

USTNA VPRAŠANJA IN POBUDE NA 16. SEJI OBČINSKEGA SVETA:

Franci SPRUK – svetniška skupina SDS:

Kakšna je predvidena časovnica izgradnje pločnika za pešce ob regionalni cesti Kamnik-Vransko (v razdalji cca. 250 m, začetek hišna št. Soteska 73, konec avtobusna postaja-Poreber št.1).

Odgovor je pripravil Sandi BOREC, višji svetovalec za gospodarske javne službe in projektno delo:

Občinska uprava je že pripravljeno projektno nalogo za izgradnjo hodnika za pešce posredovala komisiji za potrjevanje projektnih nalog na Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo (v nadaljevanju: komisija) v potrditev. Zaradi trenutne situacije in nevarnosti širjenja nalezljive bolezni SARS-CoV-2 (COVID-19) ter zaradi zagotavljanja varnosti potrditev projektne naloge traja malo dlje.

Po potrditvi projektne naloge s strani komisije bo izbrani projektant pričel s projektiranjem hodnika za pešce od stanovanjskega objekta Soteska 73 do obstoječe avtobusne postaje v Porebru. Projektant mora pridobiti projektne pogoje, mnenja in soglasja pristojnih soglasodajalcev, izdelati načrt javne razsvetljave, odvodnjavanja, gospodarjenja z gradbenimi odpadki, vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje, popis del in predračun, katarski elaborat itd. Po izdelani projektni dokumentaciji je potrebno v skladu s Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Ur. l. RS, št. 7/2012) obvezno izvesti recenzijo projektne dokumentacije, kjer se preveri presoja racionalnosti projektne rešitve, usklajenosti projektne rešitve s projektno nalogo, pravili stroke in predpisi. Za takšen obseg del je rok za izdelavo projektne dokumentacije od 120 dni do 180 dni. Pred samo izgradnjo pločnika je seveda potrebno zagotoviti sredstva v občinskem proračunu. Pridobiti pa je potrebno tudi soglasja za posege na zasebna zemljišča in pripraviti razpisno dokumentacijo za izbiro izvajalca. Predmetna investicija se lahko realizira v roku dobrega leta, če so vsi zgornji pogoji izpolnjeni. Prizadevali si bomo, da bodo letos pripravljene projekti in da se omenjeni krak pločnika umesti v enega izmed prihodnjih proračunov. Je pa potrebno poudariti, da smo za avtobusni postajališči ob hiši Poreber 1 že zaprosili za nadstrešnici in da bo s to realizacijo pločnika, dejansko možno priti od Kamnika do naselja Vir po varni poti. V preteklem letu je bil namreč izveden pločnik med Markovim in Virom ter nadaljevanje od Podhruške do Srednje vasi. Prizadevamo si, da bo čim več prometnic varnih tudi za najšibkejše udeležence v prometu.

Anton Tone SMOLNIKAR – samostojni svetnik LTS:

Pred nekaj leti so na Brezjah nad Kamniku iz vodohrana zgradili nekaj 100 metrov novega cevovoda, ki se je končal z gasilskim hidrantom sredi travnika na Za križnici. Že takrat so se uporabniki spraševali, kakšen namen ima ta nov vod velikega profila, saj v ničemer ne izboljšuje oskrbe s pitno vodo številnih domačinov. Zlasti v višjih predelih morajo prebivalci uporabljati t.i. hidrante, da sploh vodovod lahko uporabljajo. Starejši prebivalci vedo povedati, da je slab pritisk tudi v nižjih predelih, vzrok pa v slabo vzdrževanem in premajhnem vodohranu.

Vprašanje: kdaj je bil nazadnje obnovljen ta vodohran, saj se bo menda kmalu sesul sam vase; kakšne in kolikokrat pristojni opravljajo kontrole glede kakovosti /neuradno je voda večkrat zelo slabe kakovosti, saj je tu kmečko okolje in slab vodohran iz okolja vsrka marsikaj/; kakšni so rezultati meritev kakovosti pristojnih glede kakovosti; ali je v bližnji prihodnosti pričakovati

izgradnjo večjega vodohrana, saj je že sedaj oskrba z vodo večkrat okrnjena, veliko zanimanje za novogradnje na tem območju, pa to skrb še povečuje.

Odgovor je pripravil Tadej KOVAČIČ, strokovni sodelavec:

Vodohran Brezje je del vodovodnega sistema Kamniška Bistrica, ki se napaja iz zajetij Slevo in Bele vode. Upravljavec vodovoda (Komunalno podjetje Kamnik, d.o.o.) vodohran redno vzdržuje, v celoti pa vodohran še ni bil obnovljen. Po mnenju upravljavca vodovoda je vodohran v stabilnem stanju in ne potrebuje celovite prenove, potrebna so manjša vzdrževalno-obnovitvena dela, kot na primer menjava kovinskih armatur, ki se izvajajo v okviru razpoložljivih sredstev. V letu 2020 je bil prenovljen sistem daljinskega nadzora, ki omogoča daljinsko upravljanje in nadzorovanje vodohrana in črpališča, ki vodohran oskrbuje, s čimer se je olajšalo in optimiziralo upravljanje vodovodnega sistema. Nov sistem omogoča tudi hitrejšo zaznavanje okvar na vodovodnem sistemu in njihovo sanacijo. V letu 2017 se je dogradilo vodovodno omrežje, ki omogoča oskrbo s pitno vodo višje ležečih objektov, ki pa morajo imeti, zaradi prenizke višinske razlike med vodohranom in objekti, za dvig tlaka nameščene črpalke (hydropack).

Na vodovodnem sistemu Kamniška Bistrica se redno izvaja državni monitoring kakovosti pitne vode (v letu 2020 so bili odvzeti 4 vzorci), izvajalec gospodarske javne službe oskrbe s pitno vodo pa redno izvaja tudi notranji nadzor kakovosti pitne vodne (v letu 2020 je bilo odvzetih 17 vzorcev). Od skupno 21 odvzetih vzorcev na celotnem vodovodnem sistemu Kamniška Bistrica je bilo 6 vzorcev neskladnih (zaznane so bile koliformne bakterije), zato je upravljavec vodovoda izvedel potrebne ukrepe za odpravo neskladnosti.

Občina Kamnik za prihodnja tri leta ne načrtuje izgradnje večjega vodohrana na tem območju, v kolikor pa se bo v prihodnosti na območju Brezij pokazala potreba po večjih količinah odvzema pitne vode, bo Občina preučila ustrezne možnosti za zagotovitev potrebnih količin. Občina Kamnik bo v prihodnjih letih povečala vlaganja v javne vodovodne sisteme in s tem izboljšala njihovo stanje ter optimizirala njihovo uporabo.

mag. Šemso MUJANOVIĆ – svetniška skupina LSU:

Občina Kamnik je v letih 2016-2017 pripravila Celostno prometno strategijo, ki je po našem mnenju dobro zastavljena. V njej je zapisano tudi, da sta izdelana strategija in potrjen akcijski izvedbeni načrt pogoj za pridobitev sredstev, ki bodo na voljo v nadaljnjih razpisih. Del strategije je tudi vizija mobilnosti, ki temelji na petih komponentah:

1. varnosti za vse udeležence v prometu s posebno skrbjo za ranljive skupine in ljudi s posebnimi potrebami;
2. dobri dostopnosti do vseh točk v občini za prebivalce in obiskovalce vseh generacij;
3. pretežni rabi trajnostnih oblik prevoza, ki omogočajo hiter, učinkovit, ekonomičen in čistejši prevoz (hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prevoza in drugih oblik okolju prijaznejšega prevoza);
4. informacijski podpora in drugih sodobnih rešitvah mobilnosti, ki odpirajo nove podjetniške priložnosti;
5. odgovornemu ravnanju in medgeneracijske mu sodelovanju, ki se odražajo v zadovoljstvu ljudi.

Cilji strategije so konkretno opredeljeni do leta 2030 in kot taki so tudi merljivi, revizija je na časovnici zapisana za obdobje 2-5 let. Tudi odgovori na vprašanja; Kako bomo to dosegli?, so razmejeni na prvih pet let in po prvih petih letih. Zato v Listi Sandija Uršiča menimo, da bi bilo dobrodošlo, da pregledamo narejeno in skupaj preverimo, kje cilje dosegamo in kje za njimi zaostajamo.

Ker gre za obsežen dokument predlagamo, da se tokrat izpostavi samo najbolj aktualne zadeve, kje dosegamo cilje in kje najbolj zaostajamo, celovit pregled narejenega in načrtovanega, lahko obravnavamo na eni izmed naslednjih sej.

Primeri ciljev in vprašanj:

Področje prometne varnosti in občutka varnosti

Do leta 2018 pridobiti rešitve za odpravo evidentiranih nevarnih točk na šolskih peš poteh.

Ali imamo evidentirane vse nevarne točke na šolskih poteh?

Do leta 2030 vsako leto odpraviti najmanj tri nevarne točke na šolskih peš poteh.

Koliko nevarnih točk na šolskih poteh smo odpravili?

Do leta 2018 evidentirati nevarne dostope do vrtcev. Vsako leto urediti najmanj eno nevarno območje ob vrtcih.

Ali imamo evidentirane vse nevarne dostope do vrtcev? Koliko nevarnih območij smo uredili?

Do leta 2020 urediti ustrezno razsvetljavo prehodov za pešce in jih opremiti s svetlobno signalizacijo.

Koliko prehodov za pešce je bilo urejenih in koliko jih še potrebno urediti?

Odgovor so pripravili Alenka BABNIK, višja svetovalka za razvoj in investicije ter projektno delo, Barbara STRAJNAR, višja svetovalka za razvojne projekte, in Sandi BOREC, višji svetovalac za gospodarske javne službe in projektno delo:

V letu 2017 je Občina Kamnik v skladu s smernicami Ministrstva za infrastrukturo pripravila Celostno prometno strategijo (CPS), katere glavni namen je bil določiti usmeritve za razvoj prometa in mobilnosti v občini Kamnik ter določiti potrebne akcijske korake za doseganje zadanih ciljev. Cilji, ki so postavljeni v okviru CPS, so usmerjeni k uvajanju principov trajnostne mobilnosti ter k zagotavljanju večje varnosti prometnih poti za različne skupine prebivalcev, s posebnim poudarkom na pešcih, kolesarjih in ostalih ranljivih skupinah.

V obdobju pet let po sprejemu CPS morajo občine Ministrstvu za infrastrukturo poročati o uspešnosti sledenja zadanim ciljem in nalogam, ki so bile postavljene v okviru akcijskega načrta. Do sedaj so bila pripravljena tri poročila, prvo poročilo z izhodiščnimi podatki je bilo pripravljeno leta 2018 (naslednja v letu 2019 in 2020). V vseh dosedanjih poročilih je bil preko spremljanja posameznih kazalcev viden napredek na področju trajnostne mobilnosti.

V nadaljevanju navajamo nekaj ukrepov, s katerimi smo zasledovali in tudi dosegali cilje CPS v preteklih letih:

- urejenih je bilo približno 5 km novih površin za varno gibanje pešcev (hodniki za pešce),
- urejenih je bilo približno 800 m novih kolesarskih poti,
- postavljena so nova parkirišča za kolesa (6) in polnilnice za električna kolesa (3),
- vzpostavljen je sistem izposoje električnih koles (7 postaj),
- na novo urejenih in rekonstruiranih je bilo več prehodov za pešce (20),
- postavljeni sta počivališči za gibalno ovirane (2),
- postavljenih je 7 polnilnic za polnjenje štirinajstih električnih vozil,
- zgrajeno je postajališče P+R Kamnik,
- vzpostavljen je parkirni režim na Veliki planini ...

CPS je zelo ambiciozen dokument, zato marsikje ne dosegamo zastavljenih ciljev. Zahtevnejša področja, kjer bo potrebno vložiti dodaten trud, so gotovo javni potniški promet,

umirjanje prometa v mestu in v dolini Kamniške Bistrice, vplivanje na spremembe potovalnih navad in še kaj.

Občina Kamnik bo po petih letih uveljavitve CPS izvedla prenovu dokumenta. Sestavni del prenove bo analiza ukrepov in doseganja ciljev, ki smo si jih zastavili ob sprejetju leta 2017. Prenova dokumenta je predvidena v letu 2022 in bo predstavljena tudi na Občinskem svetu. Na podlagi opravljenega celovitega pregleda bo jasno, kje dosegamo cilje in kje zaostajamo.

Področje prometne varnosti in občutka varnosti

Osnovne šole vsako leto izdelajo načrt varnih šolskih poti, v katerem opredelijo tudi nevarne točke. Načrt predložijo Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Kamnik, ki dokument pregleda in občinski upravi poda predloge za odpravo nevarnih točk na šolskih poteh. Občinska uprava vsako leto v okviru proračunskih možnosti odpravi nekaj nevarnih točk (vsaj 3). Na primer v letu 2021 so predmet reševanja naslednje lokacije:

- zaris novega prehoda za pešce na Kovinarski cesti,
- zaris novega prehoda na Kranjski cesti pred nivojskim železniškim prehodom,
- zaris novega prehoda v Zgornjih Stranjah.

Vrtci niso dolžni izdelati načrta varnih poti, saj otroci hodijo v vrtec s spremstvom. Dostopi do vrtcev so razmeroma dobro opremljeni z »varnostnimi« ukrepi, kot so prehodi za pešce, javna razsvetljava, semaforizirana križišča, prometni znaki, pločniki ipd. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu otrokom in vzgojiteljem podarja odsevne jopiče, ki jih za zagotavljanje večje varnosti nosijo na sprehodih. Trenutno občinska uprava nima podatka, da bi bil kateri od dostopov v vrtec nevaren.

Površine za pešce se urejajo v skladu s pravili urejanja prostora in s stališča zagotavljanja prometne varnosti ter ekonomičnosti graditve in vzdrževanja, skladno z določbami Pravilnika o projektiranju cest, Zakona o cestah, Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi ter Pravilnika o avtobusnih postajališčih. Prehodi za pešce na občinskih cestah so urejeni s predpisano prometno signalizacijo ter ponoči ustrezno osvetljeni. V preteklem letu smo naročili meritve osvetljenosti na prehodih za pešce, in sicer na/v: Ljubljanski cesti 3, Ljubljanski cesti pri Metuljčku, Srednji vasi, Mekinjah pri podružnični šoli in samostanu, Buču, Podgorju itd. Ugotovljeno je bilo, da je na vseh obravnavanih lokacijah zagotovljena ustrezna osvetljenost prehodov za pešce oziroma so nekateri prehodi preveč osvetljeni. Zaradi varnosti pešcev pa smo nekatere prehode še dodatno opremili s kontrastno modro podlago in jih označili s svetlobno prometno signalizacijo (8). V zadnjih treh letih je bilo na novo urejenih in rekonstruiranih več kot 20 prehodov za pešce. V skladu s potrebami in vsakoletnimi predlogi šol ter Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu bomo prehode za pešce urejali tudi v prihodnje.