

Uroš Lubej

Član občinskega sveta Mestne občine Novo mesto

Občinski svet Mestne občine Novo mesto

## Predlog amandmaja k Odredbi o izvedbenih aktih k Odloku o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Novo mesto

Predlog amandmaja št. 1:

*Spremeni se 1. odstavek 3. člena, in sicer tako, da se iz tabele črta območje M2-2 (Parkirne površine na ulici Mej vrti ob Dolenjskem muzeju).*

*Hkrati se to območje (Parkirne površine na ulici Mej vrti ob Dolenjskem muzeju) priključi k območju S2.*

**Povzetek obrazložitve:** Gre za območje v strogem mestnem jedru, ki bi geografsko sodilo bodisi v območje S2 ali pa v območje M2. Po predlagani Odredbi je namenjeno fizičnim in pravnim osebam po bistveni nižji ceni, kot to velja na območju M2. Cena celoletnega parkiranja na tem območju je 300 evrov (za fizične in pravne osebe), kar je za 400 evrov manj od cene dovolilnice, ki jo lahko fizična ali pravna oseba pridobi nekaj deset metrov stran (na območju M1 oz. M2, kjer je cena za isto kategorijo kar 700 eur). Iz gradiva prav tako ni razvidno, komu je to območje pravzaprav namenjeno in zakaj privilegiran režim. Predlagana rešitev je torej v očitnem nasprotju tako z drugimi deli te odredbe kot tudi s cilji prometne politike Mestne občine Novo mesto, ki zapoveduje zmanjševanje avtomobilskega prometa v mestnem jedru. Skladno s temi cilji z amandmajem predlagamo, da se to območje vključi v območje S2, ki je namenjeno parkiranju stanovalcev v tej coni.

### Obrazložitev



**Oris problematike parkiranja na območju S2 in S3 (območje zahodno od Glavnega trga)**

Temeljni cilj nove ureditve cestnega prometa je zmanjšati količino avtomobilskega prometa v strogem mestnem jedru. Ob tem

je potrebno omogočiti tukaj živečim prebivalcem normalno kvaliteto bivanja, kar vključuje omejeno možnost parkiranja v bližini doma (vsaka stanovanjska enota največ eno vozilo) ter nekoliko širšem območju mestnega jedra omogočiti tudi obiskovalcem mestnega jedra omejeno možnost kratkotrajnega parkiranja z osebnimi vozili. Sicer pa se mora glavnina parkiranja za obiskovalce ter zaposlene omogočiti izven mestnega jedra, vendar v njegovi neposredni bližini. Predvsem pa je potrebno z ustreznimi politikami (javni potniški promet, kolesarske steze, pešpoti) spodbujati alternativne oblike prometa. Ti cilji so potrjeni ne samo v odlokih in uredbah, ampak tudi v strateških dokumentih Mestne občine Novo mesto, ki opredeljujejo cilje trajnostne mobilnosti in zelenega razvoja.

Številni stanovalci so v dobri veri, da s tem prispevajo k ureditvi problematike parkiranja v mestnem jedru, kupili parkirne dovolilnice. V dveh letih po uvedbi novega parkiranega režima ob vzpostavitvi območja za pešce na Glavnem trgu odločevalci prejemo nemalo pritožb glede dejanskega stanja, glede uresničevanja zapisanih in dogovorjenih rešitev, glede pomanjkljivega nadzora, glede uporabe dvojnih meril. Veliko je neurejenega in nelegalnega parkiranja (predvsem na območjih S2, S3, ob Kapiteljski cerkvi itd.).

Število parkirnih mest, namenjenih stanovalcem, je na območju S1, S2 in S3, tako pravijo nekateri stanovalci in predstavniki krajevne skupnosti, premajhno. Stanovalci so nezadovoljni, ker so kupili dovolilnice, hkrati pa opažajo, da pogosto ne morejo parkirati na svojem območju oziroma da je veliko nelegalnega parkiranja, zaradi katerega se jim zdi kupovanje dovolilnic vprašljivo.

Poleg tega so na območju S3 vsa parkirišča, ki so namenjena stanovalcem s stalnim prebivališčem, hkrati namenjena tudi vsem ostalim uporabnikom za kratkotrajno parkiranje. To velja za parkirišče pod tržnico (pri karate klubu oziroma nekdanji Reciklarni) – to parkirišče je večkrat tedensko tako ali tako zaprto zaradi delovanja tržnice, za parkirišče na delu Muzejske ulice, kakor tudi za parkirišče ob Jakčevem domu. Tu je po novem tudi dodatno parkirišče, ki je rezervirano zgolj za invalide.

Z zadnjim popravkom gradiva, s katero se nakup dovolilnice omogoča tudi tujcem (z dovoljenjem za začasno prebivanje v Sloveniji in prijavljenim začasnim prebivališčem v tem območju, vendar samo do pridobitve pogojev za prijavo stalnega prebivališča v tem območju) bo območje še dodatno obremenjeno z osebnimi avtomobili.

Ob tem je toliko bolj nenavadno, da občinska uprava znotraj tega zelo omejenega območja predlaga uvedbo posebne cone s posebnim režimom na ulici Mej vrti ob Dolenjskem muzeju, ki je tudi predmet tega amandmaja.

Gre za območje v strogem mestnem jedru, ki bi geografsko sodilo bodisi v območje S2 ali pa v območje M2. Tu je okoli 10 označenih parkirnih mest. Mestna občina Novo mesto je tu ustvarila nenavaden parkirni »otok« s posebnim režimom. Tu je parkirno območje (imenovano M2-II), ki je po predlagani uredbi namenjeno fizičnim in pravnim osebam po bistveni nižji ceni, kot to velja na območju M2. Cena celoletnega parkiranja na tem območju je 300 evrov (za fizične in pravne osebe). Iz gradiva ne moremo razbrati, zakaj je cena dovolilnice na tem mestu kar za 400 evrov nižja od cene dovolilnice, ki jo lahko fizična ali pravna oseba pridobi nekaj deset metrov stran (na območju M1 oz. M2, kjer je cena za isto kategorijo kar 700 eur). Iz gradiva prav tako ni razvidno, komu je to območje pravzaprav namenjeno. Ni jasno, zakaj se ravno tu znižuje cena dovolilnice in to za vse kategorije (fizične osebe, pravne osebe, ne glede na to, kje imajo stalno prebivališče oziroma sedež). Rešitev je torej v očitnem nasprotju tako z drugimi deli te odredbe kot tudi s cilji prometne politike Mestne občine Novo mesto, ki zapoveduje zmanjševanje avtomobilskega prometa v mestnem jedru.

Ob tem je potrebno poudariti, da so predstavniki občine stanovalcem na območju S2 obljubili, da jim bodo na voljo tudi parkirišča ob Dolenjskem muzeju. Žal do tega ni prišlo, kar je posledično povzročilo mnogo slabe volje med stanovalci na območju S2. Le-tem se sicer sedaj priznava možnost podrejenega parkiranja na tem parkirišču, in sicer po 15. uri in do 7. ure zjutraj.

Občinska uprava nikjer v gradivu ne pojasnjujeta, zakaj vzpostavljata ta posebni režim na tem območju in zakaj le-ta tako izrazito odstopa od ciljev in načel odloka in odredbe. Stanovalci celo pričajo, da gre za privilegij, ki si ga je za svoje zaposlene izbral eden od javnih zavodov, s čimer pa so ostali občani in ostali zaposleni v mestnem jedru postavljeni v izrazito slabši položaj, saj tega privilegija sami nimajo.

Zato z amandmajem predlagamo, da se to območje priključi območju S2, s čimer bomo to območje priključili območjem, na katerih lahko parkirajo stanovalci mestnega jedra. Občinska uprava seveda lahko v sodelovanju s KS Center in deležniki poišče tudi drugo ustrezno rešitev, ki pa ne sme vzpostavljati dvojnih meril niti ne sme biti v nasprotju s strateškimi cilji Mestne občine Novo mesto.

## **Širša problematika**

Ni videti, da bi se občina problematike parkiranja v mestnem jedru lotevala na sistematičen način.

Od leta 2016 smo na občinskem svetu že devetkrat (sedaj torej že desetič!) sprejemali, spreminjali in dopolnjevali to Odredbo. Mnogi se pritožujejo nad nerazumljivostjo Odredbe (npr. poimenovanja območij (in posledično obvestilnih tabel) so popolnoma nelogična in uporabnikom nerazumljiva); poleg tega je parkirnih območij izjemno veliko, veliko stvari se ureja z opombami itd.). Menimo, da občinska uprava in župan dobronamerno skuša zadovoljevati in odgovarjati na različne potrebe in

nasprotujoče si interese, toda rezultat tega je čedalje bolj kaotično stanje na terenu ter nezadovoljstvo.

Ni nam znano, ali ima občina narejeno analizo dejanskega stanja, v kateri bi bilo ugotovljeno npr.:

- okvirno število stanovanjskih enot v mestnem jedru oziroma potrebe stanovalcev glede parkiranja po posameznih območjih; koliko je sploh upravičencev;
- število in potrebe poslovnih subjektov ter javnih zavodov;
- število parkirišč (zbrani podatki);
- število izdanih prometnih dovoljenj oziroma dovolilnic (zbrani podatki);
- kako se uporabniki trenutno znajdejo s parkiranjem (kje in kako parkirajo, legalno ali nelegalno);
- katere garažne hiše so predvidene, katere so izvedene, katere niso izvedene in zakaj ne;

Kolikor vemo, je zadnja prava študija stanja bila narejena pred 20 leti in bi jo bilo potrebno narediti na novo. Na podlagi take študije in na podlagi dialoga z deležniki oziroma neke oblike javne razprave bi občinska uprava šele lahko pripravila dobro rešitev, ki bi jo potrdil občinski svet.

Ob tem velja opozoriti tudi na to, da je situacija v mestnem jedru odvisna od reševanje problematike prometa izven mestnega jedra: promet v mestno jedro bomo uspešno (in brez škode za občane) omejili samo, če bomo uspešni pri trajnostnem povezovanju mestnega jedra z ostalimi deli mesta (kolesarske steze, javni potniški promet, peš povezave).

### **Zaključek**

S predlaganim amandmajem torej nikakor ne rešujemo celovite problematike, ampak želimo odpraviti samo eno izstopajočo (ali pa vsaj nerazumljivo) anomalijo v parkirnem režimu. S tem amandmajem ne rešujemo ključnih vprašanj parkirne politike in zato ob tem predlagamo, da se problematike lotimo na nekoliko bolj sistematičen način.