



občina krško

Številka: 032-25/2019-O305
Datum: 10. 10. 2019

8.

/

3.

seja

/

točka

Zadeva:

Odgovori na - pobude, vprašanja in predlogi članov Občinskega sveta - 7. seja Občinskega sveta (26. 9. 2019)

mag. Miran Stanko, župan Občine Krško

Pripravila:

Občinska uprava Občine Krško

mag. Miran Stanko, l.r.
župan

7. seja Občinskega sveta Občine Krško, 26. 9. 2019;

Pobude, vprašanja in predlogi članov Občinskega sveta

ter odgovori nanje:

Damjan Mežič - SLS:

V imenu Krajevne skupnosti Senuše in prebivalcev Brezovske Gore prosim za odgovore oz. rešitve glede ureditve prevoza za šoloobvezne otroke in ureditve varne poti na kritičnih odsekih med naseljema Brezovska Gora in avtobusnim postajališčem v Brezjah. Predlagali smo tudi izgradnjo pločnika v naselju Brezje pri Senušah. S to problematiko smo Občino Krško seznanili že leta 2010. Zadnji dopis je bil poslan maja letos. V vmesnem času je bilo še vsaj 5 dopisov in kar nekaj razgovorov na to temo. Danes žalostno ugotavljam, da razen odgovorov na dopise ni bilo narejenega nič. **Predlagam**, da se nemudoma zagotovi organiziran prevoz otrok iz naselja Brezovska Gora, seveda s kombijem, ker avtobus nima urejenega obračališča. Hkrati se prične urejanje kritičnih cestnih odsekov za ureditev varne pešpoti. Žal odgovora, da je razpis za avtobusne prevoze otrok mimo, ne morem sprejeti, ker je ta pobuda stara že 9 let.

Odgovor Oddelka za družbene dejavnosti in Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

56. člen Zakona o osnovni šoli navaja, da ima učenec pravico do brezplačnega prevoza v primeru, da je njegovo bivališče oddaljeno več kot štiri kilometre od osnovne šole, oz. ima pravico do brezplačnega prevoza ne glede na oddaljenost njegovega prebivališča od osnovne šole v prvem razredu, v ostalih razredih pa, če pristojni organ za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ugotovi, da je ogrožena varnost učenca na poti v šolo. V skladu z zgoraj navedenim zakonom je organiziran brezplačni prevoz učencev iz vasi Brezovska Gora v OŠ Leskovec. Na seznamu, ki nam ga je posredovala OŠ Leskovec, 11 otrok iz Brezovske Gore vstopa na avtobus na postajališču Brezje in 1 učenka na avtobusnem postajališču Senuše. Za smer Veliki Trn je organiziran prevoz s 54-sedežnim avtobusom. Na tej relaciji je prijavljenih več kot 100 vozačev in prevoznik naredi zjutraj in popoldan po dve vožnji. Na tej relaciji je 16 postajališč do katerih pridejo otroci peš, saj časovno in organizacijsko ni mogoče, da bi se avtobus približal vsaki vasi. Tako kot vsi otroci iz teh vasi, tudi otroci iz vasi Brezovska Gora pridejo peš do avtobusne postaje Brezje ali Senuše, ki sta od vasi oddaljeni cca 2 km. Na predmetno temo je bilo izvedenih tudi več ogledov tudi z avtobusom. Vsi dogovori domačinov z občinsko upravo so šli v smeri, da se namesto prevoza raje zagotovi varna šolska pot. Cesta proti Brezovski Gori je dejansko ozka in na nekaterih ovinkih nepregledna. Zato gredo predlogi za izboljšanje prometne varnosti šolskih otrok v smeri razširitve cestišča na delih, ki so zaradi nepreglednosti najbolj kritični. Seveda bo potrebno za tak poseg pridobiti tudi soglasja latnikov zemljišč, ki bodo s posegom tangirana. Druga možnost, ki jo proučujemo, pa je v zagotovitvi pešpoti, ki bo potekala po drugi trasi, neodvisno od ceste.

Milena Bogovič Perko - SDS:

Zahvaljujem se za odgovor na mojo pobudo, vendar se ne morem znebiti vtisa, da se problematika prelaga na prihodnja leta. Vsekakor pa prizadetih strani niste pomirili, recimo, da ste kmete, ker se ne bo nič spremenilo - ne bo jim treba nič spreminjati. Kot je omenjeno v odgovoru, je s strani predpisov na ravni Evropske unije in Republike Slovenije, to urejeno. Zanimivo je dejstvo, da se ne glede na sprejete predpise, s to problematiko

soočajo občani in praviloma ostajajo v reševanju neuspešni. Pričakovala sem, da se bo Občina Krško odločila za kakšno okroglo mizo na to temo, organizirala širšo razpravo, povabila ljudi iz Ministrstva za okolje in prostor in druge strokovnjake s področja klimatologije in varovanja okolja. Stališča kmetijske stroke poznamo, stroka ne bo stopila koraka nazaj, dokler ne bo na voljo empiričnih kazalcev oziroma meritev. Še dobro, da občani ne spremljajo teh odgovorov, to sem spoznala in preizkusila v večini primerov, vendar odziv na moj prvoten predlog in pobudo je bil vseeno zaznan. In bil je pohvalen. Zato je prav, da ponovno izpostavim problematiko in **predlagam**, da se odvijajo aktivnosti v smeri zблиževanja, izobraževanja in pojasnjevanja stališč obeh zainteresiranih strani. Gnojevka bo pozimi pozabljena, nejevolja, da ne rečem jeza, se pa stopnjuje. Izkoristite ta čas, tega pol leta, da bo problem saniran. Dokončno rešen pa gotovo še ne bo kmalu.

Odgovor Oddelka za gospodarske dejavnosti:

Občina Krško na omenjenih vsebinah in problematiki aktivno dela že od prvega predloga, podanega na 6. seji Občinskega sveta, dne 4. 7. 2019. Na zastavljeno pobudo je bil s strani občine odgovor podan in kot tak javen. Osnutek dopolnitve Odloka o javnem redu in miru iz leta 2012 s problematično vsebino je pripravljen. Vsebina odloka zajema tudi ostala področja, zato je le-ta v fazi priprave in oblikovanja in bo kot celota podan v obravnavo Občinskemu svetu. Problematike, katero ste v pisni obliki izpostavili in z njo seznanili Občino Krško, ne prelagamo na naslednje leto, temveč ji sledimo in jo rešujemo v okviru naših pristojnosti. Občina Krško je aktivna v smeri priprave okrogle mize z omenjeno tematiko in si prizadeva zagotoviti uravnoteženo sestavo omizja različnih deležnikov, v smeri iskanja rešitev in razumevanja preko dialoga med skupinami občanov z različnimi stališči, v smeri soobstoja in medsebojnega vplivanja različnih dejavnosti v prostoru. Občina Krško lahko v obliki okrogle mize nudi mediacijski prostor in pomaga pri razjasnitvi pravnih okvirov pri uporabi gnojevke in gnojnice, ne more in ne sme pa z odlokom sprejemati rešitev v nasprotju z zakonsko ureditvijo ali v korist ene skupine občanov na račun druge in njihovih pravic pri razpolaganju s svojim premoženjem. Ko bo Občina Krško lahko uskladila sogovornike, bo obvestila deležnike.

Senovo in Brestanica imata edino in samo eno mesnico, poleg prodajnega pulta v trgovski družbi Spar na Senovem. Mesnica Ribič na Senovem zagotavlja preskrbo s svojimi produkti v širši okolici od Kozjega do Brestanice. Z njihove strani je podana pobuda, ki jo prenašam na Občinski svet. Obstaja velika potreba po ureditvi parkirnega prostora pred njihovim lokalom, ki je hkrati tudi posodobitev za stanovalce in vsakodnevne uporabnike mesnice. **Predlagam**, da se pričnejo aktivnosti za izgradnjo parkirnih prostorov med stavbami na naslovu Titova cesta 103 do 105 in stavbo na Trgu rudarjev 2 na Senovem.

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

Parkirni prostori v okolici stavb Titova cesta 103 do 105, Trg rudarjev 2, 3 in Partizanska 2 na Senovem, oziroma zemljišče s parcelno številko 734/25, k.o. Senovo, je v solastnini vsakokratnih etažnih lastnikov zgoraj navedenih stavb. Ker zemljišče ni javno dobro oz. ni v lasti Občine Krško, je potrebno na podlagi lastništva zemljišč, v soglasju z vsemi lastniki ter v dogovoru z upravnikom družbo Rudar Senovo, določiti način financiranja, obseg ureditve in vzdrževanje parkirišč na tem zemljišču.

Aleš Suša - Levica:

Ob protestu gibanja Mladi za podnebno pravičnost, **dajem pobudo**, da dejavnosti Občine Krško na vseh področjih prilagodimo cilju zmanjšanja ogljičnega odtisa.

Konsenz znanstvenikov je, da so emisije toplogrednih plinov, ki jih povzroča človeštvo trenutno absolutno previsoke. Zelo majhen odstotek znanstvenikov sicer trdi nasprotno, ampak zdaj ni več časa, da bi odlašali s spremembami in se ubadali s teorijami zarot. Ni dovolj, da ostanemo na deklarativni podpori, ampak moramo začeti izvajati ukrepe v polni meri. Prevečkrat od politikov slišimo izgovore, da je vloga Slovenije glede na cel planet premajhna, da bi uvajali drastične spremembe, ali pa od naših lokalnih, da je naša občina premajhna, da bi se kaj poznalo na skupnih emisijah. Upam, da je vsem jasno, da se zaradi takšnih izgovorov situacija ne izboljšuje, ampak celo slabša. Mladi za podnebno pravičnost so izpostavili 10 zahtev, od katerih bom omenil samo dve:

<https://docs.google.com/document/d/1b-x0kygmLIsAgTzgcxQ2FaI96W8yMcF26aT1abqxbA8/mobilebasic>

1. »Zahtevamo 40-odstotno znižanje izpustov toplogrednih plinov v prometu do leta 2040 glede na leto 2005, s prednostnim spodbujanjem javnega potniškega prometa, hoje in kolesarjenja.«

Torej, tudi naša občina mora stremeti k 40-odstotnem znižanju izpustov v prometu. To lahko naredimo samo z bolj učinkovitim javnim prevozom in gradnjo infrastrukture za pešce in še bolj uporabne steze za kolesarje. Kolesarske steze, ki so bile zgrajene do sedaj, za kar smo porabili precej denarja, so v veliki večini neustrezne za doseganje ciljev. To pa zato, ker je pri načrtovanju vedno v prvem planu avto, nato pa vse ostalo, če ostane kaj prostora. **Predlagam**, da Občina Krško resno pristopi k pogovorom z Darsom in Slovenskimi železnicami ter zahteva boljše pogoje za trajnostno mobilnost.

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

DARS-u in Slovenskim železnicam smo posredovali vašo pobudo, ki jo seveda podpiramo.

2. »Zahtevamo ukrepe za prehod v sonaravno kmetijstvo ter pospešen prehod na večinoma rastlinsko, ekološko, čim bolj lokalno in polnovredno prehrano.«

Občina Krško je zelo povezana s kmetijstvom, zato na tem področju lahko naredimo veliko več, kot dosedaj. Pobudo za zmanjšanje živinoreje sem že podal, zavrnjena pa je bila tudi z argumentom, da smo premajhni, da bi se spremembe poznale. Jaz se s tem ne strinjam, zato **dajem pobudo**, da začnemo v javne kuhinje uvajati več rastlinske in manj mesne in mlečne prehrane.

Odgovor Oddelka za družbene dejavnosti:

Vežano na lokalno pridelano hrano v šolah in vrtcih na območju občine Krško, so bile že v letu 2015 začete aktivnosti vezane na javna naročila in pripravljen tudi podroben pregled nabave hrane po posameznem javnem zavodu, po sklopih živil, količinah in dobaviteljih. V pregledu dobavljene hrane je bilo ugotovljeno, da šole v skladu z Zakonom o javnem naročanju (ZJN - 2) hrano naročajo po sklopih in skoraj v celoti izkoriščajo možnost nabave hrane iz lokalnega območja. Le-ta jim omogoča, da 20 % celotne vrednosti javnega naročila naročajo direktno s pomočjo naročilnic. Šole se avtonomno in glede na pridobljene izkušnje različno odločajo, katere sklope bodo zapolnile direktno z naročilnicami. Nekatere prednost dajejo mesu in mesnim izdelkom, druge mleku in mlečnim izdelkom, nekatere kruhu in ostalim izdelkom iz testa. Najmanj direktno sklenjenih naročilnic pa bilo za sklop sadje in zelenjava. V zadnjem šolskem letu je občinska uprava aktivno pomagala šolam pri izvedbi javnega naročila, kar je imelo za posledico, da je v dobavo vključenih kar nekaj kmetij in zadrug iz Posavja ter nekaj deset podjetij iz Slovenije. Je pa dejstvo, da količine živil, ki jih šole potrebujejo in jih lahko v Posavju zagotovimo sami, niso tako velike, da bi bile tako zelo zanimive tudi za naše večje proizvajalce. Velik zalogaj predstavlja logistika in transport, nadzor

nad kakovostjo živil, skladiščenje, komunikacija med šolami in dobavitelji in še mnogi drugi izzivi, ki v končni fazi zelo podražijo končni izdelek. Cena prehrane otrok v šolah in vrtcih je predpisana, šole morajo tako v okviru te cene zagotoviti uravnotežene obroke. Vsi vključeni se zavedamo, da obstaja problem na področju šolske prehrane, tako z vidika kakovosti, načrtovanja in dobave. Čeprav v šolah in vrtcih slovenska hrana predstavlja več kot 60 % celotne dobave, pa se je potrebno zavedati, da kakovost šolske prehrane ni odvisna samo od porekla, predvsem je pomembno, da je kakovostna, uravnotežena in zdrava, torej slovenska in hkrati pridelana v shemah kakovosti (ekološko, integrirano, z manj aditivi, pašne reje, itd.). Na strukturo hrane v zavodih pa lokalna skupnost ne more vplivati, saj so šole vezane na predpise in smernice, ki to področje urejajo. Bomo pa vašo pobudo posredovali tudi vsem našim javnim zavodom, ki upravljajo s kuhinjami.

Z odgovorom glede parkirišč pri avtocesti sem samo delno zadovoljen. Makadamsko parkirišče, ki ga je zagotovila občina, je premajhno in ni vzdrževano. Cestninska postaja z dvema nadvozoma je bila zgrajena leta 2004, kakšna je bila cena, ne vem, ocenjujem, da precej višja od 8,69 milijona evrov plus DDV, kolikor je stala rušitev letos. Vinjete so uvedli leta 2009, čeprav so študije Darsa vinjetni sistem ocenjevale kot neprimeren, zaradi premalo pobranega denarja, zaradi nepravilnosti, ker več plača tisti, ki se manj vozi in zaradi ekologije. Ker je stranka SDS želela dobiti volitve, so uvedli poceni vinjete. To je primer neodgovornega ravnanja in katastrofalnega planiranja. Za javni denar. Na platoju nekdanje cestninske postaje, ki je namenu služila samo 4 leta, vidim ogromno asfaltiranih praznih površin. **Predlagam**, da Darsu posredujete vprašanje, čemu so namenjene in ali je mogoče na kateri urediti parkirišče za osebna vozila uporabnikov AC? Posredujte jim še vprašanje, kakšne ukrepe predvidevajo za trajnostno mobilnost? Ali načrtujejo izgradnjo avtobusnih postajališč za hitre avtobuse, ali načrtujejo višje cestnine za tovornjake, ki najbolj uničujejo cestišče, ali načrtujejo zmanjšanje dovoljene hitrosti 130km/h, ker je pri nižjih hitrostih precej manjša raba energije?

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

DARS-u smo posredovali vprašanja glede možnosti parkiranja na platoju, na katerem je stala cestninska postaja ter glede ukrepov za izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost. Glede prezasedenosti parkirišča ob avtocesti bomo preverili stanje, po nam znanih podatkih parkirišče običajno ni polno zasedeno. Glede vzdrževanja pa bomo opozorili koncesionarja, da več pozornosti posveti urejanju tega parkirišča.

Most za pešce in kolesarje

Poudarjam, da umestitev ni optimalna. To, da so temelji že narejeni, ne pomeni, da je potrebno nadaljevati v to smer. Temeljev po mojem mnenju sploh ne bi bilo potrebno podirati, v nobenem primeru. V primeru oblike mostu Y, z dvema krakoma na desnem bregu potrebujemo samo še en temelj. Sedaj je odlična priložnost, da bi mesto (iz ptičje perspektive) pogledali kot celoto in ga za pešce in kolesarje optimalno povezali. Za to je nujno, da bi več različnih strokovnjakov zadevo preštudiralo in bi se potem odločili za najboljšo rešitev. Imam občutek, da trenutno o tej zadevi odločajo uradniki, ki ne živijo tega o čemer odločajo, ki mosta niti ne bodo uporabljali. Večkrat preberemo, kako dobro Občina Krško sodeluje z občani in jih poziva k oddajanju predlogov. Mislim, da v tem primeru potrebujemo še dodatno komunikacijo z občani uporabniki, tudi če se most zgradi eno leto kasneje. Zgraditi ga bomo morali v vsakem primeru, zaradi zmanjšanja prometa z osebnimi vozili. Strinjam se z županom, ki je dejal, da si želi, da most ni samo namenjen prečkanju reke, ampak da mestu ponudi še drugo vsebino,

dodano vrednost, tudi na področju turizma. **Dajem pobudo**, da se na spletni strani objavi simulacija umestitve in izgleda načrtovanega mostu.

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

Na vašo pobudo bomo na spletni strani Občine Krško objavili osnovne podatke in 3D prikaz mostu iz obstoječega idejnega projekta. Trenutno so na voljo le omenjeni podatki, več bo možno prikazati, ko bo izdelana ostala potrebna dokumentacija, projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja in za izvedbo, katerih izdelava se začneja te dni.

Janez Barbič - SLS:

Problematika prevozov na Osnovni šoli Podbočje

Z zaprtjem mostu na Brodu, 13. 8. 2019, se je problematika prevozov učencev iz smeri Velikega Mraševega precej zakomplicirala, kar pa je vplivalo tudi na prevoze iz smeri Planina. Osnovno šolo Podbočje v šolskem letu 2019/2020 obiskuje 147 učencev, od tega je kar 119 vozačev, ki se dnevno vozijo v OŠ Podbočje. Gledano procentualno je vozačev kar 81 %, ki prihajajo iz številnih Gorjanskih vasi in tudi vasi v dolini ob reki Krki. Od teh 119 učencev je zakonsko upravičenih do prevoza 63 učencev. 56. člen Zakona o osnovni šoli (ZoOŠ) pravi, da so učenci upravičeni do brezplačnega prevoza, če so od šole oddaljeni več kot štiri kilometre. Prav tako pa so do brezplačnega prevoza upravičeni tudi učenci 1. razreda, ne glede na oddaljenost od šole, kar pomeni, da se število učencev poveča za 5 učencev in znaša 68 učencev, ki so upravičeni do brezplačnega prevoza. Kljub temu neživljenjskemu členu ZoOŠ, vsaj za našo šolo, moram poudariti, da imajo ostali učenci, ki prihajajo iz vasi, kot so Šutna, Dobrava pri Krki, Pristava ob Krki in Kalce - Naklo neprimerne pogoje za pot v šolo. Iz omenjenih vasi do OŠ Podbočje ni urejenih pločnikov, kar bi omogočalo varno pot v šolo, zato bo šola na SPV podala predlog, da se omenjene poti razglasijo za nevarne šolske poti. Avtobusni prevozi so med starši učencev OŠ Podbočje povzročili nemalo negotovanja in tudi skrbi. Avtobus, ki pripelje otroke iz smeri Planine, mora na pot že ob 6.15 uri. Sprašujete se, zakaj tako zgodaj? Odgovor je enostaven. Avtobus namreč nadaljuje po obvozu do Velikega Mraševega, kjer mora ob 7. uri pobrati otroke iz Velikega Mraševega, Kalce - Nakla, Malega Mraševega ter jih pripeljati do OŠ Podbočje do 7.30 ure, ko pričenjajo s predurami. Otroci iz Planine morajo zaradi tega vstajati izredno zgodaj. Nekateri tudi že ob 5.30 uri, da lahko pravočasno pridejo na avtobus. Zavedati se moramo dejstva, da avtobus ne stoji ob vsaki hiši in da morajo nekateri otroci prepešačiti skoraj 2 kilometra, da pridejo do avtobusne postaje. Ti otroci v šoli niso zbrani in težko sledijo pouku. Mislim, da je vsakomur jasno, da so starši zaskrbljeni, glede na to, da Gorjanske vasi ležijo v neposredni bližini hrvaško-slovenske meje, kjer je število beguncev v zadnjem času porastlo. Poti do avtobusne postaje pa pogosto vodijo skozi gozdove, kjer se lahko križajo s potmi beguncev, ki ilegalno prehajajo preko meje. Ko ti otroci pridejo v šolo, ob 6.40, ostanejo v šoli vsaj do 14. ure, pogosto pa še dlje, saj imajo naslednji avtobus ob 15.35. Kar 30 minut kasneje, kot je bilo to v preteklih letih. Poleg tega, pa ta linija ne spada k šolskim prevozom, ampak k redni liniji avtobusnega prevoznika in kar nekajkrat se je zgodilo, da otroci niso imeli prevoza domov, ker redna linija ne pelje po isti liniji kot šolski prevoz. Avtobus, ki ob 6.40 pripelje do OŠ Podbočja, mora nato v 20-ih minutah peljati po obvozu skozi Kostanjevico na Krki, nadaljevati do Velikega Mraševega, kjer - da ne govorim - učenci nimajo niti avtobusne postaje. Sledijo učenci iz Kalce - Nakla in nato še Malega Mraševega. Kaj pa Brod? Učenci iz Broda sedaj koristijo šolski kombi, ki je zaradi tega postal kar preveč obremenjen. Avtobus nato pripelje te otroke do šole minutko ali dve pred pričetkom pouka. Prav zanima me, kako bo to v zimskih mesecih, ko bo zapadel sneg? Posebej v Gorjanskih vaseh ... Osnovna šola je z občino bila glede te problematike pogosto v stiku, iskali ste rešitev, vendar

kompromisa niste dosegli. Rešitev, ki jo je šola predlagala, je bila dodatna vožnja oziroma dodatni avtobus v smeri iz Velikega Mraševca. S tem bi se čas odhoda učencev iz smeri Planine bistveno spremenil in namesto ob 6.15 bi ti učenci odhajali od doma ob 6.45, saj bi avtobus lahko odpeljal minutko ali dve pred 7. uro. To bi rešilo marsikatero težavo. Nikakor pa šola ne more pristati na to, da bi »ukinili« preduro in s tem omogočili kasnejši prihod avtobusa v šolo. S tem bi bila organizacija pouka in vseh dejavnosti, ki so z njim povezane, nemogoča. Osnovna šola Podbočje je v projektu RaP-a oziroma razširjenega programa, ki je pod nadzorom Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport in strokovnim vodstvom Zavoda Republike Slovenije za šolstvo. Zaradi tega so predure obvezni del programa, ki ga mora realizirati. Za realizacijo pa je odgovoren ravnatelj šole. Na koncu pa še nekaj o prevozih s šolskim kombijem. Tudi tukaj so se stvari precej zakomplicirale, saj mora šolski kombi opraviti pot po obvozu, kjer pobira učence iz Broda. Ker pa je v tej smeri otrok za avtobus preveč, so učence iz Broda prestavili v šolski kombi, ki sedaj pripelje iz Broda poln otrok. Poleg tega je šola Podbočje prevzela tudi prevoz štirih učencev iz našega okoliša, ki obiskujejo OŠ dr. Mihajla Rostoharja Krško. Zjutraj pripelje kombi dva učenca iz smeri Brezovice do OŠ Kostanjevica na Krki, kjer odideta v Krško z avtobusom. Dva učenca prihajata s šolskim avtobusom, kjer jih avtobus izpusti pri OŠ Kostanjevica na Krki, da nadaljujeta do Krškega. Sedaj je to mogoče, ker avtobus odpelje po obvozu do Velikega Mraševca. Vse skupaj pa se zelo zakomplicira popoldan, ko ti štirje učenci prihajajo domov. Redna linija avtobusnega prevoznika, ki pride do OŠ Podbočje ob 15.35, namreč ne odpelje dveh učencev v Pristavo ob Krki, zato mora šolski kombi OŠ Podbočje opraviti dodatno vožnjo teh dveh učencev v Pristavo ob Krki. Prav tako mora odpeljati druga dva učenca na Brezovico. Čisto na koncu pa ne moremo mimo naslednjega dejstva. Ob koncu prejšnjega šolskega leta, natančneje 12. 6. 2019, ste na občini imeli sestanek, kjer ste jih pozvali, da bi razmislili o ukinitvi določenih linij šolskih prevozov. S tem bi občina prihranila kakšen evro več. Ravnatelj se je strinjal, da se ukine vožnja v smeri Veliko Mraševo ob 13.10 uri. Seveda takrat še ni vedel, da bo most kasneje zaprt. V začetku tega šolskega leta pa je prosil, da bi se uredil dodatni avtobusni prevoz iz smeri Veliko Mraševo, da otroci iz Planine ne bi tako zgodaj prihajali v šolo. Naletel je na gluha ušesa. Kar ne morem se znebiti občutka, da je šola imela posluš za občino, sedaj pa občina nima posluš za šolo, za otroke in nenazadnje tudi starše teh otrok. Res da do ureditve mostu na Brodu ne bi prihranila kakšnega evra več, bi pa rešili problem prevoza naših otrok v šolo in jim olajšali šolanje. **Predlagam**, da Občina Krško prisluhne tej problematiki in jo poizkuša v najkrajšem možnem času razrešiti.

Odgovor Oddelka za družbene dejavnosti:

Problematika šolskih prevozov je velik izziv v marsikateri slovenski občini in šoli, predvsem zaradi nejasnega zakona, ki zelo pavšalno in nejasno definira pravice otrok, vezane na prevoz v šolo. Dodatno težavo povzročajo tudi določbe predpisov, ki se nanašajo na začetek pouka, ki šolam zadnjih nekaj let prepuščajo arbitrarno odločitev kdaj bodo s poukom pričele. Vprašanje oz. predlog terja nekoliko bolj kompleksen odgovor, pri čemer pa v uvodu ne moremo spregledati, da Zakon o osnovi šoli v 4. odstavku 56. člena določa, da se o načinu prevoza osnovna šola dogovori s starši in lokalno skupnostjo. Zaradi navedenega nikakor ne moremo prevzeti izključne odgovornosti za zgodnjo uro odhoda avtobusa iz Planine. Od osnovne šole se torej pričakuje takšno organizacijo pouka, ki bo v skladu z interesi staršev in hkrati ne bo povzročala nesorazmerno visokih stroškov za izvedbo prevozov. Na interese staršev bi morala šola pomisliti tudi v času, ko se je odločila za sodelovanje v projektu RaP-a oziroma razširjenega programa. Nenazadnje to izhaja tudi iz gradiva, ki je v zvezi s tem projektom objavljeno na spletni strani Zavoda RS za šolstvo, kjer je navedeno: *Šola načrtuje izvajanje razširjenega programa tako, da zagotovi organizacijsko, vsebinsko in*

didaktično raznoliko ponudbo vzgojno-izobraževalnih dejavnosti (v nadaljevanju: VI-dejavnosti), ki omogočajo skladen in celovit (spoznavni, čustveni, socialni in fizični) razvoj učencev. Dejavnosti so organizirane fleksibilno, bodisi enakomerno skozi vse šolsko leto bodisi v strnjenih časovnih obdobjih, ki lahko trajajo različno dolgo.

»VI-dejavnosti« šola smiselno umešča v posamezne področne sklope, pri čemer učencem omogoča, da med različnimi dejavnostmi izbirajo tiste, ki so skladne z njihovimi interesi, potrebami, željami in morebitno nadarjenostjo. Učenci lahko med dejavnostmi fleksibilno prehajajo, kolikor ni za posamezno dejavnost vnaprej določeno, da zahteva daljšo in kontinuirano udeležbo učencev, ki se zanjo odločijo. Pri izbiri dejavnosti so deležni strokovne podpore učiteljev in drugih strokovnih delavcev, ki jih lahko ustrezno usmerjajo (mentorji, svetovalni delavci, razredniki ipd.). Šola pri izvajanju razširjenega programa sodeluje s starši, drugimi šolami ter ustanovami v neposrednem okolju, zlasti z lokalno knjižnico, kulturnimi, zdravstvenimi, športnimi in drugimi institucijami. Šola pred začetkom šolskega leta opravi celovito analizo značilnosti, potreb, izraženih pričakovanj in interesov ter nadarjenosti svojih učencev. Na podlagi analize pripravi ponudbo dejavnosti razširjenega programa po posameznih področjih, pri čemer upošteva objektivne možnosti (kadrovske, infrastrukturne ipd.), posebnosti šole ter možnosti, ki jih za izvajanje dejavnosti ponujata ožje in širše okolje. Učenci se po lastni izbiri vključujejo v posamezne ponujene dejavnosti. Učitelji jih spodbujajo, da po svojih zmožnostih sodelujejo tudi pri načrtovanju, izvajanju, spremljanju in evalvaciji izbranih dejavnosti.

Glede na to, da so z zaprtjem mostu nastopile okoliščine, na katere lokalna skupnost ni mogla vplivati, smo od šole pričakovali, da bo delo organizirala na način, ki bo kar najbolj ustregel specifični otrok, ki prihajajo iz bolj oddaljenih krajev, sploh upoštevajoč dejstvo, da je Občina Krško ena redkih izjem, ki šoli še posebej plačuje varstvo vozačev. Iz tega naslova je tudi nerazumljiva navedba, da je šola imela posluš za občino, sedaj pa občina nima posluha za šolo, za otroke in nenazadnje tudi starše teh otrok in pri tem navaja spremembo števila odvozov v popoldanskem času za relacijo Veliki Podlog. Glede na to, da Občina Krško plačuje šoli varstvo vozačev, se vozni redi prilagajajo dejanskemu številu otrok na posamezni relaciji. Zaradi manjšega števila otrok so se namreč na določenih linijah vozili prazni avtobusi. Zato se je povsod tam, kjer je število otrok nižje od zmogljivosti avtobusa, odvoz avtobusa prilagodil učencem, ki so zadnji zaključili s poukom in se izvedel enkratno. Do prihrankov iz tega naslova dejansko ni prišlo zaradi dodatnih kilometrov obvoza. Tudi če pa bi do prihrankov prišlo, pa jih nikakor ni mogoče primerjati s stroški dodatnega vozila v višini 54.000 EUR letno. Prevoznika Nomago, ki že izvaja šolske prevoze za Občino Krško, smo namreč povprašali ali obstaja kakšna možnost, da bi že obstoječi Nomagov redni avtobus, ki vozi na relaciji iz smeri Krškega proti Podbočju ali Kostanjevici na Krki, opravil šolski prevoz učencev iz Velikega Mraševa - Malega Mraševa - Kalce Nakla - Broda v OŠ Podbočje in popoldan spet domov? Odgovor prevoznika je bil, da je na tej relaciji registrirana redna linija, ki pa ne vključuje Velikega Mraševa in se ne more med letom do-registrirati v šolsko linijo. Prav tako ta obstoječa relacija ne vključuje Velikega Mraševa. Zato bi bilo potrebno za OŠ Podbočje vključiti nov 53-sedežni avtobus, za katerega pa dnevna cena znaša 273 EUR z DDV na dan. To pomeni 5.475 EUR za en mesec oz. 43.800 EUR za obdobje november 2019 - junij 2020. V zadnjih letih je bilo v predmetno šolo vloženi veliko sredstev in potrebe se še kar izkazujejo, zato je odgovor na vprašanje vezan tudi na prioritete, ki jih želijo šola in starši zasledovati. Gre namreč za znesek, ki ne more biti več vprašanje dobro volje in posluha ampak odločitve, kje v veljavnem proračunu bi se sredstva odvzela. Po našem prepričanju bi bilo prav, da prevozi sledijo organizaciji pouka, ki pa se mora prilagoditi zmožnostim in situaciji. S prilagajanjem in prilagoditvi urnika, bi po našem prepričanju lahko prevoze opravili v bolj primernem času.

Matjaž Gomilšek - SDS:

Tudi krajan Spodnjega Starega Grada se ne strinjamo z odgovorom na pobudo Milene Bogovič Perko, ki se nanaša na polivanje z gnojvko. Z enakim problemom se soočamo krajan Spodnjega Starega Grada. V naši bližini se z gnojvko poliva velike kmetijske površine in se v naše naselje širi neznosen smrad. Na to smo že opozarjali pristojne na Občini Krško, imeli z njimi sestanek in sklicali okroglo mizo v Krajevni skupnosti Spodnji Stari Grad - Spodnja Libna. V celoti podpiram pripombo gospe Milene Bogovič Perko in **predlagam**, da se pripravi odlok in skupno rešuje problem glede polivanja gnojvke v celotni občini.

Odgovor Oddelka za gospodarske dejavnosti:

Osnutek Odloka o javnem redu in miru z vsebino uporabe gnojvke in gnojnice je v pripravi in se usklajuje s ostalimi vsebinami po področjih, ki jih pokriva posamezen oddelek občine in bo podan v razpravo Občinskemu svetu.

Nataša Šerbec - SD:

V letu 2014 je Direkcija RS za infrastrukturo izvedla investicijo obvoznice ob HE Krško. Meseca junija 2014 je bila na Občino Krško podana pobuda stanovalcev Savska pot št. 1 in št. 2 in Ceste 4. julija od št. 14 do št. 20 (zbrani podpisi vseh stanovalcev) glede problematike hrupa in potrebne ureditve protihrupnih ograj. Žal se od leta 2014 naprej ni zgodilo nič v smeri reševanja tega problema. V letošnjem letu smo Občino Krško ponovno opozorili na to problematiko, tako s strani Krajevne skupnosti mesta Krško kot s strani stanovalcev, ta pa je podala pobudo na Direkcijo RS za infrastrukturo, ker gre za državno cesto. Žal je prišel zopet uradniški odgovor, da je bila meritev hrupa opravljena leta 2017 in, da skladno z veljavno uredbo, ni prekoračitev. Glede na dejstvo, da je nastala v bližnji okolici širša obvoznica z mostom čez Savo in s tem povečanje prometa, je potrebno prisluhniti občanom, ki živijo s to obvoznico in pristopiti k reševanju problematike s ciljem sobivanja s to obvoznico. Že dovolj je dejstvo, da je naselje ob železniški progi in da promet na tej obvoznici še poveča obremenitev hupa okoliških prebivalcev. Predstavniki stanovalcev so dne 29. 7. 2019 opravili razgovor s predstavniki občinske uprave, ki so pokazali pripravljenost za rešitev nastale problematike. Zato **predlagam**, da Občina Krško skupaj z Direkcijo RS za infrastrukturo aktivno pristopi k reševanju te problematike in postavi protihrupno zaščito, da bo bivanje naših občanov ob obvoznici znosnejše.

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

Direkciji za infrastrukturo smo že pred časom posredovali zahtevo za postavitvev protihrupne ograje. Dobili smo odgovor, kot navajate, da je bilo prvo ocenjevanje hrupa izvedeno že oktobra 2017 in izmerjena raven ni presejala mejnih vrednosti. Če bo prometna obremenitev po vzpostavitvi celotne trase obvoznice, dosegla 3 milijone vozil na leto, mora upravljalec virov hrupa, v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju in Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa, izvajati monitoring hrupa. Na podlagi rezultatov monitoringa, se izdelajo strateške karte hrupa, ki so osnova za pripravo operativnega programa varstva pred hrupom. Pričakujemo, da bo z odprtjem celotne trase obvoznice Krško dosežena omenjena prometna obremenitev, zato bomo DRSI ponovno pozvali, da opravi potrebne meritve in naredi vse potrebno za zmanjšanje obremenitve s hrupom zaradi obvoznice.

Sanacija plazov predstavlja vedno večje težave v naši občini, glede na slabšanje klimatskih razmer in vedno večjega števila plazov. Včasih se je namenjal za sanacijo plazov 1,5 % proračuna, sedaj pa le 0,75 %. Zato **predlagam**, da se pri pripravi

proračunov za leti 2020 in 2012 nameni vsaj 1 % proračuna za sanacijo plazov, saj je kar dolga čakalna lista, vendar je dejstvo, da plazovi ne morejo dolgo čakati, poleg tega pa nastajajo vedno novi. Še posebej je pri vrstnem redu sanacije potrebno upoštevati ne samo kategorijo ceste ampak tudi potrebno dostopnost zaradi gibalnih ovir ali starejše populacije, ki ji je dostopnost nujna. Saj se zaradi predhodne potrebne sanacije plazu ne more urejati dostopna infrastruktura.

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

Za sanacijo plazov so v občinskem proračunu namenjena sredstva na PP 4700 - Sanacija plazov, brežin in obcestja ter NRP OB054-15-0022 Odprava posledic naravnih nesreč, v skupni višini 150.000 EUR. Proračunska rezerva se v skladu z Zakonom o javnih financah izloči do višine 1,5 % prihodkov proračuna in se uporabi za »odpravo posledic naravnih nesreč, kot so potres, poplava, zemeljski plaz, snežni plaz, visok sneg, močan veter, toča, žled, pozeba, suša, množični pojav nalezljive človeške, živalske ali rastlinske bolezni, druge nesreče, ki jih povzročijo naravne sile in ekološke nesreče«. Večja neurja, ki so povzročila veliko škodo na infrastrukturi in premoženju ljudi, so bila v letih 2005, 2008, 2010, manjša pa še v letih 2013 in 2014. Posledice teh neurij so v letih, ki so sledila neurjem, v večji meri sanirane. V primerih, ko smo občinsko proračunsko rezervo porabili, in da je bila razglašena naravna nesreča na ravni države, smo pridobili sredstva tudi iz državne proračunske rezerve. Na ta način smo od leta 2014 do 2018 sanirali nekaj večjih plazov: Volovnik, Veniše in plaz na Cankarjevi cesti na Senovem, v skupni vrednosti 427.000,00 EUR. Zadnjih nekaj let pa neurij z večjimi posledicami ni bilo. Zato je bila oblikovana proračunska rezerva v višini 0,75% prihodkov proračuna Občine Krško, kar se je izkazalo za ustrezno. V primeru obširnejše naravne nesreče in večje škode, ko je razglašena naravna nesreča na ravni države, pa so na razpolago tudi sredstva državnega proračuna za naravne nesreče.

Anton Petrovič - SD:

Najprej se želim zahvaliti za odgovore na prejšnje pobude. Nekatere so že uresničene, druge so v teku reševanja. Pred leti sem podal pobudo, da se na turističnih tablah ob avtocesti zamenja fotografija gradu Rajhenburg. Ker je to še v teku, dopolnjujem pobudo in **predlagam**, da se »morebiti« na isti tabli (ali večji) označi/predstavi tudi Slovenski Lurd - bazilika v Brestanici. Ta v letošnjem letu praznuje 105 let posvetitve in 90 let proglasitve v Basilico Minor. Prepričan sem, da bo to pripomoglo k večjemu obisku gradu in bazilike ter pozitivno vplivalo na turistične rezultate.

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

Elaborat za potrebe pridobitve soglasja Direkcije za infrastrukturo za zamenjavo turistične table za grad Rajhenburg na avtocesti je v izdelavi. Trenutno preverjamo, če je možna postavitve tudi za baziliko in če sta lahko oba objekta na eni tabli. Ko bomo dobili odgovor, ga bomo posredovali Občinskemu svetu.

Jože Olovec - SDS:

Odvoz odpadkov

Ponovno **predlagam** obračun odvoza in obdelave komunalnih odpadkov po dejanski oddaji posameznega gospodinjstva. Sedanji sistem je več kot nepravilno do ozaveščenih občanov, hkrati pa, sam po sebi, povečuje skupno količino komunalnih odpadkov. Zato **predlagam**, da v bodoče tehtamo odpadke na samem odjemnem mestu, ali pa oddajo spremljamo skozi volumne posameznih posod, kot je to bilo že

nekoč. Prepričan sem, da bi na ta način prispevali k bistveno manjši pridelavi oziroma oddaji komunalnih odpadkov, kar je navsezadnje tudi naš skupni cilj.

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

Za odgovor smo zaprosili koncesionarja, ki je posredoval naslednji odgovor:

Odgovor družbe Kostak, d.d. Krško:

Način življenja v sodobni potrošniški družbi po principu »kupi, uporabi, zavrzi« je tisti, ki povečuje količine odpadkov, in ne trenutni sistem odvoza in obdelave odpadkov. Dejstvo je, da se količina proizvedenih odpadkov povečuje tako v EU (487 kg na prebivalca), kot v Sloveniji (477 kg na prebivalca). Sem sodijo poleg mešanih komunalnih odpadkov še steklo, embalaža, papir, bio odpadki, kosovni in nevarni odpadki. Osnova za obračun uporabnikom vsekakor ne more biti samo količina zbranih mešanih komunalnih odpadkov, ki jih zbiramo v sivih posodah, temveč tudi količina odpadkov, ki jih zberemo ločeno od vrat do vrat, na ekoloških otokih, v akcijah zbiranja kosovnih in nevarnih odpadkov in na zbirnem centru. Tehtanje komunalnih odpadkov na mestu nastanka za obračun storitev ravnanja z odpadki v Sloveniji ne uporablja nobeno komunalno podjetje, tudi v tujini je tehtanje odpadkov na mestu nastanka zelo redko. Pri tehtanju odpadkov bi naleteli na naslednje težave:*

- *tehtanje ostanka odpadkov (sive posode) na izvoru ni smiselno, saj le-te predstavljajo cca 30 % celotnih količin odpadkov, ostalih 70 % odpadkov pa se na izvoru loči. Strošek pri zbiranju predstavljajo vsi odpadki, zbrani po različnih načinih zbiranja;*
- *v občini Krško veliko prebivalcev živi v večstanovanjskih enotah, ki uporabljajo za zbiranje odpadkov skupinske posode, torej ni mogoče zagotoviti tehtanje za posamezno gospodinjstvo;*
- *vzpostavitev sistema odvoza odpadkov s tehtanjem bi bila v občini, za katero je značilna velika razpršenost naselij in bivalnih enot, zelo zahtevna (npr. kako vzpostaviti sistem pobiranja odpadkov v primerih, ko je potrebno do uporabnika priti z vozilom na Bohor, kjer pa potem uporabnik nima nič odpadkov; torej ni osnove za obračun stroškov);*
- *tehtanje odpadkov na izvoru bi lahko bil povod za odlaganje odpadkov v sosednje posode, v skupna zbirna mesta in v okolje, kar bi posledično pomenilo ponovni pojav črnih odlagališč;*
- *vzpostavitev sistema tehtanja bi pomenilo dodatna vlaganja v tehnično zagotovitev možnosti tehtanja, tako pri posodah kot vozilih za pobiranje odpadkov, kar bi pomenilo višje stroške, ki bi jih na koncu moral plačati uporabnik.*

Obračun ravnanja z odpadki na osebo, ki je sedaj v uporabi v občini Krško, ocenjujemo kot najprimernejši in najcenejši sistem obračuna za storitve zbiranja in odlaganja odpadkov. Obračun po volumnu posode je v nekaterih primerih nepravilčen, kot je bilo ugotovljeno pred spremembami načina obračuna. V občini Krško je zelo veliko enočlanskih ali dvočlanskih gospodinjstev starejše populacije, ki praviloma povzročajo manj odpadkov kot mlade veččlanske družine, na koncu pa bi za komunalne storitve po volumnu posode plačevali enako.

**Vir: Zbornica Komunalnega gospodarstva, september 2019*

Eko otoki

Predlagam, da se ukinejo legalizirana odlagališča odpadkov, nekateri jim pravijo tudi eko otoki, saj v ničemer ne prispevajo k manjši in pregledni oddaji, ampak prav nasprotno, spodbujajo povečano predelavo odpadkov in tudi prispevajo k neurejenosti delov naselij, kjer so nameščeni. Smatram za bolj primerno, da odpadke ločujemo na izvoru, torej v gospodinjstvu. Zato je potrebno ta odvzemna mesta tudi opremiti, v

kolikor temu še ni tako. Ta pristop bi bistveno pripomogel k bolj ozaveščenemu dojemanju obremenjevanja okolja in bi imel tudi ugodne finančne posledice za posameznike oziroma občane.

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

Za odgovor smo zaprosili koncesionarja, ki je posredoval naslednji odgovor:

Odgovor družbe Kostak, d.d. Krško:

Ekološki otoki v občini Krško so sestavni del celovitega sistema ravnanja z odpadki, hkrati pa postavitve le-teh predpisuje tudi zakonodaja. Njihov namen je ločeno zbiranje in začasno skladiščenje večjih količin odpadkov, ki so zbrani v gospodinjstvu, predvsem papirne in kartonske, mešane in steklene embalaže. V ruralnih območjih so na zbiralnicah nameščene tudi posode za biorazgradljive odpadke. S tovrstnim sistemom, ki ga dopolnjujemo s posodami za zbiranje mešane embalaže v gospodinjstvih po sistemu od vrat do vrat, smo dvignili delež ločeno zbranih odpadov na skoraj 70 %, s čimer se uvrščamo med najboljše občine v Sloveniji. Hkrati pa je sistem zbiralnic ekonomsko in ekološko veliko manj obremenjujoč kot sistem od vrat do vrat za vse vrste odpadkov, saj je število zbiralnic 280, število gospodinjstev pa 10.000. Težko si predstavljamo, da bi bile pred vsakim stanovanjskim objektom nameščene več kot tri posode za ločevanje (za mešane odpadke, za embalažo in biološke odpadke). Večje število posod bi tako predstavljalo prostorsko težavo v določenih strnjениh naseljih in tudi poslabšalo izgled celotnega območja. Pot in čas, ki ga potrebujemo za posamični obhod vseh odjemnih mest po sistemu od vrat do vrat, je neprimerljivo daljši in za občane dražji. Kljub številnim aktivnostim na področju okoljskega ozaveščanja se na določenih zbiralnicah pojavljajo težave s čistočo in neredom, zato smo ekološke otoke ob večstanovanjskih objektih opremili z ograjo in ključavnico ter uporabo omejili izključno na stanovalce določenega objekta, s čimer smo povečali urejenost in vizualno sprejemljivost ekoloških otokov. Veseli bi bili, če bi občani bolj skrbeli za urejenost ekoloških otokov, saj so sestavni del bivalnega okolja in kažejo na njihovo ozaveščenost in skrb za okolje.

Varnost v trgovskih centrih

Vprašujem, ali ste pristojni seznanjeni z vsakodnevnimi težavami in grožnjami, ki so jih deležni zaposleni v posameznih trgovinah v naših trgovskih centrih. **Vprašujem**, kaj ste v smeri onemogočenja tega pojava nasilja nad zaposlenimi že postorili in kakšne ukrepe pripravljate za naprej? Ob vsem tem pa še **vprašujem**, kako vam je pri tem v pomoč Strategija reševanja romske problematike za obdobje 2018–2022 in ali ima zgolj vrednost popisanege starega papirja?

Odgovor Službe za pravne in splošne zadeve in Oddelka za družbene dejavnosti:

Občina Krško nima zakonskih pristojnosti in pooblastil ter tudi možnosti za preprečevanje omenjenih pojavov na območju občine in jih tudi v prihodnje ne bo mogla preprečevati, saj to ni naloga lokalne skupnosti. Edina pristojna za ukrepanje v opisanih situacijah je Policijska postaja Krško, ki ima zato tudi vsa zakonska pooblastila. Strategija reševanja romske problematike za obdobje 2018–2022 je bila na Občinskem svetu občine Krško obravnavana v dveh fazah in oktobra 2018 brez razprave tako v prvi kot v drugi fazi tudi sprejeta. V njej je navedeno, da je za zagotavljanje javne varnosti na območju občine Krško primarno pristojna Policijska postaja Krško ob sodelovanju ostalih enot iz Policijske uprave Novo mesto, del pristojnosti iz tega področja pa nosi tudi medobčinski inšpektorat. Z varnostnega vidika reševanja problematike sobivanja romske skupnosti največji izziv predstavlja preprečevanje hujših varnostnih incidentov v romskih naseljih in konfliktov z večinskimi prebivalstvom vezanih na kršitve cestno prometnih predpisov, javnega reda in miru ter izvrševanja bagatelne kriminalitete v

okolici romskih naselij. Na območju romskih naselij se pogosteje kot drugod beleži tudi odklonska ravnanja vezana na nezakonito posest strelnega orožja, varstvo in skrb za živali ter odlaganje, skladiščenje in kurjenje odpadkov. Strategija se torej v tem delu naslanja predvsem na delo policije, zato smo vaše vprašanje že posredovali na Policijsko postajo Krško tako kot vaša predhodna vprašanja, ki se dotikajo istovrstne vsebine. Odgovor Policijske postaje Krško je **v prilogi**.

Parcele za stanovanjsko gradnjo

Vprašujem, koliko zemljišč oziroma površin imamo v naši občini na voljo za stanovanjsko gradnjo in koliko od teh površin je še vedno nepozidanih? Menim, da ta razkorak bistveno vpliva na trenutno visoke cene teh zemljišč, ki so za večino enostavno nedosegljive in docela v neskladju z življenjskim standardom oziroma prihodki občanov. Zato **predlagam**, da Občina Krško, v okviru svojih pristojnosti, obdavči nepozidana stavbna zemljišča in tako prispeva k ravnovesju med ponudbo in povpraševanjem, seveda ob možnosti, da se lastniki teh parcel statusu tudi odpovedo.

Odgovor Oddelka za urejanje prostora in varstvo okolja:

Skladno z evidencami nepozidanih stavbnih zemljišč ima Občina Krško v svojih prostorskih aktih približno 500 zemljišč v površini 30,7 hektarjev, ki skupaj ali samostojno tvorijo nepozidana stavbna zemljišča, na katerih je možna gradnja stanovanjskih objektov. Zemljišča so večinoma v zasebni lasti, zato Občina Krško nima možnosti neposrednega vpliva na njihovo pozidanost.

Posredno vplivamo na gradnjo novih stanovanjskih objektov preko aktivne zemljiške politike in sicer z zaračunavanjem nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča za nezazidana zemljišča. Nadomestilo za nepozidano stavbno zemljišče je v praksi nekajkrat višje, kot za pozidano stavbno zemljišče. Na letni ravni Občina Krško za namen nepozidanih stavbnih zemljišč za stanovanjski namen zaračuna nadomestilo v skupni višini 37.200 EUR. Na podlagi omenjene obdavčitve se lastniki omenjenih zemljišč večinoma odločajo za prodajo zemljišča oziroma gradnjo novih objektov. Potrebno je tudi poudariti, da je v postopku spremembe občinskega prostorskega načrta s strani lastnikov podanih veliko pobud za spremembo stavbnega zemljišča v kmetijsko, kar je večinoma posledica trenutne ali predvidene obdavčitve. Na podlagi predvidenih ukinitiv stavbnih zemljišč, bodo stavbna zemljišča dodeljena območjem, kjer so zemljišča kvalitetno komunalno opremljena in imajo lastniki tudi željo graditi nove objekte. Občina Krško prav tako gospodari z zemljišči v svoji lasti in sicer s komunalnim opremljanjem in prodajo preko javnih dražb. Na letni ravni je v občini Krško izdanih približno 50 gradbenih dovoljenj za gradnjo stanovanjskih objektov s čimer se uresničuje dolgoročni cilj Občine Krško glede zapolnjevanja nepozidanih stavbnih zemljišč.

Železniška postaja na Vidmu

Železniška postaja je prav gotovo odlično ogledalo vsakega kraja in tako je tudi v primeru postaje na Vidmu, ki kaže žalostno sliko, verjetno najneuglednejšega javnega prostora, ki je v vsakodnevni uporabi v naši občini. Poleg tega pa je vsaj močno vprašljiva tudi varnost uporabnikov, kar še posebej velja za drugi peron. Zato **predlagam**, da Občina Krško stopi v stik z lastnikom in po možnosti vpliva nanj, da modernizira ta objekt, ki se je nekako, v vseh pogledih, zataknil v 19. stoletju in nam vsem ne more biti ravno v ponos.

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

Na Slovenske železnice smo ponovno poslali pobudo za pospešitev projekta modernizacije železniške postaje Krško. Za investicijo v posodobitev železniške

postaje Krško je bila v letu 2015 izdelana Idejna rešitev (projektant SŽ Projektiva), iz predloga načrta vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025 pa je razvidno, da je izdelan predlog za nov NRP Nadgradnja železniških postaj Sevnica in Krško (DIIP sklep št. 37500-18/5, z dne 7. 1. 2019) za finančno obdobje 2019–2024.

Košnja zelenih površin

Predlagam, da izvedene košnje zelenih površin v krajevnih skupnostih, ki sicer spadajo pod pristojnost občine, potrjujejo predsedniki posameznih krajevnih skupnosti.

Predlagam, da ta ukrep oziroma nadzor uvedemo z letom 2020. Na ta način bi bistveno prispevali k urejenosti posameznih krajev, se manj ukvarjali z razlagami, kje to je in kaj še ni bilo postorjeno in seveda bistveno prispevali k nadzoru dejanske izvedbe košenj zelenic. Pojavljajo se govorice, pa upam, da temu ni tako, da se število zaračunanih košenj ne ujema z dejansko izvedenimi.

Odgovor Oddelka za gospodarsko infrastrukturo:

Skladno s koncesijsko pogodbo koncesionar v sklopu vzdrževanja parkov in zelenic izvaja košnjo zelenic, ki so v popisu del. V popisu del je določeno tudi predvideno število košenj, od 2 do 12 krat letno, odvisno od vrste zelenice. Skrbnik za področje urejanja zelenic ima nalogo usmerjati, preverjati in potrjevati ali zavračati dnevnik in mesečne situacije za izvedena dela. Seveda pa so dobrodošle povratne informacije o izvedenih delih, tako s strani krajevnih skupnosti, kot tudi s strani občanov.

Zahvala

Krajani »Bronxa« na Vidmu se zahvaljujejo Občini Krško in seveda tudi Mladinskemu centru Krško za vložen trud in sredstva pri prenovi njihovih površin za prosti čas in se seveda priporočajo tudi v bodoče. V njihovem imenu še enkrat hvala.

Odgovor ni potreben.

Dušan Dornik - SMC:

Dajem pobudo, da se opravi razprava o pokrajini Posavje in da Občinski svet sprejme sklep na to temo. **Vprašujem**, kakšno je stališče župana v zvezi s pokrajinami?

Odgovor Kabineta župana:

Razprava o pokrajinah na seji Občinskega sveta Občine Krško je načrtovana še v oktobru, vendar čakamo na potrditev sestavljavca predloga pokrajinske zakonodaje, ki bo podal pojasnila. Neodvisno od tega tečejo pogovori na nivoju Sveta regije Posavje. Tako glede ideje, da bi se Posavje priključilo pokrajini Dolenjska, kar odločno zavračamo, kot tudi glede tega, da bi se združili posavska in zasavska pokrajina. O tem bo govora tudi na okrogli mizi v petek, 11. oktobra, v Krškem, na kateri bodo prisotni poslanci in župani ter vodja projektne skupine za pripravo pokrajinske zakonodaje prof. dr. Boštjan Brezovnik, ki bo predstavil osnutek pokrajinske zakonodaje.

Stališče župana glede predloga pokrajinske zakonodaje: *»Slovenija mora biti tudi v prihodnje razdeljena na dvanajst statističnih regij, pokrajin, vključno s Posavjem. Posavje funkcionira že leta, občine oblikujemo skupne projekte, ki regijo povezujejo in presegajo občinske meje, kot regija se prijavljamo na različne evropske razpise in smo uspešni, zato bi bilo rušenje že vzpostavljenih mehanizmov, ki so učinkoviti in prinašajo rezultate, povsem nesmiselno. Nov predlog je očitno bolj naklonjen mestnim občinam, kar posledično pomeni več sredstev za te občine in vedno bolj neenakomeren razvoj ostalih, nemestnih občin ter podeželja. In tega vsekakor ne smemo dovoliti. Prepričan*

sem, da v Posavju zmoremo dovolj enotnosti in poguma, da bomo končno dosegli, da se naša skupna dolgoletna pričakovanja uresničijo.«

Vprašujem, kakšni sklepi so bili, in kdaj, sprejeti v zvezi z drugim blokom NEK? **Dajem pobudo**, da Občinski svet sprejme sklep ali se opravi posvetovalni referendum o tem.

Odgovor Kabineta župana:

Občinski svet Občine Krško do sedaj te teme ni obravnaval in tudi ni sprejemal nobenih sklepov. V kolikor bo prišlo do realizacije pobude za gradnjo drugega bloka, bo to vsekakor predmet javne obravnave in bo o tem imel eno najpomembnejših vlog Občinski svet Občine Krško. Glede na to, za kakšen objekt gre, pa prav gotovo ne bodo izvzeti tudi Občinski sveti sosednjih občin. O gradnji drugega bloka se mora najprej odločiti državna politika. Zato je sprejemanje kakršnihkoli sklepov o referendumu še preuranjeno. Ali se bo to vprašanje reševalo z referendumom in na katerem območju, bo morala odločiti Vlada Republike Slovenije in Državni Zbor Republike Slovenije. Sam proces izgradnje takega objekta pa bo trajal vsaj deset do petnajst let.