

## **USTNA VPRAŠANJA NA 3. SEJI OBČINSKEGA SVETA:**

### **Bogdan POGAČAR – NSi:**

V Občini Kamnik je veliko občinskih cest in javnih poti, ki so še neasfaltirane. Problematične so zlasti tiste na hribovitem območju, kjer so nakloni terena večji, zaradi česar padavinske vode hitro in močno poškodujejo nasutje voziščnih konstrukcij, ki ga je zato potrebno pogosto obnavljati, nenehno poškodovane neasfaltirane ceste pa so za prebivalce že tako odročnih predelov še težje prevozne in manj varne. Poleg neasfaltiranih cest veliko težavo predstavljajo tudi številne dotrajane asfaltirane občinske ceste in javne poti, katerih lastnosti niso dosti boljše od še neasfaltiranih.

Stališče svetniške skupine NSi je, da je načrtno in sistematično asfaltiranje oz. obnavljanje takšnih cest nujno in ekonomsko upravičeno, še posebej če obstaja možnost, da se ob obnovi zgornjega ustroja obnovi ali dogradi tudi druga infrastruktura. Občina mora namreč prebivalcem v okviru svojih zmožnosti z vsemi primernimi sredstvi, ki so ji na voljo, zagotavljati čim uporabnejšo, zanesljivejšo in varnejšo prometno infrastrukturo, s čimer omogoča boljše pogoje za bivanje in gospodarski razvoj tudi teže dostopnim območjem, ob tem pa mora, kolikor je mogoče, poskrbeti tudi za ostalo infrastrukturo s pritegnitvijo morebitnih zainteresiranih (so-)vlagateljev.

Zaradi vsega naštetega občinsko upravo prosimo za:

1. Podatke o tem, kolikšna je skupna dolžina in površina neasfaltiranih občinskih cest in javnih poti – tako kategoriziranih in odmerjenih kot tudi tistih, ki se dejansko že uporabljajo kot take, čeprav njihov lastninskopravni položaj sploh še ni urejen. Ter koliko sredstev bi bilo potrebnih za asfaltiranje vseh obstoječih makadamskih občinskih cest in javnih poti.
2. Podatke o tem, kolikšna skupna dolžina odsekov asfaltiranih občinskih cest in javnih poti je po ocenah občinske uprave tako poškodovanih in dotrajanih, da bi v tem trenutku potrebovale celovito obnovo oz. preplastitev, in informacija o ocenjeni višini sredstev, če bi želeli obnoviti vse takšne asfaltirane ceste.
3. Pojasnila o tem, ali občina razmišlja, da bi pri asfaltiranju še neasfaltiranih oz. prenovi dotrajanih asfaltiranih občinskih cest in javnih poti zainteresirala sovlagatelje, npr. telekomunikacijska in ostala infrastrukturna podjetja, ki bi v cestno telo ob prenovi vgradila kabelsko kanalizacijo za podatkovna omrežja (internet) v zameno za služnost na teh zemljiščih.
4. Predstavitev morebitnih razpoložljivih tehničnih alternativnih rešitev za izboljšanje lastnosti neasfaltiranih cest (npr. odpornost na erozijo in obrabo), ki bi jih bilo mogoče uporabiti pri rednem vzdrževanju in popravilih neasfaltiranih cest v prehodnem obdobju do dokončnega asfaltiranja. Tu nas predvsem zanima, ali bi bilo možno pri rednem vzdrževanju makadamskih cest uporabiti mleti asfalt ter ali je ta ob ustrezni vgradnji primeren za vzdrževanje oz. ali pripomore k izboljšanju voznega ustroja ceste.

### **Odgovor je pripravil mag. Matjaž SRŠA – vodja Oddelka za gospodarske javne službe:**

1. Skupna dolžina neasfaltiranih lokalnih cest v občini Kamnik znaša 39,26 km, dolžina neasfaltiranih javnih poti in nekategoriziranih površin pa 84,77 km, skupaj 124,03 km cest. Skupna površina neasfaltiranih cest in površin tako znaša 433.622 m<sup>2</sup>. Ocenjena vrednost asfalterskih del na omenjenih cestah ob upoštevanju asfaltov sestave 7+3 na lokalnih cestah in 5+3 na javnih poteh znaša 13.7 mio EUR, ocenjena vrednost zamenjave tamponskega sloja omenjenih cest v debelini 50 cm vključno z ocenjenim odvodnjavanjem znaša 21.6 mio EUR, skupaj 35,3 mio EUR. Ocene ne zajemajo stroškov izvedbe podpornih in opornih konstrukcij, povezanih z erozijsko ogroženostjo in izboljšanjem varnostnih parametrov na posameznih cestah.

2. V letu 2012 je bil izveden projekt ocenjevanja poškodovanosti občinskih cest. V prvi fazi je bilo izvedeno video snemanje občinskih cest, v drugi fazi pa izdelana analiza poškodovanosti cest po metodi MSI. Analiza poškodovanosti je za vsakih 50 metrov ceste zajemala razpokanost, obrabljenost, zakrpanost in poškodbe v obliki udarnih jam ter njihovo razširjenost oziroma odstotek površine, ki je prizadet s posameznim tipom poškodbe. Posredno so se tako ocenila potrebna vlaganja v cestno omrežje oziroma skupni strošek, ki bi ga bilo treba vložiti v vzdrževanje cestnega omrežja. Na podlagi izvedenega projekta poškodovanosti občinskih cest so bila v letu 2012 ocenjena vlaganja ovrednotena na 33,6 mio EUR, kar za dobo naslednjih 20 let predvideva povprečno 1,68 mio EUR na leto. Na podlagi omenjenega projekta je občinska uprava pripravila Dolgoročni načrt vzdrževanja občinskih cest za naslednje 4-letno obdobje 2015–2018, kjer je izmed vseh občinskih cest izbrala najbolj poškodovane odseke občinskih cest. Tako je v dolgoročnem načrtu za obdobje 2015–2018 uvrščenih 31 različnih občinskih cest v skupni dolžini 36,9 km. Ocenjena vrednost sanacije znaša 11 mio EUR. Občinska uprava je Dolgoročni načrt vzdrževanja občinskih cest uvrstila v Okvirni program dela Občinskega sveta za spomladansko zasedanje, kjer bo ustrezno predstavljen.
3. Občinska uprava pri vsaki investiciji pozove upravljavce komunalne infrastrukture (Elektro, Telekom, KKS, plin...), ki so hkrati tudi soglasodajalci pri projektih pogojih, da se v čim večji meri vključijo pri gradnji investicij. Vsi upravljavci so tako kot občina vezani na razvojne plane in omejena finančna sredstva, zato jih skušamo v največji meri pritegniti k sofinanciranju oziroma istočasnem vlaganju v infrastrukturo. Vsako leto Oddelek za gospodarske javne službe po sprejetju proračuna o investicijah obvesti upravljavce ter jih pozove, da podajo svoje predloge za izvedbo investicij ter predlog skupnih vlaganj v infrastrukturo. V letu 2009 je bila s strani občine ustanovljena usklajevalna skupina upravljavcev z namenom načrtovanja investicij, vendar kljub sklicevanju sestankov z njihove strani, razen KKS in KPK d.d, ni bilo odziva. Zavedamo se, da je izredno potrebno, da se pri gradnji investicij sočasno vgrajuje vsa potrebna infrastruktura. Primer dobrega sodelovanja je kohezija, kjer smo kljub določenim začetnim težavam s Telekomom dosegli, da se sočasno z gradnjo kanalizacije v cesto vgradi optično omrežje Telekoma in KKS, zamenjava dotrajanega vodovoda ter gradnja javne razsvetljave in pločnika.
4. Zagotavljanje izboljšanja vozni lastnosti makadamskih cest je seveda možno dosegati le z izvajanjem vseh rednih vzdrževalnih del na makadamskih cestah v obsegu, ki je določen z letnim programom vzdrževanja občinskih cest in pa intenzivnim reševanjem odvajanja meteornih voda na vseh cestnih odsekih s kritičnimi vzdolžnimi in prečnimi skloni. Pri izvajanju vzdrževanja makadamskih cest je seveda mogoča tudi uporaba sekundarnih surovin, kot je npr. mleti asfalt. Mleti asfalt zmrzljivo ni problematičen in je uporaben tako za izvajanje posipov makadamskih cest kot tudi za izvajanje nasipov. Seveda pa mora biti ustrezno granuliran in mora imeti ustrezno granulometrijsko sestavo za namen, za katerega se uporablja, kar se dokazuje z ustreznimi certifikati.

### **Mojca JONČESKA MALOVRH – DeSUS:**

V Kamniku ima odvoz komunalnih odpadkov podjetje PUBLICUS d.o.o. Zanima nas ali je podjetje po pogodbi zadolženo skrbeti za urejenost in čistočo komunalnih otokov in zabojnikov. V primeru, da je vzdrževanje čistoče del pogodbe nas zanima, kdo vrši nadzor nad tem.

### **Odgovor je pripravil mag. Matjaž SRŠA – vodja Oddelka za gospodarske javne službe:**

Mešane komunalne odpadke povzročitelji odlagajo v tipizirane črne posode. Le-te so v času do predvidenega prevzema s strani koncesionarja nameščene na zasebnih površinah ali v zasebnih prostorih pri uporabnikih/povzročiteljih, ti. zbirnih mestih. Uporabniki morajo zagotoviti, da so zbirna mesta čim bliže mestu nastajanja odpadkov ter da se odpadki zbirajo na način, ki ne povzroča emisije vonjav in onesnaževanja okolice. Uporabniki morajo pred

predvidenim časom prevzemanja mešanih komunalnih odpadkov posode prestaviti z zbirnega mesta na prevzemno mesto, po prevzemu odpadkov pa prazne posode ali zabojnike čim prej vrniti na zbirno mesto. Prevzemno mesto določita uporabnik in izvajalec javne službe; praviloma na javnih površinah, tako da se s tem ne ogroža njihova splošna raba. V naseljih s pretežno večstanovanjskimi objekti so lahko prevzemna mesta hkrati tudi zbirna mesta, kar pomeni, da so posode za zbiranje mešanih komunalnih odpadkov stalno nameščene na istem mestu. Tipizirane posode so del opreme koncesionarja/izvajalca javne službe, ki v skladu s sklenjeno koncesijsko pogodbo dvakrat na leto zagotavlja razkuževanje in pranje posod. To je letos izvedel aprila in septembra, prihodnje leto pa bo s pomočjo nove opreme na smetarskih vozilih istočasno opravljeno tudi pranje zunanjih površin posod. Uporabniki/povzročitelji odpadkov so dolžni vzdrževati čistočo na prevzemnih in zbirnih mestih in zagotoviti izvajalcu dostop do prevzemnih mest. Pri večstanovanjskem objektu je to obveznost upravnika, če je za to delo pooblaščen s pogodbo o opravljanju upravniških storitev.

### **Duško PAPEŽ – LDP:**

V naši svetniški skupini podpiramo vizijo, da se na Veliki Planini in v dolini Kamniške Bistrice razvija zeleni turizem, ki pa mora biti podrejen edinstveni kulturni in naravni dediščini tega območja. Verjamem, da se s takšno vizijo lahko strinjamo vsi. Od tu naprej pa so pogledi kako to vizijo uresničiti različni in temu primerno se zadnjih 20 let razvija tudi Velika planina in dolina Kamniške Bistrice. Vsako novo vodstvo, nov župan, nov občinski svet primakne lonček k tem spontanemu, stihijskemu razvoju, ki temelji na parcialnih interesih. Na to kaže tudi zadnja investicija družbe Velika Planina d.o.o., ko okrepčevalnico in čakalnico za potnike spreminja v gostilno, kljub dejstvu, da so v neposredni bližini vsaj trije tovrstni objekti, ki poskušajo preživeti.

Prepričani smo, da Velika planina in dolina Kamniške Bistrice potrebujeta jasno vizijo in pa konkretno in uresničljivo Strategijo razvoja, ki bo temeljila na zelenem turizmu in bi pri njenem nastanku sodelovali vsi deležniki tega območja in stroka, s ciljem preseči parcialno oziroma spontano načrtovanje in razvoj ter logiko "ostane naj vse po starem". Veliko je bilo že narejenega in leži po različnih predalih zato je potrebno samo zbrati ekipo, se povezati z vsemi deležniki tega območja in stroko ter nadgraditi že narejeno.

Resnično potrebujemo celovit dolgoročni načrt, ki bo imel podporo v širši laični in strokovni javnosti, kako se bo razvijala Velika planina in dolina Kamniške Bistrice. Kajti, če bomo brez jasnih razvojnih prioritet sprejeli prostorski načrt za to območje se lahko naredi nepopravljiva škoda. Pri prostorski politiki gre za nepovratni proces in zato je še kako pomembno, da je osnova prostorskega načrtovanja zelo jasna vizija in pa strategija. Tudi pri gradnji hiše se začne z idejami, izdelavo načrtov in finančne konstrukcije z možnimi viri, pridobivanjem dokumentacije in šele na koncu z gradnjo.

Ko bomo imeli jasno strategijo razvoja tega območja lahko izdelamo uresničljiv prostorski načrt in nato konkreten načrt ukrepov za to območje.

Zato sprašujem, ali Občina Kamnik pripravlja Strategijo razvoja Velike planine in doline Kamniške Bistrice z jasnimi razvojnimi prioritetami in viri financiranja, ki bo usklajena s Strategijo razvoja turizma v občini Kamnik in bo osnova za izdelavo prostorskega načrta za to območje?

**Odgovor so pripravili Matej SLAPAR – podžupan Občine Kamnik, Martina BAJDE – vodja Oddelka za gospodarske dejavnosti in finance ter dr. Marija Tadeja JEŽEK – vodja Oddelka za urejanje prostora:**

Za območje Velike planine in doline Kamniške Bistrice je bilo v preteklosti narejenih več idejnih zasnov, študij razvoja in projektov, ki naj bi bili osnova za razvoj območja na različnih

področjih. V projektih so sodelovali različni akterji, od predstavnikov države v postopkih ustanavljanja regijskega parka Kamniško Savinjske Alpe, do posameznih zainteresiranih skupin. Dejstvo pa je, da bi bilo potrebno izsledke že narejenih dokumentov ponovno preveriti, ali so še aktualni ter jih združiti v celostni dokument, ki bo temelj nadaljnega razvoja. Zavod za turizem in šport v občini Kamnik pripravlja novo strategijo razvoja turizma v občini Kamnik, v okviru katere bo poseben poudarek dan območju Velike planine in doline Kamniške Bistrice. Zavod za turizem in šport v občini Kamnik v sodelovanju z družbo Velika planina d.o.o. ter tremi fakultetami (Filozofska fakulteta, oddelek za geografijo, Pravna fakulteta in Ekonomska fakulteta) pripravlja tudi projekt Velika planina – zasnova inovativnega turističnega produkta. Projekt je bil prijavljen tudi na Javni razpis za sofinanciranje projektov po kreativni poti do praktičnega znanja, ki ga je objavil Javni sklad Republike Slovenije za razvoj kadrov in štipendije. Skupaj s partnerji, mentorji in študenti navedenih fakultet se bo celostno obravnavala problematika Velike planine. Glavni namen je dvigniti prepoznavnost območja Velike planine in zadržati turiste na planini več dni. Z inovativnimi pristopi se bodo razvijali novi in privlačni turistični produkti, stremelo se bo k povezovanju vseh deležnikov na planini. Projekt bo služil kot osnova za usmeritve razvoja turizma na Veliki planini in dolini Kamniške Bistrice, ki ga ima namen pripraviti Zavod za turizem in šport v občini Kamnik v letu 2015. S težnjo povezovanja in sodelovanja z vsemi deležniki na omenjenem območju bo Zavod iskal skupne interese; skupno pa se bodo izdelali kratkoročni, srednjeročni in dolgoročni cilji ter trženjski plan. Prav tako se bo pripravila skupna grafična podoba, saj se danes območje celostno ne trži. Projekt bo vključen tudi v novo nastajajočo strategijo razvoja turizma v občini Kamnik za obdobje 2015–2020, ki se bo začela pripravljati v prihodnjem letu (skupaj s Filozofsko fakulteto in zainteresirano javnostjo, ki jo bodo sestavljali predstavniki večjih turističnih ponudnikov, Zavoda za turizem in šport, občine, društev, mladih, ...).

Občinski prostorski načrt določa, da se Velika planina razvija kot tradicionalno pastirsko in pomembno turistično območje. Načrtuje se celovita prenova pastirskega in turističnega naselja Velika Planina, ki vključuje deloma funkcijsko, oblikovno in predvsem komunalno prenavo. Glede na dejstvo, da je Občina trenutno v fazi usklajevanja s pristojnimi nosilci urejanja prostora žal še ne moremo podati konkretnih odgovorov. Dejstvo pa je, da se bodo morale omejitve iz občinskega prostorskega načrta upoštevati pri izdelavi strategije razvoja turizma na omenjenem območju.