

Številka: 900-13/2015-7  
Nova Gorica, 2. marec 2015

## DODATNI ODGOVORI

### NA POBUDE, PREDLOGE IN VPRAŠANJA SVETNIC TER SVETNIKOV, KI SO BILA PODANA NA SEJAH MESTNEGA SVETA

#### 4. SEJA MESTNEGA SVETA, 5. februar 2015

- SVETNIK MIRAN VIDMAR** je podal naslednji predlog:  
Predlog, da se pripravi pravilnik o subvencioniranju nakupa in vgradnje malih čistilnih naprav.  
Predlagamo, da občinska uprava pripravi pravilnik o subvencioniranju nakupa in vgradnje malih komunalnih čistilnih naprav, v katerem določi pogoje in postopek dodeljevanja subvencij za nakupe in vgradnjo individualnih ali skupinskih malih komunalnih čistilnih naprav za čiščenje komunalne odpadne vode iz eno stanovanjskih in več stanovanjskih stavb na območju občine. Na današnjem mestnem svetu med drugim obravnavamo pravilnik o tehnični izvedbi in delovanju, uporabi objektov in naprav javnih vodovodov. Dokaj zamotana stvar in na nivoju tehničnih standardov, tako, da se človek vpraša v čem je bistvo in čemu bo tak pravilnik služil. Istočasno pa ugotovljamo, da na področju reševanja čiščenja komunalnih odpadnih vod, močno kasnimo in nam po evropskih direktivah in uredbah Vlade Republike Slovenije določenih rokov za izgradnjo čistilnih naprav in fekalne kanalizacije, ne bo uspelo ujeti. Financiranje gradnje komunalnega sistema čiščenja odpadnih vod je, kot lahko vidimo v predlogu proračuna in NRP, popolnoma v zraku. Občani, ki pridobivajo gradbena dovoljenja pa so nemočni, nimajo zagotovil, do kdaj bo urejena možnost priključitve na javni komunalni sistem fekalne odvodnje in so, če hočejo dobiti gradbeno dovoljenje, prisiljeni v gradnjo male čistilne naprave. Praktično vse sosedne občine imajo že sprejet pravilnik, ki take zagate rešuje, mi pa se ubadamo s tem, koliko so lahko dolge vodovodne cevi 6, 8 in tako naprej.

**Oddelek za gospodarstvo in gospodarske javne službe** je posredoval naslednji odgovor:

Pobuda svetnika je smiselna in jo bodo pristojne občinske službe zagotovo upoštevale, v kolikor ne bo v doglednem času prišlo do drugačnih zakonskih rešitev in vgradnja čistilnih naprav ne bo več obvezna. Na področju odvajanja in čiščenja odpadnih voda se namreč obetajo spremembe predpisov in sicer po navedbah predstavnikov Ministrstva za okolje in prostor je cilj omiliti zahteve, ki jih določa Uredba o emisiji snovi pri odvajanju odpadne vode iz malih komunalnih čistilnih naprav (Uradni list RS, št. 98/07, 30/10). Ta uredba že sedaj določa, da se za malo komunalno čistilno napravo z zmogljivostjo čiščenja do 50 PE šteje tudi naprava za čiščenje komunalne odpadne vode, ki je izdelana v skladu s standardi od SIST EN12566-1 do SIST EN 12566-5 in iz katere se v skladu s temi standardi odvaja očiščena odpadna voda neposredno v površinsko vodo preko filtrirne naprave za predčiščeno

komunalno odpadno vodo ali posredno v podzemno vodo preko sistema za infiltracijo v tla. To preprosto pomeni, da ne bodo več obvezne čistilne naprave, ampak se bo lahko zagotavljalo čiščenje z nadgradnjo obstoječih greznic s filtrirnim oz. ponikovalnim poljem. Po pojasnilih g. Rozmana iz Ministrstva za okolje in prostor bodo pripravili usmeritve oziroma navodila skladna s standardom, ki bodo točno opisala samo izvedbo.

2. **SVETNIK ANTON HAREJ** je postavil naslednje vprašanje:

Rad bi izpostavil sledeče.

V zaselku Potok pri Dornberku so bile s strani vodotoka Potok v letu 2008, 2010 in 2012 ob vsakem večjem nalivu, vsakem večjem dežju poplave, to je nad hribovjem ob Trstelju. Tam se potok spremeni v hudournik, ki poplavlja več stanovanjskih hiš v zaselku Potok. Že več let opozarjamo na ta problem - dogovora z ARSO-m, da se pač pripravijo neke rešitve za sanacijo stanja tega potoka.

Rad bi vprašal, ali se nismo v vseh teh letih uspeli z ARSO-m dogovoriti glede možnosti sanacije, razen, da se je pred volitvami pojavila neka informacija, da je le občina dosegla nek dogovor z ARSO-m in da je bil podan nek predlog na Ministrstvo za okolje in prostor? Sedaj me zanimajo v bistvu vse okoliščine tega dogovora, ker pač vsaj do nas krajanov ni prišlo in kako namerava občina sanirati ta problem, torej, potreboval bi eno celovito informacijo v zvezi s tem.

**Oddelek za okolje, prostor in javno infrastrukturo** je posredoval naslednji odgovor: V letu 2014 se je v zvezi s problematiko poplavljanja vodotoka v Potoku izvedlo srečanje med MONG in ARSO. ARSO trenutno problematiko rešuje preko vzdrževalnih del, ki jih izvaja koncesionar. S strani ARSO je bilo pojasnjeno, da je potrebno k problematiki poplavljanja vodotoka pristopiti celovito, saj je potrebno pristopiti k urejanju celovite struge potoka v smeri Dornberk in ob tem upoštevati tudi nedovoljene posege v prostor, ki se nahajajo vzdolž struge. Problematika zajema tudi nekatere dele, kjer so se že v preteklosti pokazale težave z urejanjem razmerij z lastniki, zato je bilo s strani ARSO in MONG ugotovljeno, da bi v primeru urejanja zemljiških razmerij bilo potrebno pristopiti k urejanju celote skozi instrument Občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN), ki edini daje možnost, da se v primeru nestrinjanja lastnikov, pridobi možnost pridobitve pravice potrebnega urejanja na takih zemljiščih. Ker gre tudi za potrebo sanacije oziroma postavitve novih premostitvenih objektov, bi instrument OPPN dal skozi javno razgrnitev prebivalcem možnost, da se seznanijo in predlagajo morebitne spremembe ureditev poti oziroma bi se na ta način lahko doseglo usklajevanje pogleda na način reševanja, česar pa do danes v prostoru ni.

Ugotovljeno je bilo, da je za potrebe določitve območja in podrobnejših vsebin OPPN potrebno pripraviti podrobno analizo stanja ter dogovor o načinu rabe prostora za zagotavljanje nujnih ukrepov in vzdrževanja. Tako MONG in ARSO sta bila soglasna, da se bo skozi idejni projekt lahko omejilo potrebno območje OPPN –ja in je zato nesmiselno, da se z določitvijo območja in postopkom začne preden slednji ni izdelan. Za to je bila v letu 2014 s strani Hydrotehnika izdelana strokovna podlaga za usmeritvami za način reševanja problematike. MONG je na osnovi izdelane strokovne podlage pridobila ponudbe za analizo stanja in pripravo idejnega projekta. MONG je skupaj z ARSO tudi opravil pogovore o načinu urejanja medsebojnih razmerij, saj gre v tem primeru za preplet pristojnosti urejanja in investiranja. S strani OOPJI je bil pripravljen tudi osnutek pogodbe o sofinanciranju projekta in predlagala umestitev potrebnih sredstev v proračun 2015 za nadaljevanje aktivnosti, a je zaradi obsega potrebnih sredstev ter zaradi izjemne proračunske situacije v letošnjem letu bilo ocenjeno, da se nadaljevanje aktivnosti zaenkrat zadrži. Obenem je MONG skupaj z drugimi občinami v okviru SOS-a pristopil k projektu LIFE, katerih sredstva so namenjena predvsem reševanju tovrstnih problematik. V primeru pridobitve sredstev projekta LIFE bi MONG lažje nadaljevala s potrebnimi aktivnostmi.

3. **SVETNICA ANDREJKA MARKOČIČ ŠUŠMELJ** je podala naslednjo pobudo:

Dajem pobudo za umiritev prometa na delu Rejčeve ulice.

Rejčeva ulica od križišča z Delpinovo do križišča s Cankarjevo je prometno ena najbolj obremenjenih ulic. Tu se nahajajo lekarna, zdravstveni dom, gimnazija, osnovna šola, nova telovadnica ter lokali in trgovine. V tem delu bi bila nujna umiritev prometa, še posebej na prehodu za pešce pri lokalu Sedmica. Tam je zjutraj sicer pogosto prisoten mestni redar, vendar je njegova stalna navzočnost nemogoča. Še posebej nevarno je prečkanje ceste na tem mestu, ko so slabi vremenski pogoji in ponoči, saj je tudi javna razsvetljava v tem delu zelo šibka. Pred kratkim se je v tem delu zgodila tudi prometna nesreča, ko je voznik podrl zaščitno ograjo gradbišča prizidka gimnazije.

Predlagam hitrostno oviro oziroma grbino na tem prehodu. Pomisleki bi morda bili v povezavi z reševalnim vozilom na nujni poti, vendar takrat vozilo šele pospešuje in so njegove hitrosti nizke, grbina pa bi zaustavila prihajajoča vozila, ki bi reševalcem križala pot.

Hkrati predlagam posodobitev javne razsvetljave v neposredni bližini nove telovadnice. Veliko športnih aktivnosti in prireditev v novi telovadnici se namreč odvija zvečer, med udeleženci pa je veliko otrok, ki so v takih pogojih ob prečkanju ceste voznikom vidni šele v zadnjem trenutku.

Vsekakor je nujno, da v občini dolgoročno razmišljamo o umiritvi prometa v ožjem mestnem središču, zato me zanima, kaj je v zvezi s tem predvideno v prihodnje.

**Oddelek za okolje, prostor in javno infrastrukturo** je posredoval naslednji odgovor:

Pobudo svetnice za umiritev prometa na Rejčevi pozdravljamo in se z njo v delu, ki se nanaša na umiritev prometa, strinjamo, kot se strinjamo s potrebo o osvetlitvi prehoda za pešce. Način ustrezne izvedbe osvetlitve bomo preverili in v kolikor je v okviru proračuna to možno izvesti, pristopili k izvedbi v najkrajšem možnem času. Ne strinjamo pa se s predlaganim načinom ukrepa s hitrostno oviro na cesti.

Svetnica opozarja tudi na izvoz reševalnih vozil na lokaciji. Slednjega bo mogoče spremeniti le ob načrtovani prenovi zdravstvenega doma. Predhodno pa je potrebno izvoz reševalnih vozil upoštevati in poiskati najprimernejšo rešitev glede vodenja pešcev in kolesarjev.

Vsekakor bomo preverili možnost znižanja hitrosti za druge udeležence v motornem prometu, morda tudi do stopnje območja umirjenega prometa. Razmisli bomo tudi, ali je smiselno, da se parkirna mesta v delu, ki so sedaj začasno neuporabna zaradi gradbišča, ponovno vzpostavijo. Parkirna mesta so namreč, iz naslova iskalcev parkirnih mest, ena od ključnih generatorjev gostote prometa v tem delu. Preverili bomo tudi ali se za potrebe gradbišča uporabljajo le prostori temu namenjeni in ali se z gradbenimi deli povezan promet, dejansko odvija na način, kot je predvideno v dokumentaciji.

Sama lokacija o kateri svetnica govori, je prometno ena najbolj obremenjenih v mestnem središču. Besedo promet tu razumemo, kot vse oblike gibanja vseh vrst uporabnikov, torej ne zgolj motornega prometa. V okviru prometnega načrta, katerega delovni osnutek naj bi pridobili v prvi polovici marca, pričakujemo jasne usmeritve glede primernih ukrepov tudi na tem delu mesta.

Uprava MONG se zaveda, da je celotno območje tako imenovanega šolskega kareja (med Rejčevo, Cankarjevo, Erjavčevo in Delpini ulico) gosto pozidano in to z vsebino, ki dnevno generira veliko raznolikega prometa ter posledično veliko potencialno konfliktnih situacij. V letošnjem letu želimo podrobneje pogledati tudi vodenje prometa znotraj območja, kajti to posledično vpliva na promet na samih obodnih ulicah, potrebno pa je tudi razmejiti rabo preostalega (omejenega) prostora znotraj območja. Že danes pa vemo, da ureditve ne bodo povečevale števila parkirnih mest za uporabnike in zaposlene, ker je iz vidika urejenosti mesta, predvsem pa varnosti, primarno potrebno zagotoviti varno gibanje pešca in kolesarja ter omogočiti primeren dostop za urgentna vozila in dostavo.

Sodobna praksa v tujini in drugod v Sloveniji je ta, da se osrednja mestna središča, prav zaradi varnosti in prometne politike, ki daje prednosti pešcem in kolesarjem ureja tako, da se

hitrost omejuje na 30 km/h in v nekaterih delih celo uvaja območja umirjenega prometa, kjer postane avto, kljub temu, da je na vozišču, v podrejen odnosu do pešca in kolesarja.

Ukrepi umirjanja prometa s pomočjo grbin so znotraj naselja neprimeren ukrep, ki se ga priporoča le izjemoma in to le v bližini osnovnih šol in vrtcev. In tudi tu je potrebno grbine umeščati smiselno, glede na način vodenja varnih poti v šolo oziroma vodenja ranljivih udeležencev v prometu. Pomembno vlogo imajo tudi starši in vzgojno izobraževalne inštitucije, da otroke ustrezno vzgojijo, kako naj se gibljejo kot udeleženci v prometu. Postavljanje grbin je lahko celo nevarno, saj se s tem tudi ustvarja iluzijo, da nevarnosti iz naslova nespoštljivih voznikov tako ni več, obenem pa še vedno deluje na način, da so pešci in kolesarji v mestu v podrejenem položaju. Obenem pa se zaradi iluzije varnosti, tudi ne čuti potrebe po izvajanju drugih ukrepov vezanih na umirjanje prometa. O sami podobi ulic in mesta in s tem o kvaliteti bivalnega prostora ne bomo izgubljali besed.

Zato je potrebno k umirjanju in vodenju prometa pristopiti celovito, saj gre za temeljne spremembe v načinu razumevanja in vedenja v mestnem prometu. Samo postavljanje fizičnih ovir brez drugih ukrepov namreč ne zadošča. Gre za spremembo potovalnih in voznih navad, ki izhajajo iz kulture komoditete uporabe osebnega vozila in postavljanja pretočnosti prometa (večinsko osebnih vozil) za prioriteto pri urejanju prometa. Zato je ključno, da se poleg uvajanja pešpoti, kolesarskih stez (te niso povsod možne, brez poseganja na vozišče) in s tem povezanih sprememb profila vozišča, izvajajo ukrepi osveščanja udeležencev v prometu. Ta proces pa je žal, neprimerno težji in dolgotrajnejši, kot je postavitve grbine.

Zaradi zavedanja kompleksnosti problematike uprava MONG že leta izvaja teden mobilnosti prav s tem namenom. Uprava MONG že kar nekaj časa, tudi s pomočjo evropskih sredstev, izvaja ukrepe, ki delujejo na izgradnji ustrezne infrastrukture za potrebe kolesarjev in pešcev (npr. varne poti v šolo). V lanskem letu smo tudi pridobili čezmejno regijsko prometno strategijo, iz katere jasno izhajajo ukrepi vezani na reševanje prometa, ki je posledica regijske vloge somestja Nova Gorica – Šempeter Vrtojba in Gorica (vpliv velikih generatorjev prometa kot na primer bolnišnica, srednje šole, upravne stavbe, velika nakupovalna središča, ipd.). Pristopili bomo tudi k pridobitvi sredstev s strani Ministrstva za infrastrukturo za potrebe priprave prometne strategije, v okviru katere bi želeli, skupaj z občani, dogovoriti osnovna načela, ki naj bi vodila pri odločanju za prometne ureditve, in določiti prioritete prometa v mestu, kot tudi pridobiti nabor investicij in ukrepov za naslednje obdobje. Izdelan prometni načrt nam bo pri tem pomagal iz vidika prepoznavanja podrobnejših konfliktov in usmeritev za reševanje. Pravkar pa potekajo tudi priprave za kandidacijo na sredstva EU program Obzorja 2020 skupaj z mesti, kot so Kopenhagen in Malmo ter drugimi partnerji iz Španije in Francije, ki imajo bogate izkušnje vezane na urejanje prometa v mestu. Slednji je namenjen prav ukrepom za celovito urejanje prometa v mestu v luči prometne varnosti ter spremembe prometnih navadah občanov.



## **NEZADOVOLJSTVO OZ. NESTRINJANJE S PREJETIM ODGOVOROM, PRIPOMBE IN PREDLOGI:**

- SVETNIK UROŠ KOMEL** je izrazil naslednje nezadovoljstvo s prejetim odgovorom:  
V skladu s poslovnikom dajem naslednjo svetniško pobudo:  
Odgovor pristojnega na mojo preteklo svetniško pobudo o nakupu mobilnega radarja me nikakor ni zadovoljil. Občutek imam, da se pristojni ne zaveda pomena redarske službe pri zagotavljanju varnosti in splošne kakovosti bivanja v mestni občini. V občini znotraj posameznih krajevnih skupnosti opažamo nedoslednost redarskih služb, pri zagotavljanju vsesplošne varnosti. Na več mestih redarska služba dopušča nedovoljeno parkiranje, čeprav je to z ustrezno signalizacijo izrecno prepovedano. S takim početjem

ogrožajo varnost in so vsekakor soodgovorni za vsesplošno nezadovoljstvo občanov. Posebej na udaru so okolice šol in vrtcev. V krajevnih skupnostih opažamo tudi porast vandalizma, na javnih mestih, otroških igralih, predvsem v večernih urah, ko na občini redarske službe ni.

Na podlagi zakona o občinskem redarstvu, ki v 5. členu (3. odstavek) določa naloge vodje, predlagam, da se le ta od meseca marca 2015 dalje s predstavniki krajevnih skupnosti mesečno sestaja in na njihovo pobudo redarske službe ustrezno koordinira. Za zakonitost in strokovnost dela občinskega redarstva je namreč v okviru svojih pooblastil tudi neposredno odgovoren.

Na podlagi 6. člena tega istega zakona predlagam, da občinska uprava pripravi občinski program varnostnih razmer z vsemi pripombami svetnikov, občanov in krajevnih skupnosti.

Predlagam, da se ob naslednjem rebalansu proračuna zagotovi ustrezna denarna sredstva za nakup mobilnega radarja, ki je nujen za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu. Predlagam tudi zaposlitev vsaj dveh dodatnih redarjev, saj v primerjavi z drugimi občinami tu zaostajamo.

Prosim za ustrezen odgovor.

**Medobčinska uprava MONG in Občine Brda** je posredovala naslednji odgovor:

Delo občinskih redarjev (kot svetnik pravilno ugotavlja) ureja zakon (ZORed, Ur. list RS, št. 139/2006), ki tudi razmejuje pristojnosti občine, Ministrstva za notranje zadeve in Inšpektorata RS za notranje zadeve na področju občinskega redarstva. Občinsko redarstvo v skladu z občinskim programom varnosti skrbi za javno varnost in javni red na območju občine. Za nadzor nad zakonitostjo dela občinskih organov, občinskih uprav in občinskih redarstev pri izvrševanju tega zakona je pristojno Ministrstvo za notranje zadeve, ki občinam tudi nudi strokovno pomoč pri pripravi občinskega programa varnosti. Navedbe, ki jih navaja mestni svetnik v zvezi z zavedanjem pristojnih, o pomenu redarske službe pri zagotavljanju varnosti, so zmotne. Pomena redarske službe pri zagotavljanju varnosti se zagotovo zavedamo, zavedati pa se je potrebno tudi danosti oziroma proračunskih omejitev v zvezi z izvajanjem našega dela.

Občinsko redarstvo skrbi za javno varnost in javni red v skladu z zakonom in v skladu s sprejetim občinskim programom varnosti, ki pa je seveda pogojen s proračunskimi sredstvi potrebnimi za njegovo izvajanje. Če bomo za delovanje redarstva pridobili več sredstev, bomo lahko realizirali zahtevnejši program, zaposlili dodatne redarje in zagotovili večjo varnost. V povezavi s tem je pobuda svetnika dobrodošla. Nabava mobilnega radarja je že bila v načrtu pred štirimi leti, vendar se je kasneje postopek nabave ustavil zaradi zapletov na strani dobavitelja. Vsekakor jo bomo skušali realizirati v kolikor bodo za ta namen zagotovljeni proračunski viri.

Določila 5. člena ZORed natančno določajo naloge in odgovornosti vodje občinskega redarstva. Nanašajo pa se na koordinacijo pooblaščenih uradnih oseb in na pooblastila, ki jih vodja službe ima. Seveda je dobro in prav, da vodja redarstva sodeluje tudi s predstavniki krajevnih skupnosti mesečno ali po potrebi in to v praksi tudi počne.

Na podlagi 6. člena ZORed občinska uprava pripravi občinski program varnosti (ne varnostnih razmer). Občinski program varnosti je bil sprejet leta 2009 in je veljaven.

V zvezi z očitanimi nedoslednostmi lahko rečemo, da je naštevanje dokaj pavšalno in s prepričanjem, da je občinsko redarstvo samo odgovorno za vse »kar leze in gre«, kar seveda ni res. Na območju Mestne občine Nova Gorica je bilo v letu 2014 obravnavanih 21 prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev, pešcev in voznikov mopedov.

- Kolesarji so bili udeleženi v 16 prometnih nesrečah, od tega v 10. primerih kot povzročitelji.

- Pešci so bili udeleženi v 2. prometnih nesrečah, v enem primeru je bil sam povzročitelj. (Ne pa 36, kot jih navaja svetnik.)

- Vozniki mopedov so bili udeleženi v 3. prometnih nesrečah, od tega 2 kot povzročitelja.

Zato nikakor ne drži trditev svetnika, da so prometne nesreče v porastu.

Seveda pa bomo v primerih dokazanih nepravilnosti v delu redarske službe ustrezno ukrepali s ciljem, da bo zagotovljena varnost občanov čim večja.

2. **SVETNIK VALTER VODOPIVEC** je izrazil naslednje nezadovoljstvo s prejetim odgovorom:

Na to sejo sem dobil dva odgovora na moja zastavljena vprašanja in na oba bom podal svoj komentar, saj sta oba odgovora slaba.

Prvi se nanaša na moje vprašanje na zadnji seji v zvezi z obnovo javne razsvetljave v mestni občini. Oddelek za gospodarstvo in gospodarske javne službe mi odgovarja, da je občinska uprava že v letu 2013 objavila javni razpis, pozabi pa v odgovoru omeniti, da je bila že ob sprejemanju in pripravi odloka o javnem razpisu opozorjena, da na takšen odlok se ne bo nihče prijavil in to se je tudi zgodilo. V odgovoru navaja tudi, da razmišlja kako bi s čim manjšimi stroški iz občinskih sredstev izvedla to z zakonom definirano in obvezno zamenjavo javne razsvetljave, pri tem pa ne navaja, da je dva razpisa izpustila mimo, da ne rečem, da je že krepko čez pol milijona evrov šlo po Soči in pod solkanskim mostom mimo MONG.

Kar pa me še najbolj moti je zadnji odstavek, kjer navaja, citiram: »Pri iskanju alternativnih rešitev, ki nam bodo omogočile pridobiti ponudnike, smo zasledili, da obstaja nekoliko drugačen model obnove in vzdrževanja javne razsvetljave v povezavi z zagotavljanjem prihrankov. V razgovorih z nekaterimi občinami, ki že pripravljajo ustrezne akte in razpise v tej smeri, še proučujemo najugodnejšo varianto. V kolikor se bo pokazalo, da je ta model, upošteva veljavno zakonodajo izvedljiv v praksi, bo uprava predlagala potrebne spremembe občinskih predpisov, ki bodo omogočili izvedbo razpisa.«

Sprašujem dodatno kaj bodo predlagali, pa če to ne bo možno? Mislim, da bo potrebno to zadevo resneje vzeti na agendo in se spopasti s tem problemom, kajti evropske direktive bodo začele pritiskati tudi na kaznovalni del teh direktiv.

**Oddelek za gospodarstvo in gospodarske javne službe** je posredoval naslednji odgovor:

Javni razpis za podelitev koncesije za opravljanje izbirne gospodarske javne službe izvajanje javne razsvetljave v Mestni občini Nova Gorica je bil objavljen aprila 2013, zaradi koriščenja nepovratnih sredstev je bila predvidena izvedba prve faze investicije do sredine avgusta, to je namestitve varčnih svetilk, skladnih z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13).

V času razpisa so potencialni ponudniki izrazili pomisleke predvsem nad kratkim rokom izvedbe prve faze obnove ter zagotovitvijo potrebnih sredstev v obliki koncesijske dajatve. Oba pogoja pa sta bila neposredno povezana z odobrenimi nepovratnimi sredstvi in ju zato v času razpisa ni bilo moč omiliti, torej so bila prav pridobljena nepovratna sredstva in pogoji za njihovo črpanje glavni razlog za neuspešno izveden razpis.

Občinska uprava se zaveda, ob upoštevanju dejstev, da se bliža predpisani končni rok, v katerem je potrebno sanirati javno razsvetljavo in da občina v proračunu nima zagotovljenih lastnih sredstev za izvedbo navedene investicije, močnejše pogajalske pozicije omejenega števila zasebnih partnerjev, ki so sposobni financirati tako veliko investicijo, kar lahko hitro vodi v visoke donose zasebnega partnerja na škodo občine.

Skladno z navedenim občinska uprava stremi k oblikovanju razpisa, ki bi puščal odprta vrata tudi za alternativne oblike javno zasebnega partnerstva, kar bi pomenilo večjo konkurenco med potencialnimi ponudniki in posledično boljše pogajalsko izhodišče za občino.

3. **SVETNIK MIRAN VIDMAR** je izrazil naslednje nezadovoljstvo s prejetim odgovorom: Pri drugem vprašanju v zvezi z dovozno potjo do igrišča na Vrhu, to je v KS Branik, ste mi odgovorili na tak način, kot da gre tu za novo lokalno cesto, zato moramo počakati kategorizacijo. Dajte no. Tu gre za ureditev dostopa do igrišča v dolžni 35 metrov, to je od 125 do 135 m<sup>2</sup> zemljišča, katerega so lastniki pripravljene prodati. Tu ni nobene kategorizacije, to je dostop do igrišča, ki je umaknjeno 35 metrov od glavne ceste.

**Oddelek za okolje, prostor in javno infrastrukturo** je posredoval naslednji odgovor: Pobudo za nakup zemljišč za potrebe ureditve dostopa bomo uvrstili v načrt pridobivanja stvarnega premoženja oziroma v seznam potrebnih nakupov zemljišč in ga realizirali, v kolikor bodo dopuščala proračunska sredstva. Samo nadaljno ureditev dovozne poti pa bomo lahko izvedli po nakupu, v kolikor bo to opredeljeno kot prioriteta in bodo dovoljevala proračunska sredstva.

PODSEKRETAR ZA PODROČJE MS  
Miran Ljucovič