

USTNA VPRAŠANJA IN POBUDE NA 12. SEJI OBČINSKEGA SVETA:

Jože Korošec – samostojni svetnik SLS:

Moje tokratno vprašanje se nanaša na problematiko šolskih prevozov v začetku letošnjega šolskega leta. Država je ustanovila novo družbo za upravljanje javnega potniškega prometa in s tem povzročila nemalo težav občinam, ki financirajo šolske prevoze. Zanima me, kako je občina Kamnik rešila nastali položaj in koliko naj bi stali šolski prevozi za šolsko leto 2024-25? Zdi se mi, da se z ustanovitvijo raznih novih družb in agencij stvari še bolj komplicirajo in so same sebi namen. Predvsem pa se zruši dobro delujoč sistem, ki je funkcioniral že leta.

Odgovor je pripravila Katarina Vegel, višja svetovalka za področje družbenih dejavnosti:

Kot ste izpostavili v vprašanju in ste problematiko izvajanja šolskih prevozov z enormnimi podražitvami verjetno zaznali tudi v nacionalnih medijih, je začetek septembra poleg običajnih priprav staršev, učiteljev, učenk, učencev in vseh, ki sodelujemo pri pripravi na začetek šolskega leta, popestrila tematika v zvezi z izvajanjem šolskih prevozov.

Sistem javnega potniškega prometa do sedaj ni imel enotnega upravljavca, ki bi področje celovito urejal in upravljal (spremljanja potreb potnikov, določanja optimalne organizacije prevoza, priprava podlag za strateške usmeritve in podobno). S sprejemom Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa, ki je pričel veljati maja 2022, se je zagotovila pravna podlaga za ustanovitev Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa d.o.o. (DUJPP).

DUJPP ima ključno nalogo pri upravljanju in integraciji obvezne gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in gospodarske javne službe železniškega linijskega prometa. Z ustanovitvijo DUJPP se je oblikovalo upravljanje javnega potniškega prometa v Sloveniji na treh ravneh.

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je septembra 2023 podpisalo koncesijske pogodbe za *Izvajanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu* s podjetji Arriva d.o.o, Avtobusni promet Murska Sobota d.d. in Nomago d.o.o.

Država je z željo in namenom po učinkovitejšem in predvsem gospodarnejšem zagotavljanju linijskih prevozov potnikov v cestnem prometu pozabila na obseg prevozov otrok v šolo, ki sodijo v okvir lokalnih skupnosti, torej občin. Prevozi otrok so se prej izvajali tudi z rednimi linijami povsod, kjer je bilo to mogoče, z novo podeljenimi državnimi koncesijami pa ponudnikom linijskih prevozov ni v celoti omogočeno pri izvajanju obsega linijskih prevozov potnikov v cestnem prometu izvajati tudi prevoza otrok v šolo.

Cilj gospodarnosti razpisane koncesije za opravljanje linijskih prevozov v cestnem prometu je posledično lokalnim skupnostim, torej tudi Občini Kamnik, zaradi pogoja, da morajo prevoze v šolo ponudniki izvajati z ločenimi linijami, povzročila bistveno višje cene prevozov, kot je bilo pričakovati oziroma so bile cene v preteklosti.

Občina Kamnik je zaradi poteka pogodbenega obdobja (petih let) ob koncu preteklega šolskega leta pripravila razpis za izvajanje šolskih prevozov. Na razpis za sklop A je prispela le ena ponudba (Arriva d.o.o.), ki je bistveno presejala zagotovljena sredstva (ocenjena vrednost 290.000 eurov, prispela ponudba 1.487.708,96 eurov) in bila skladno z ZJN-3 ocenjena kot nedopustna.

Pogodba je bila podpisana za razpisane sklope B, C, D in E, in sicer v višini slabih 432.000 eurov (Pestotnik Miran s.p. in Edita Vrankar s.p.).

Občina Kamnik je po prvem neuspelem razpisu v sodelovanju z DUJPP poskušala najti ustrezne rešitve nastale situacije, tako so bile nekatere linije šolskih prevozov, kjer je bilo to mogoče, združene in usklajene z rednimi linijami prevozov potnikov v cestnem prometu.

Po uskladitvi linij je Občina Kamnik objavila nov razpis za osem linij in prejela eno ponudbo v vrednosti 1.135.849 eurov, kar je še vedno predstavljalo več kot dvakrat višjo ceno od cene v preteklem obdobju. Občina tako tudi na ponovljenem razpisu ni izbrala nobenega ponudnika.

Občina Kamnik je do priprave in objave novega razpisa zagotovila prevoze za devet relacij za vse upravičene učenke in učence v naši občini, kljub temu da je bila soočena z novimi in dokaj nepredvidljivimi okoliščinami glede prevozov v šolo v začetku šolskega leta.

Javni razpis za izvajanje šolskih prevozov z avtobusi za devet relacij za petletno obdobje je bil objavljen v preteklem tednu. Glede na navedeno je težko predvideti ceno za opravljanje prevozov, ki jo bodo ponudniki ponudili na javnem razpisu, predvidevamo pa, da smo s tem, ko smo si zagotovili dodaten čas za optimalno pripravo relacij, zagotovili večjo konkurenčnost trga in s tem pričakujemo nižjo ponujeno ceno avtobusnih prevozov šoloobveznih otrok.

Kljub precejšnjemu izzivu je Občina Kamnik zagotovila, da otroci v šolo in domov prihajajo pravočasno in predvsem varno.

Matija Sitar Močnik – svetniška skupina SDS:

Za leto 2025 je v občini Kamnik predviden sprejem nove oz. novelacije celostne prometne strategije. Le-ta je tudi podlaga za pripravo in prijavo projektov za morebitno sofinanciranje izgradnje prometne infrastrukture. V dosedanjem obdobju je strategija v ospredje postavila trajno mobilnost znotraj mestnih jeder, odpravo arhitektonskih ovir za dostop do javnih zgradb ipd. Z naraščajočim trendom v turizmu, še posebno aktivno preživljanje dopusta, pa se povečuje število turistov kateri kot sredstvo mobilnosti uporabljajo avtomobil oz. avtodom in so usmerjeni v odkrivanje širšega dela naše občine, ne zgolj središča.

Potrebe po migraciji tako občanov kakor tudi obiskovalcev naše občine iz leta v leto naraščajo, kar se nenazadnje odrazi tudi na naših cestah, ko sedaj že dnevno, stojimo v koloni, katera se večkrat le mukoma premika. V okolici mestnega jedra, zdravstvenega doma in tudi obeh šol pa je iskanje prostega parkirnega mesta postala prava avantura. Zadeva postane še toliko bolj zaskrbljujoča, ko smo pred dnevi prebrali, da naj bi občina pridobila sofinanciranje za izgradnjo nove športne dvorane v neposredni bližini omenjenih objektov.

V luči tega nas zanima ali bo celostna prometna strategija (skladno z svojim imenom) obravnavala tudi ureditev mirujočega prometa na širšem območju naše občine (identifikacijo potreb in strateško ureditev dovoljšnih parkirnih površin) ter ureditev prometa z avtomobili, tako lokalnega kot tranzitnega? Ali bo obravnavala tudi ukrepe urejanja pretočnosti prometa, zmanjševanja prometnih zastojev, morda ponovno odprla sedaj že leta, če ne desetletja staro idejo, o zahodni obvoznici oz. iskala alternative takratnemu projektu ali pa celo iskala nove rešitev v tej smeri? Nadalje je bilo veliko črnih prelitega okoli teme dvotirne železnice Kamnik – Ljubljana in morebitne navezave na letališče Jožeta Pučnika. Bo to tudi upoštevana pri pripravi strategije in kako daleč je projekt?

V kolikor to ne bo tema celostne prometne strategije nas zanima na kakšen način se občina loteva reševanja zgoraj opisanih izzivov? Kako daleč je z morebitnimi projekti oz. kdaj lahko pričakujemo začetek urejanja zgoraj opisanih težav naših občanov, da bi pri naslednji obravnavi OPN-ja že lahko upoštevali tudi dejavnike urejanja prometa in pripravili ustrezne podloge ter projekte posledično umestili v razvojne programe občine kot morebiti tudi države.

Odgovor so pripravili Barbara Strajnar, višja svetovalka za razvojne projekte, Alenka Babnik, višja svetovalka za razvoj in investicije ter projektno delo, Timotej Štritof, podsekretar – vodja Oddelka za gospodarske dejavnosti, gospodarske javne službe in finance, ter dr. Marija Tadeja Ježek, podsekretarka – vodja Oddelka za urejanje prostora:

Občina Kamnik je v letu 2024 pristopila k izdelavi občinske celostne prometne strategije (OCPS). Pri pripravi OCPS je potrebno slediti »Nacionalnim smernicam za pripravo OCPS« in »Minimalnim standardom za izdelavo OCPS«, ki jih je izdalo oziroma predpisalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Pristop, ki ga narekujejo Smernice, se razlikuje od izdelave običajnih prometnih načrtov. Začne se z opredelitvijo vizije in ciljev občine na področju prometa, se nadaljuje z usmerjeno analizo obstoječega stanja in šele na podlagi naštetega predlaga ukrepe, tesno vezane na uresničevanje vizije in doseganje zastavljenih ciljev. Pri izboru ukrepov imajo prednost mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Če slednji ne rešijo težav, pristopamo k reševanju infrastrukturnih rešitev.

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Kamnik je strateški dokument občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju.

Proces priprave OCPS izhaja iz pristopa celostnega prometnega načrtovanja. V postopku izdelave, z namenom celostne obravnave izzivov na področju prometa, razvojnih priložnosti in potencialov občine, so k sodelovanju poleg predstavnikov občinske uprave in strokovne javnosti vabljeni tudi občanke in občani. Potekale so številne delavnice in javne razprave, mnenja pa še zbiramo tudi s pomočjo anket in intervjujev. Prizadevamo si vključiti čim širši krog občank in občanov z uporabo sodobnih metod vključevanja javnosti.

Anketa, ki jo je rešilo približno 400 Kamničank in Kamničanov, kaže, da si ljudje v Kamniku bolj želijo izboljšanja pogojev za varno in udobno hojo in kolesarjenje ter izboljšanje javnega potniškega prometa, kot širitev in gradenj novih cest za hitrejšo potovanje z avtomobilom.

Občina Kamnik je že izvedla obsežno analizo parkirnega utripa, torej koliko so katera parkirnišča zasedena ob različnih delih dneva, in kdo parkira na teh parkirniščih. (Gre za parkirnišča v mestu Kamnik.) Rezultati kažejo, da so parkirnišča v Kamniku res bolj obremenjena kot v ostalih občinah. Zaradi tega bo eden izmed ciljev, strateških vodil, kot se temu reče v OCPS s področja mirujočega prometa, osnutek zapisa tega strateškega vodila pa je: Učinkovito upravljanje parkirnih površin v mestnem jedru, v okolici izobraževalnih in javnih ustanov ter ob turističnih točkah/območjih (parkirna politika). V naslednjem koraku bodo ukrepi na področju parkiranja prilagojeni temu cilju. Opozarjamo pa, da gre za strateški dokument, kar pomeni, da med ukrepi niso predvideni točni parkirni režimi za posamezna parkirnišča, vsekakor pa bo OCPS vsebinska podlaga določanju le-teh. Hkrati bo umestitev ukrepov s področja učinkovitega upravljanja parkiranja v akcijski načrt OCPS Kamnik občini lahko omogočila pridobivanje sredstev za izvedbo teh ukrepov.

S sprejetjem OCPS na občinskem svetu, najkasneje do 30. 4. 2025, bo občina izpolnila tudi obvezen pogoj za kandidiranje za javna sredstva za sofinanciranje prihodnjih ukrepov na področju mobilnosti.

Občina Kamnik sicer prometno problematiko rešuje glede na potrebe in razpoložljiva sredstva ter glede na pobude občank in občanov. V tem okviru izvaja oziroma dopolnjuje sistem prometne signalizacije, elemente umirjanja prometa (grbine) idr. Vezano na problematiko prometa na območju zdravstvenega doma in srednješolskega centra je občina že pridobila idejno zasnovo, v nadaljevanju pa je predvidena pridobitev gradbenega dovoljenja za avtobusno obračališče oziroma postajališče, ki bo lahko služilo tudi avtomobilom, ki ustavljajo pred šolskim centrom in s tem povzročajo zastoje.

Kar zadeva občinski prostorski načrt, spremembe in dopolnitve št. 2, ki so bile pripravljene na podlagi ZUreP-2 in jih bo občinski svet obravnaval na tej seji, predmetne problematike ne vključujejo. Umestitev dvotirne železniške proge ni v pristojnosti občine, temveč se predvideva v državnem prostorskem načrtu, ki je trenutno v fazi podaje stališč k predlogu študije.

V skladu z veljavno zakonodajo na področju urejanja prostora, to je ZUreP-3, zlasti njegov 65., 117., 141. in 305. člen, pa bo treba pred naslednjo spremembo občinskega prostorskega načrta poleg številnih študij izdelati nov občinski prostorski plan (strateški del) in le-tega uskladiti z regionalnim prostorskim planom, ki bo verjetno vseboval tudi prometno ureditev v regiji. Potrebne študije zadevajo določitev poselitvenih območij in območij za dolgoročni razvoj naselij, določitev trajno varovanih kmetijskih zemljišč v skladu s predpisi, ki urejajo kmetijska zemljišča, in nov strateški del občinskega prostorskega načrta. Pred samim sprejemom naslednjih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta na seji občinskega sveta pa bo treba izvesti tudi tehnične posodobitve.

Bojana Pančur– svetniška skupina NSi:

V letošnjem poletju so bile v občini Kamnik napovedane številne investicije v cestno infrastrukturo. Obnovili oz. asfaltirali naj bi 17 cestnih odsekov, v skupni vrednosti nekaj več kot 4,3 milijona evrov. Nekateri odseki naj bi se uredili v sklopu odprave posledic poplav, nekateri pa v sklopu rednih del. Sanacija naj bi bila ponekod izvedena za celoten odsek, ponekod pa deloma. Na posameznih območjih naj bi bila hkrati zgrajena tudi druga infrastruktura.

Popolnoma ali delno naj bi se predvidoma obnovili naslednji cestni odseki:

- JP 660461 (Kregarjevo–Gradišek): 721 metrov (sanacija poškodovanega asfaltiranega cestišča),
- JP 660462 (Kregarjevo): 670 metrov (saniranje in asfaltiranje odseka),
- JP 660513 (Stolnik): 204 metre (saniranje in asfaltiranje odseka),
- LC 160081 (Klemenčevo–Zakal): 957 metrov (saniranje in asfaltiranje odseka),
- JP 660722 (Kamniška Bistrica–Kraljev hrib): 364 metrov (saniranje in asfaltiranje odseka),
- JP 661591 (Spodnje Stranje–Stolnik): 440 metrov (sanacija poškodovanih delov asfaltiranega cestišča),
- JP 660412 (Laniše): 382 metrov (saniranje in asfaltiranje odseka),
- JP 661471 (Špitalič): 636 metrov (saniranje in asfaltiranje odseka),
- JP 661314 (Šmartno v Tuhinju): 150 metrov (sanacija poškodovanega asfaltiranega cestišča),
- JP 661526 (Zajasovnik): 158 metrov (saniranje in asfaltiranje odseka),
- JP 661527 (Zajasovnik): 143 metrov (saniranje in asfaltiranje odseka),
- JP 661346 (Laze v Tuhinju): 123 metrov (saniranje in asfaltiranje odseka),
- LC 160081 (Bistričica): 2.421 metrov (sanacija poškodovanih delov asfaltiranega cestišča),
- JP 660542 (Potok v Črni): 290 metrov (sanacija poškodovanega asfaltiranega cestišča),
- JP 660543 (Potok v Črni): 150 metrov (sanacija poškodovanega asfaltiranega cestišča),
- JP 661191 (Krivčevo–Kranjski Rak, zgornji del): 2.375 metrov (saniranje makadamskega odseka),
- JP 661191 (Krivčevo–Kranjski Rak, spodnji del): 920 metrov (sanacija poškodovanega asfaltiranega cestišča).

26. 4. 2024 je bil objavljen javni razpis za sanacijo več občinskih cest, ki zajema dva sklopa. Sklop 1, zahodni del, obsega prvih sedem naštetih odsekov in sklop 2, vzhodni del, ki obsega naslednjih pet naštetih odsekov.

Z izbranim izvajalcem Gorenjsko gradbeno družbo, d.d., je bila podpisana gradbena pogodba v vrednosti 910.753,46 eur (z DDV).

Zanima nas, na katerih od naštetih odsekov so bila dela že zaključena, koliko metrov posameznega odseka je bilo obnovljenega, je bil obnovljen v celoti ali delno in kolikšna je vrednost del na posameznem odseku?

Na nekaterih odsekih se dela še niso pričela. Zanima nas, kdaj se bodo dela na teh odsekih pričela, kdaj se predvideva, da bodo dela zaključena, koliko metrov posameznega odseka bo obnovljenega, bo obnovljen v celoti ali delno in kolikšna je predvidena vrednost del na posameznem odseku?

Katera druga infrastruktura je bila oz. še bo hkrati zgrajena in kje?

V Občini Kamnik imamo še precej kilometrov neasfaltiranih cest. Prav tako imamo kar nekaj odsekov močno poškodovanih asfaltiranih cestišč.

Prosimo za točen podatek koliko kilometrov je v Občini Kamnik trenutno neasfaltiranih cest in koliko je močno poškodovanih asfaltiranih cestišč, ki so nujno potrebni sanacije?

Menimo, da zadeve za področju urejanja cestne infrastrukture potekajo prepočasi. Letno bi bilo potrebno obnoviti oz. asfaltirati precej več cest.

Zanima nas, kako namerava Občina Kamnik v bodoče pristopiti k tej problematiki?

Odgovor je pripravil Timotej Štritof, podsekretar – vodja Oddelka za gospodarske dejavnosti, gospodarske javne službe in finance:

Na območju občine Kamnik imamo še 110 km kategoriziranih javnih cestišč, ki niso asfaltirana, in številne poškodovane asfaltne odseke. V preteklih letih je bilo v zvezi s tem že veliko opravljenega, v kolikor pa bi želeli sanacijo cestišč še pospešiti, bi bilo v ta namen v odloku o proračunu treba zagotoviti dodatna sredstva. Informacije v zvezi z deli, ki se oziroma se bodo še izvajala v letošnjem letu, so razvidne iz naslednje razpredelnice:

CESTNI ODSEK	PREDVIDENA DOLŽINA SANACIJE	IZVAJANJE DEL	POGODBENA VREDNOST DEL (V EURIH Z DDV)
JP 660461 (Kregarjevo–Gradišek)	721 m (sanacija poškodovanih delov asfaltiranega cestišča)	Dela so v teku.	75.165,77
JP 660462 (Kregarjevo)	670 m (asfaltiranje makadamskega cestišča – v celoti)	Zaključeno.	76.159,79
JP 660513 (Stolnik)	204 m (asfaltiranje makadamskega cestišča – v celoti)	Dela so v teku.	37.431,44
LC 160081 (Klemenčevo–Zakal)	957 m (asfaltiranje dela makadamskega cestišča)	Dela se niso pričela.	151.399,98
JP 660722 (Kamniška Bistrica)	364 m (asfaltiranje makadamskega cestišča – v celoti)	Dela se niso pričela.	82.890,84
JP 661591	440 m	Dela se niso pričela.	80.729,58

(Spodnje Stranje– Stolnik)	(sanacija poškodovanih delov asfaltiranega cestišča, na odseku skozi vas. Predvidena je tudi sočasna vgradnja kanalizacijske infrastrukture.)		
JP 660412 (Laniše)	382 m (asfaltiranje makadamskega cestišča – v celoti)	Zaključeno.	45.884,83
JP 661471 (Špitalič)	636 m (asfaltiranje dela makadamskega cestišča)	Dela so v teku. Predvideno je podaljšanje trase, v kolikor bodo to finančna sredstva dopuščala.	169.306,49 (vrednost sanacije cestišča)
JP 661314 (Šmartno v Tuhinju)	150 m (sanacija poškodovanega asfaltiranega cestišča – v celoti)	Dela se niso pričela.	44.995,76
JP 661526 (Zajasovnik)	158 m (asfaltiranje dela makadamskega cestišča)	Dela se niso pričela.	68.068,17
JP 661527 (Zajasovnik)	143 m (asfaltiranje makadamskega cestišča – v celoti)	Dela se niso pričela.	45.388,50
JP 661346 (Laze v Tuhinju)	123 m (asfaltiranje makadamskega cestišča – v celoti)	Dela se niso pričela.	33.332,29
LC 160081 (Bistričica)	2.421 m (sanacija poškodovanih delov asfaltiranega cestišča)	Dela so v teku. Sanirana bo tudi druga infrastruktura (kanalizacija, vodovod, javna razsvetljava).	1.687.653,85 (vrednost sanacije cestišča)
JP 660542 (Potok v Črni)	290 m (sanacija poškodovanega asfaltiranega cestišča – v celoti)	Zaključeno.	65.974,14
JP 660543 (Potok v Črni)	150 m (sanacija poškodovanega asfaltiranega cestišča – v celoti)	Zaključeno.	71.125,97
JP 661191	2.375 m		

(Krivčevo–Kranjski Rak, zgornji del)	(sanacija makadamskega odseka – v celoti)	Dela so v teku.	305.890,07 (vrednost sanacije cestišča)
JP 661191 (Krivčevo–Kranjski Rak, spodnji del)	920 m (sanacija poškodovanega asfaltiranega cestišča – v celoti)	Dela se niso pričela. Predhodno je potrebno dokončati dela z urejanjem struge. V kolikor bodo to sredstva dopuščala, bo vgrajena še fekalna kanalizacija.	597.229,32 (vrednost sanacije cestišča)

Na odsekih, kjer se dela še ne izvajajo, bodo dela začeta najkasneje v mesecu novembru in predvidoma dokončana v decembru 2024. Dela se izvajajo v različnih širinah cestišč, nekje je treba predhodno zagotoviti tudi oporne zidove oziroma druge elemente. Zaradi izvajanja dodatnih del na nekaterih odsekih in podaljšanja tras zaradi optimalnejše izvedbe posameznih sklopov, predvsem na hribovitih območjih, dela na odsekih JP 661314 (Šmartno v Tuhinju) in LC 160081 (Klemenčevo–Zakal) v letošnjem letu najverjetneje ne bodo izvedena. Navedeni odseki, ki morda ne bi bili izvedeni v letošnjem letu, bomo realizirani v sklopu naslednjih projektov, skladno z razpoložljivimi sredstvi.