureditve množične, te kršitve pa bo občina v nadaljevanju uporabljala kot izgovor za še strožje zaostrovanje prometne ureditve.

Zadnji zgrešen eksperiment s preprogramiranjem delovanja potopnih količkov (vozilo mora izstopiti na isti točki kot je vstopilo), ki ga je občina po tednu dni praktično opustila (podatek o točki vstopa se po novem izbriše v desetih minutah), je nazorno pokazal na težave, če je na voljo samo ena točka vstopa in izstopa. Npr. Tavčarjeva ulica se je izkazala kot zelo problematična, saj tu nastajajo pogosti zastoji (odvoz smeti, razlaganje tovara...) **Mesto je že zdaj težko dostopno – ima samo dve vstopni točki – in zapiranje ene od njih je ukrep, ki nima prav nobene zveze z razumnim urejanjem prometa, temveč je namenjen doseganju drugih ciljev na račun stanovalcev in poslovnih subjektov mestnega jedra.**



Vir: občinsko gradivo z delavnice 19.12.2016

**Iz Odloka naj se črta območje za pešce s popolno prepovedjo prometa.**

## 5. Ohranitev dveh ur brezplačnega parkiranja za obiskovalce mesta pri Čebelici in na parkirišču ob Likozarjevi ulici

Zelo verjetno je, da bo ukinjena možnost dveh ur brezplačnega parkiranja za obiskovalce mesta na parkiriščih pri Čebelici in ob Likozarjevi ulici. Brezplačno parkiranje je **nujno potreben ukrep** za vzpodbujanje poslovnih dejavnosti v mestnem jedru in ga je treba ohraniti.

## 6. Omejitev veljavnosti dovolilnice za stanovalce na maksimalno eno leto

Letne dovolilnice se izda za tekoče leto in veljajo do konca januarja prihodnje leto (2. odstavek 17. člena osnutka Odloka). Dovolilnico izda pristojni organ v upravnem postopku (1. odstavek 11. člena osnutka Odloka).

To pomeni, da bo zgolj na območju mestnega jedra treba vsako leto voditi okrog 900 upravnih postopkov, na območju vseh treh con skupaj pa verjetno prek 15.000 upravnih postopkov, v katerih se bo vedno znova preverjala individualna upravičenost do dovolilnice. Gre za nepotrebno in nesmiselno ureditev: stanovalci s stalnim prebivališčem naj pridobijo

dovolilnico za nedoločen čas, saj redkeje menjajo prebivališče, občina pa naj občasno izvaja revizije dovolilnic.

Predlagana ureditev predstavlja izjemno delovno in stroškovno obremenitev, ki je občinska uprava očitno ne bo zmogla. Zato je v 2. odstavku 56. členu Odloka vnaprej predvideno, da se zunanjemu izvajalcu lahko podeli javno pooblastilo za vodenje postopka in odločanje v upravnih zadevah za izdajo dovolilnic.

Ureditev, ki jo predvideva Odlok, lahko torej razumemo tudi takole: z omejitvijo veljavnosti dovolilnice umetno ustvariti ogromno birokratsko delo, ki se ponavlja iz leta v leto in zagotavlja trajno rento posvečenemu izvajalcu, ki bo od občine pridobil javno pooblastilo; njegov profit je zagotovljen skozi takse, ki jih bodo morali plačevati stanovalci za pridobitev dovolilnice. Med drugim ne vsebuje nobenih elementov pogodbe med občino in posvečenim izvajalcem: npr. maksimalni rok trajanja pogodbe, možnost odpovedi brez navedbe razloga... (spomnimo na podeljevanje koncesije Dimnikarstvu Dovrtel, ki je potem ni bilo mogoče odpovedati brez odškodninskih posledic).

## 7. Plačljivost dovolilnic

Krajani s plačevanjem nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča v zadostni meri prispevajo k stroškom vzdrževanja komunalne infrastrukture. Občina krajanom parkirnih mest tudi v bodoče ne bo zagotavljala. Npr. v mestnem jedru, pri Čebelici ali na parkirišču na Hujah stanovalec lahko parkira samo, če je prosto parkirno mesto – ob vsaki prireditvi, gledališki predstavi, ob četrkih in petkih zvečer, sobotah dopoldan prostega parkirnega mesta ni. Ne obstajajo parkirna mesta, ki bi bila rezervirana za stanovalce in zato tudi ni razloga za plačljivost dovolilnic.

## 8. Pogoji za pridobitev dovolilnic

Kot določa 1. odstavek 14. člena Odloka, se na stanovanjsko enoto v mestnem jedru lahko izda ena parkirna dovolilnica za parkiranje na območju cone 1 (beri: mestno jedro) in še ena dodatna parkirna dovolilnica za parkiranje na območju cone 2 (beri: parkirišči Čebelica in Huje). Ker že sedaj na vsako gospodinjstvo v mestnem jedru odpade vsega 1,16 avtomobila, bistvenega zmanjšanja števila vozil zaradi omejitve največ dveh dovolilnic na stanovanjsko enoto verjetno ni pričakovati. Bo pa omejitev povzročila težave v primeru, kjer stanovanjski objekti niso ustrezno etažirani, ali kjer v eni stanovanjski enoti živi več kot ena družina. Prav tako ni utemeljenega razloga za omejitev, da v območje za pešce z drugim vozilom sploh ne bo več mogoče zapeljati. **Predlagamo črtanje omejitve števila dovolilnic, saj bo učinek ukrepa minimalen, težave za posamezne upravičence pa nesorazmerne.**

V 16. členu Odloka so nadalje določeni pogoji, ki jih mora izpolnjevati upravičenec do parkirne dovolilnice: po novem ne zadošča, da ima stalno ali začasno prebivališče na območju cone, ampak mora biti **hkrati tudi lastnik ali najemnik stanovanjske enote, v kateri prebiva**. Ta pogoj je pretiran in zgrešen, saj ima stanovalec lahko stanovanjsko enoto tudi v brezplačni uporabi (npr. starši otroku prepustijo v brezplačno uporabo nepremičnino, v kateri sami nimajo prijavljenega prebivališča); kljub temu, da ima v enoti prijavljeno stalno prebivališče in v njej dejansko prebiva, ne more izkazati niti lastništva, niti najemnega



razmerja, in zato ne more dobiti dovolilnice (prav tako niso izpolnjeni pogoji za katero od izjem po 2., 3. in 4. odstavku 16. člena).

## **9. Privilegirana občina, njenih zavodov in povezanih oseb ter diskriminacija stanovalcev**

Skozi celoten odlok se prepleta privilegirana položaja občine, njenih organov, zavodov in povezanih oseb, za katera ne veljajo splošna pravila, ampak kopica izjem. Njihova vozila lahko presegajo omejitve mase, osne obremenitve, dolžine... (1. odstavek 3. člena), lahko gladko kršijo cestno prometne predpise (2. odstavek 18. člena), lahko okupirajo javna parkirna mesta za lastne potrebe (19. člen)... Gre za neprimerna določila, ki kažejo vso nenačelnost nosilcev odločitev. Tisti, ki drugim vsiljujejo območja za pešce, naj tudi sami hodijo peš.

### **C. SKLEP**

Odlok bo imel daljnosežne posledice za območje sedmih krajevnih skupnosti. **Mestni svet se bo s sprejetjem Odloka zavezal, da bo v šestih mesecih od uveljavitve Odloka sprejel sklepe o coniranju, območjih za pešce, taksah za dovolilnice... (59. člen Odloka), ne da bi v trenutku odločanja o Odloku imel pred seboj vsebino vseh sklepov in jasno predstavbo o posledicah.** Pravni položaj občanov bo namreč odločilno odvisen od tega, kje bo tekla meja posamezne cone, kje bodo začrtana območja za pešce z omejenim lokalnim prometom in kje območja s popolno prepovedjo prometa, kolikšna bo cena dovolilnic, dostavnic, itd., zato ta vprašanja ne morejo biti delegirana nekakšnim sklepom, ki bodo nato sprejeti po hitrem postopku.

Glede na vse zgoraj navedeno pozivamo mestni svet, da se Odlok umakne z dnevnega reda seje mestnega sveta, dokler se gradivo ne dopolni z vsemi manjkajočimi podatki in se ne poiščejo s KS Center in drugimi prizadetimi krajevnimi skupnostmi usklajene rešitve.

Občina mora na primeren način informirati prizadete krajanje, pridobiti njihovo mnenje in ga upoštevati. Delavnice se niso izkazale kot primeren način, saj je udeležba običajno šibka; poleg tega občina tako ali tako ne želi upoštevati na delavnicah izraženih stališč krajanov, ki niso skladna z njenimi cilji. **Delavnica 19.12.2016, ki je bila med bolj obiskanimi, je tam prisotnim občinskim uradnikom jasno pokazala, da velika večina krajanov zavrača ukrepe, kot sta območje popolne prepovedi prometa in uvedba plačljivih dovolilnic, pa občina tega ni upoštevala.**

dr. Aleksander Pavšlar  
predsednik sveta KS Center