



RAČUNSKO SODIŠČE  
REPUBLIKE SLOVENIJE



# Revizijsko poročilo

Politika mirujočega prometa  
Mestne občine Celje



## ***Poslanstvo***

*Računsko sodišče pravočasno in objektivno obvešča javnosti o pomembnih odkritjih revizij poslovanja državnih organov in drugih uporabnikov javnih sredstev ter svetuje, kako naj državni organi in drugi porabniki javnih sredstev izboljšajo svoje finančno poslovanje.*

# Revizijsko poročilo

Politika mirujočega prometa

Mestne občine Celje



Računsko sodišče je revidiralo *smotrnost poslovanja Mestne občine Celje v delu, ki se nanaša na politiko mirujočega prometa*. Občina ima 48.607 prebivalcev v 10 mestnih četrtih in 9 krajevnih skupnostih, je ustanoviteljica ali soustanoviteljica 28 javnih zavodov in 3 javnih podjetij. Mesto Celje je tretje največje mesto v Sloveniji in je upravno, administrativno, kulturno, izobraževalno, športno, sejensko, trgovsko in poslovno središče Savinjske regije.

*Cilj revizije* je bil izrek mnenja o smotnosti poslovanja občine na področju politike mirujočega prometa v letu 2005 z vidika uspešnosti.

Področje mirujočega prometa zaradi vse večje motoriziranosti prebivalcev postaja v vseh večjih mestih zelo pomembno. Na mestnem prostoru se prepletajo različni interesi njegovih prebivalcev, obiskovalcev in gospodarskih subjektov, zato je urejanje mirujočega prometa zahtevna naloga. Občine so soočene z zagotavljanjem čim večje mobilnosti na eni strani in na drugi strani s potrebo po omejevanju prometa v mestu iz ekoloških razlogov.

Področje mirujočega prometa sodi med lokalne zadeve, ki jih občina lahko ureja samostojno s splošnimi akti v skladu s področnimi zakoni. Zbiranje podatkov, ki se nanašajo na mirujoči promet, razen baze cestnih podatkov in katastra gospodarske javne infrastrukture, za občino ni predpisano, vendar je za izvajanje politike mirujočega prometa nujno. Občina brez podatkov, ki se nanašajo na mirujoči promet, ne more zagotavljati pogojev za ureditev mirujočega prometa, ki vključujejo ugotavljanje potreb, sprejem strategije razvoja, določitev ciljev in sredstev ter sprejem predpisov, ki urejajo mirujoči promet.

Po mnenju računskega sodišča občina uresničuje in spremlja ukrepe na področju mirujočega prometa, če izvaja upravljanje javnih parkirnih površin, vodi evidenco obstoječe infrastrukture na področju mirujočega prometa, zagotavlja ustrezne parkirne režime in vodi ustrezno cenovno politiko. Pomembno je tudi, da poroča o uresnitvi zastavljenih ciljev v skladu s predpisi.

Pri revidiranju *smotnosti poslovanja* je računsko sodišče ugotovilo, da je bila občina pri opravljanju nalog s področja politike mirujočega prometa delno uspešna, ker:

- *delno uspešno izvaja sistem, ki ureja mirujoči promet*. Občina je ugotavljala potrebe in analizirala stanje, poskušala izdelati vizijo na področju mirujočega prometa, vendar ni sprejela strategije razvoja in ni določila konkretnih ciljev na področju mirujočega prometa. Prav tako pri sprejemanju predpisov ni v celoti upoštevala zakonodaje s področja mirujočega prometa in urejanja gospodarskih javnih služb;
- *je bila delno uspešna pri uresničevanju in spremljanju ukrepov na področju mirujočega prometa v letu 2005*. Razmerij z izvajalcem gospodarske javne službe ni natančno opredelila, predvsem pa ni v celoti izvajala svojih pristojnosti. Mestni svet izvajalcu gospodarske javne službe ni dal soglasja k programu dela, ni odločal

o cenah za uporabo javnih dobrin, ni dal soglasja k izbiri podizvajalca in ni sprejel poslovnega poročila ter zaključnega računa izvajalca gospodarske javne službe za leto 2005. Občina je izvajalcu gospodarske javne službe v letu 2005 iz proračuna nakazala sredstva za tekoče in investicijske transfere, vendar v proračunu ni podrobno načrtovala in obrazložila ciljev, ki jih je želela s temi sredstvi doseči. Občina ima zbirko podatkov o infrastrukturi na področju mirujočega prometa, kar pomeni, da razpolaga s pomembnim podatkom za vodenje uspešne prometne politike. Zagotavlja različne oblike parkiranja tako za krajši čas kot za celodnevno parkiranje in razpolaga s podatki o zasedenosti parkirišč, ni pa določila načina in postopka oblikovanja cen parkiranja in je neutemeljeno prenesla pristojnost določanja cen parkiranja z mestnega sveta na župana;

- *ni bila uspešna pri poročanju o uresničevanju zastavljenih ciljev na področju mirujočega prometa.* Ciljev ni opredelila kakovostno in količinsko, zato jih tudi ni mogoče meriti in ni mogoče oceniti učinkovitosti porabe sredstev glede na njihove rezultate.

Računsko sodišče je občini predlagalo nekaj *priporočil* za izboljšanje učinkovitosti pri opravljanju nalog s področja politike mirujočega prometa in zahtevalo odzivno poročilo.

# KAZALO

<b>1. PREDSTAVITEV REVIZIJE</b>	<b>8</b>
1.1 PREDSTAVITEV PODROČJA REVIZIJE.....	8
1.2 NAMEN IN CILJ REVIZIJE .....	8
1.3 METODE DELA .....	9
1.4 PREDSTAVITEV OBČINE IN PODROČJA POLITIKE MIRUJOČEGA PROMETA.....	9
1.4.1 Splošni podatki o občini.....	9
1.4.2 Politika mirujočega prometa .....	11
1.4.2.1 Splošno o politiki mirujočega prometa .....	11
1.4.2.2 Pravne podlage ureditve področja mirujočega prometa.....	13
1.4.2.3 Podatki s področja mirujočega prometa v občini.....	15
1.4.3 Odgovorna oseba .....	16
<b>2. ALI JE OBČINA ZAGOTOVILA POGOJE ZA UREDITEV MIRUJOČEGA PROMETA</b>	<b>17</b>
2.1 ALI JE OBČINA UGOTOVILA POTREBE NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA .....	17
2.2 ALI JE OBČINA SPREJELA STRATEGIJO/VIZIJO RAZVOJA OBČINE NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA .....	20
2.2.1 Strategija na področju mirujočega prometa.....	21
2.2.2 Načrtovanje prostorskega razvoja.....	21
2.2.3 Program varstva okolja v občini.....	23
2.3 ALI JE OBČINA DOLOČILA CILJE IN SREDSTVA NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA ZA LETO 2005.....	24
2.4 ALI JE OBČINA S PREDPISI UREDILA MIRUJOČI PROMET.....	25
<b>3. ALI OBČINA URESNIČUJE IN SPREMLJA UKREPE NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA</b>	<b>28</b>
3.1 NA KAKŠEN NAČIN OBČINA UPRAVLJA Z JAVNIMI PARKIRNIMI POVRŠINAMI .....	28
3.1.1 Razmerje med občino in javnim gospodarskim zavodom.....	28
3.1.2 Prihodki od parkiranja in odhodki za vzdrževanje parkirišč .....	29
3.2 ALI IMA OBČINA PODATKE O OBSTOJEČI INFRASTRUKTURI NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA .....	30

3.3	ALI JE CENOVNA POLITIKA NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA USTREZNA .....	32
<b>4.</b>	<b>ALI JE OBČINA POROČALA O URESNIČEVANJU ZASTAVLJENIH CILJEV NA PODROČJU POLITIKE MIRUJOČEGA PROMETA V LETU 2005</b>	<b>36</b>
<b>5.</b>	<b>MNENJE</b>	<b>38</b>
<b>6.</b>	<b>ZAHTEVA ZA PREDLOŽITEV ODZIVNEGA POROČILA</b>	<b>39</b>
<b>7.</b>	<b>PRIPOROČILA</b>	<b>41</b>

# 1. PREDSTAVITEV REVIZIJE

Revizijo smotrnosti poslovanja Mestne občine Celje, Trg celjskih knezov 9, Celje (v nadaljevanju: občina), v delu, ki se nanaša na politiko mirujočega prometa v letu 2005, smo izvedli na podlagi Zakona o računskem sodišču<sup>1</sup> (v nadaljevanju: ZRacS-1) in programa dela za izvrševanje revizijske pristojnosti računskega sodišča v letu 2006. Sklep<sup>2</sup> o izvedbi revizije je bil izdan 18. 4. 2006.

## 1.1 Predstavitev področja revizije

Revizija zajema poslovanje občine v delu, ki se nanaša na politiko mirujočega prometa v letu 2005, z vidika uspešnosti.

Za potrebe revizije pojem *mirujoči promet* pomeni prevozna sredstva v mirovanju – torej parkirana in garažirana ali dalj časa stoječa vozila.

*Politika mirujočega prometa* pomeni aktivnosti občine na področju urejanja mirujočega prometa, in sicer predvsem ugotavljanje potreb po parkirnih mestih, strateško načrtovanje (določanje usmeritev, prioritet, načrtovanje prostora), sprejemanje ustreznih občinskih aktov, zagotavljanje infrastrukture (gradnja, vzdrževanje), določanje različnih parkirnih ureditev, oblikovanje cenovne politike, spremljanje in analiziranje ukrepov in izboljševanje sistema.

Revizija zajema področje mirujočega prometa v delu, ki se nanaša na urejanje mirujočega prometa za potrebe prebivalcev in obiskovalcev mesta, ki prihajajo v mesto v službo, po nakupih in opravkih, ter turistov. Revizija ne zajema problematike parkiranja prebivalcev mesta in poslovnih subjektov v bližini njihovih bivališč oziroma sedežev, varstva okolja in javnega prevoza. V posameznih poglavjih računsko sodišče zgolj opozarja na povezanost vseh treh področij.

## 1.2 Namen in cilj revizije

Računsko sodišče je izvedlo prečno revizijo smotrnosti poslovanja občine pri opravljanju nalog s področja politike mirujočega prometa v letu 2005 z namenom:

- prispevati k zagotovitvi pogojev za uspešno opravljanje nalog s področja mirujočega prometa;
- opozoriti na problematiko zakonodaje ter podati morebitne predloge za njeno spremembo ter
- zagotoviti prenos izkušenj med občinami.

---

<sup>1</sup> Uradni list RS, št. 11/01.

<sup>2</sup> Št. 1215-19/2006-2.



Cilj revizije je bil izrek mnenja o smotnosti poslovanja občine na področju politike mirujočega prometa z vidika uspešnosti. Revizija smotnosti poslovanja občine pri opravljanju nalog s področja politike mirujočega prometa je zasnovana tako, da smo pridobili odgovor na vprašanje, ali je bilo poslovanje občine v delu, ki se nanaša na politiko mirujočega prometa v letu 2005, uspešno.

## 1.3 Metode dela

Pri izvedbi revizije smo uporabili naslednje metode dela:

- zbiranje dokumentacije o poslovanju občine na področju politike mirujočega prometa;
- pogovore s predstavniki občine, da bi pridobili odgovore na postavljena vprašanja;
- analiziranje pridobljenih informacij o smotnosti izvajanja nalog občine na področju politike mirujočega prometa.

## 1.4 Predstavitev občine in področja politike mirujočega prometa

### 1.4.1 Splošni podatki o občini

Občina je bila ustanovljena leta 1995. Meri 94,9 kvadratnih kilometrov in ima 48.607 prebivalcev<sup>3</sup>. Glede na število prebivalcev je uvrščena v drugo skupino občin.<sup>4</sup> Občina ima 10 mestnih četrti<sup>5</sup> in 9 krajevnih skupnosti<sup>6</sup> s statusom pravne osebe. Občina je ustanoviteljica ali soustanoviteljica 28 javnih zavodov in 3 javnih podjetij.

Mesto Celje je tretje največje mesto v Sloveniji in je upravno, administrativno, kulturno, izobraževalno, športno, sejensko, trgovsko in poslovno središče Savinjske regije. Ima bogato zgodovino, hiter gospodarski razvoj je pospešila železnica od Trsta do Dunaja, mesto se je postopoma razvijalo v pomembno industrijsko središče. Celje danes velja za najhitreje razvijajoče se mesto v Sloveniji, ki je prometno zelo dobro dostopno.<sup>7</sup>

V tabeli 1 so predstavljeni osnovni podatki o občini za leto 2005 v primerjavi z izbranimi občinami.

---

<sup>3</sup> Statistični letopis Republike Slovenije za leto 2005 (stanje 1. 1. 2005).

<sup>4</sup> Tretji odstavek 100b. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 100/05-UPB 1; v nadaljevanju: ZLS).

<sup>5</sup> Center, Dečkovo naselje, Dolgo polje, Gaberje, Hudinja, Karel Destovnik Kajuh, Lava, Nova vas, Savinja in Slavko Šlander.

<sup>6</sup> Aljažev hrib, Ljubečna, Medlog, Ostrožno, Pod gradom, Škofja vas, Šmartno v Rožni dolini, Teharje in Trnovlje.

<sup>7</sup> <http://www.celje.si/zemljevid/slo/web-content/celjetekst.html> z dne 26. 3. 2007.

Tabela 1: Primerjava osnovnih podatkov občine za leto 2005 z izbranimi občinami

	Mestna občina Celje	Mestna občina Ljubljana	Mestna občina Maribor	Mestna občina Kranj	Mestna občina Velenje	Občina Piran	Republika Slovenija
Število prebivalcev na dan 31. 12. 2005	48.607	266.941	111.073	52.938	33.707	17.449	2.003.358
Gostota poselitve (število prebivalcev/kvadratni kilometer)	512	971	753	351	404	391	99
Gostota poslovnih subjektov (število poslovnih subjektov/1000 prebivalcev)	86	119	79	76	55	139	75
Povprečna mesečna bruto plača (v tolarjih)	276.340	332.500	272.881	283.816	255.784	274.431	277.235
Povprečna mesečna neto plača (v tolarjih)	176.557	203.156	174.355	181.164	166.088	173.646	176.287
Delež aktivnega prebivalstva (v odstotkih)	68,4	74,2	61,7	52,7	64,8	43,1	41,1
Povprečna stopnja registrirane brezposelnosti v letu 2005 (v odstotkih)	13,2	7,5	14,1	7,3	10,8	8,5	10,1

Viri:

- Statistični urad RS, <http://bsp1h.gov.si/D2300.kom/komstart.html>;  
<http://bsp1h.gov.si/SY01RZA.REXFSP.TMPINF.D070213.T103202.XML> z dne 13. 2. 2007;
- <http://e-uprava.gov.si/ispo/stopnjabrezposelnosti/prikaz.ispo> z dne 15. 12. 2006;  
<http://www.ess.gov.si/SLO/Predstavitev/LetnaPorocila/lp05/Slovenija/Slo/TabelPregle...> z dne 13. 2. 2007;
- Statistične informacije, št. 115/06;
- SI-Stat podatkovni portal: <http://www.stat.si/letopis/2005/33> z dne 12. 12. 2006;
- Agencija za javnopravne evidence in storitve, Podatki o številu poslovnih subjektov, vpisanih v poslovni register Slovenije: [http://www.ajpes.si/docDir/Statisticno\\_raziskovanje](http://www.ajpes.si/docDir/Statisticno_raziskovanje) z dne 26. 3. 2007.

Iz navedenih podatkov je razvidno, da je povprečna plača v občini v letu 2005 zaostajala za povprečno plačo v drugih občinah (99,7 odstotka), stopnja brezposelnosti pa je bila višja od republiškega povprečja.

## 1.4.2 Politika mirujočega prometa

### 1.4.2.1 Splošno o politiki mirujočega prometa

Področje mirujočega prometa zaradi vse večje motoriziranosti prebivalcev postaja v vseh večjih mestih zelo pomembno. Na mestnem prostoru se prepletajo različni interesi njegovih prebivalcev, obiskovalcev in gospodarskih subjektov. Poleg tega imajo odločitve na tem področju, predvsem glede gradnje ali opuščanja prometne infrastrukture, posledice, ki lahko trajajo desetletje ali več.

Promet je pogoj za gospodarski razvoj tako države kot posamezne občine. Evropska unija je v letu 2001 sprejela Belo knjigo Evropske prometne politike za 2010: čas za odločitve<sup>8</sup> (v nadaljevanju: bela knjiga), ki odgovarja na zahteve časa z evropsko politiko modernizacije, liberalizacije in integracije obstoječih transportnih sistemov ter njihovih procesov v medsebojno povezano enotno delujočo celoto.

Bela knjiga v IV. poglavju Racionalizacija mestnega prometa opozarja na izjemen razmah avtomobilskega prometa v zadnjih štiridesetih letih zaradi razširitve mest, spremembe načina življenja in prilagodljivosti osebnega avtomobila ob ne vedno ustrezni ponudbi javnega prevoza ter da je pomanjkanje povezave med urbanistično in prometno politiko privedlo do skoraj popolne prevlade osebnega avtomobila. Naraščanje prometa v mestih je povezano z vedno večjim onesnaževanjem zraka in hrupom ter nesrečami. Bela knjiga navaja, da mestni promet povzroča 40 odstotkov vseh emisij ogljikovega dioksida, ki vplivajo na spremembe podnebja in drugo onesnaževanje, to pa vpliva na zdravje meščanov. Navaja tudi podatek nekaterih raziskav, ki ocenjujejo zdravstvene stroške za skupnost na 1,7 odstotka BDP<sup>9</sup>. Po načelu subsidiarnosti je mestni promet v pristojnosti državnih in lokalnih oblasti, zato bodo morale oblasti rešiti vprašanje obvladovanja prometa in vprašanje položaja osebnega avtomobila v velikih mestnih središčih. Bela knjiga predlaga rešitev v uvajanju čistih vozil in razvoju kakovostnega javnega prevoza. Načelo subsidiarnosti Evropski uniji omogoča, da prevzame pobudo (tudi zakonsko), da se v prometu spodbudi uporaba različnih vrst energije. Predlaga spodbujanje dobrih prijemov z vidika infrastrukture (metrojske in tramvajske proge, kolesarske steze, prednostni vozni pasovi za javni prevoz) in rešitve, ki bi lahko pomenile alternativo avtomobilu. Javni prevoz mora izpolniti pričakovanja uporabnikov po udobju, kakovosti in hitrosti.

Državni zbor Republike Slovenije je v letu 2006 sprejel Resolucijo o prometni politiki Republike Slovenije<sup>10</sup> (v nadaljevanju: RePPRS), ki opredeljuje izhodišča, cilje in ukrepe za doseganje ciljev ter glavne nosilce prometne politike. RePPRS kot enega izmed nosilcev prometne politike določa tudi lokalne skupnosti. Lokalne skupnosti so ustvarjalci prometne politike, skrbijo pa predvsem za občinske oziroma mestne transportne infrastrukture (lokalne ceste, kolesarske steze, parkirna mesta itd.). Lokalne skupnosti sodelujejo z državno upravo pri izobraževanju uporabnikov lokalne transportne infrastrukture, razvoju učinkovitega sistema javnega potniškega prometa in razvoju con za gospodarsko dejavnost.

Odločitve, povezane z urejanjem mirujočega prometa (gradnja parkirišč ali njihovo ukinjanje, gradnja parkirnih hiš itd.), imajo dolgoročne posledice na razvoj mesta in kvaliteto življenja v njem. Ureditev

<sup>8</sup> Komisija evropskih skupnosti, Bruselj, 12. 9. 2001, COM (2001) 370, končna različica.

<sup>9</sup> Svetovna zdravstvena organizacija: Zdravstveni stroški zaradi onesnaževanja zraka, ki ga povzroča cestni promet, Projekt ocene učinkov v Avstriji, Franciji in Švici, junij 1999.

<sup>10</sup> Uradni list RS, št. 58/06.

mirujočega prometa je zato tesno povezana s področji načrtovanja prostorskega razvoja in posegi v prostor, varstva okolja in urejanjem javnega potniškega prometa.

Ko načrtujemo politiko mirujočega prometa, moramo izhajati iz značilnosti področja prometa v Republiki Sloveniji. Izpostavljamo zlasti slabosti, ki ju navaja RePPRS:

- razpršena poselitev prebivalstva in kot posledica tega draga infrastruktura, ki lahko zadovolji te potrebe,
- slabo razvit in nepovezan javni potniški promet.

RePPRS opozarja na stopnjevanje trenda razpršene poselitve in navaja: "Razpršenost poselitve in proizvodnih zmogljivosti odločilno vpliva na povzročanje prometnih tokov, na njihov potek in posledično na skupne transportne stroške. V sedanjem stanju je zelo težko, na trenutke tudi nemogoče, zasnovati učinkovit sistem javnega potniškega prometa in tudi tovarnega prometa, ki bi vsaj v zaključni fazi ne temeljil skoraj izključno na individualnem cestnem transportu."

Zaradi povezanosti politike mirujočega prometa s področjem javnega potniškega prometa navedimo še vizijo mobilnosti prebivalstva, ki jo določa RePPRS: "Javni interes na področju javnega potniškega prometa je povezan s socialnimi in ekološkimi razlogi. Država je v skladu s številnimi sprejetimi dokumenti dolžna zagotoviti osnovne možnosti za mobilnost prebivalstva predvsem zaradi izobraževanja in dela, pa tudi zaradi dostopnosti do zdravstvenih in oskrbnih storitev. Zaradi vse večje stopnje motorizacije je uporabnikov javnega potniškega prometa vse manj, zato ta postaja vse dražji, tako za uporabnike kot za državo in lokalne skupnosti, ki ga posredno ali neposredno subvencionirajo. Dolgoročno cenovno sprejemljiva rešitev je le v pritegnitvi večjega števila potnikov, ki sicer od javnega prometa kot lastniki osebnih avtomobilov niso življenjsko odvisni. Ti pa bodo javni promet uporabljali le v primeru ustrezne frekvence, udobnosti, hitrosti in cene. Spodbujanje javnega prometa je nujno tudi iz okoljskih razlogov. Pozitivni učinki pa se bodo pojavili le v primeru ustrezne povprečne zasedenosti vozil javnega prometa; v primeru vožnje praznih vozil javnega prometa so lahko okoljski stroški na potniški kilometer celo večji kot v primeru uporabe osebnih vozil."

Za področje varovanja okolja velja ugotovitev, da promet v mestnih središčih onesnažuje okolje z emisijami izpušnih plinov in s hrupom. Poleg tega gradnja parkirišč zahteva velike površine, za katere zlasti v središčih mest konkurirajo tudi druge dejavnosti in celo ustvarjajo pritisk po pozidavi že obstoječih parkirnih površin. Področju prometa se tako ne izogne niti Nacionalni program varstva okolja<sup>11</sup> (v nadaljevanju: NPVO), ki za področje prometa predvideva: "Za obvladovanje pričakovanega povečevanja emisij iz prometa bo potrebno določiti kritične obremenitve prizadetih ekosistemov, sistematično izvajati monitoring na gosto naseljenih in varovanih območjih ob prometnicah, uvajati finančne, zakonske in tehnične omejitve za promet na ogroženih območjih, predvsem v mestih, velikih stanovanjskih naseljih in na občutljivih naravnih območjih. Drugi ukrepi, ki jih bo potrebno uveljaviti za zmanjševanje okoljskih obremenitev osebnega prometa so: modernizacija in zagotavljanje privilegiranega položaja javnega transporta v okviru prometnih ureditev mest, ureditev mirujočega prometa s primerno cenovno politiko, povečanje obsega in ureditev varnih kolesarskih stez, omejevanje osebnega prometa v mestnih središčih ter optimizacija prometne infrastrukture zaradi zmanjševanja prometnih zastojev."

<sup>11</sup> Uradni list RS, št. 83/99. NPVO je Državni zbor sprejel na podlagi Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 32/93, 1/96).

Po sprejetju Resolucije o Nacionalnem programu varstva okolja 2005 - 2012<sup>12</sup> (v nadaljevanju: RNPVO) na podlagi Zakona o varstvu okolja<sup>13</sup> (v nadaljevanju: ZVO-1), ki je začela veljati 6. 1. 2006, je NPVO prenehal veljati. RNPVO je osnovni strateški dokument na področju varstva okolja, katerega cilj je splošno izboljšanje okolja in kakovosti življenja ter varstvo naravnih virov. V ta namen RNPVO določa cilje na posameznih področjih za določena časovna obdobja ter prednostne naloge in ukrepe za doseg te ciljev. RNPVO je skladen z okoljskim programom Evropske skupnosti, ki obravnava ključne okoljske cilje in prednostne naloge, ki jih mora opraviti skupnost. RNPVO občinam nalaga, da morajo zagotavljati ravnotežje med kakovostjo življenja in razvojem gospodarstva, zato se soočajo z različnimi pomembnimi okoljskimi temami: z zagotavljanjem kakovosti življenja, vplivi okolja na zdravje prebivalcev, z okoljskimi tveganji, ki nastanejo zaradi industrijskih in drugih gospodarskih subjektov ter prometnih tokov (trajnostni transport), z urejanjem urbanih območij in ohranjanjem narave na območju občine. Ker je občina stičišče okoljskih izzivov, lahko občinske uprave sprejmejo ukrepe, ki so potrebni za zagotavljanje kakovosti okolja glede na njihove potrebe in stanje okolja v občini.

Navedeni razlogi kažejo na to, da je urejanje mirujočega prometa zahtevna naloga. Občine so soočene z zagotavljanjem čim večje mobilnosti na eni strani in na drugi strani s potrebo po omejevanju prometa v mestu iz ekoloških razlogov.

#### 1.4.2.2 Pravne podlage ureditve področja mirujočega prometa

Prvi odstavek 140. člena Ustave Republike Slovenije<sup>14</sup> določa, da spadajo v pristojnosti občine lokalne zadeve, ki jih občina lahko ureja samostojno in ki se nanašajo samo na prebivalce občine. ZLS določa, da občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), ki jih določi s splošnim aktom občine ali so določene z zakonom. Občina je med drugim v skladu z 21. členom ZLS za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev dolžna:

- upravljati z občinskim premoženjem;
- načrtovati prostorski razvoj in v skladu z zakonom opravljati naloge na področju posegov v prostor in graditve objektov;
- graditi, vzdrževati in urejati lokalne javne ceste, javne poti, rekreacijske in druge javne površine, v skladu z zakonom urejati promet v občini in opravljati naloge občinskega redarstva ter
- v okviru svojih pristojnosti urejati in upravljati lokalne javne službe ter skrbeti zanje.

Navajamo še pomembnejša določila področnih zakonov, ki so povezani s področjem mirujočega prometa.

- Zakon o varnosti cestnega prometa<sup>15</sup> (v nadaljevanju: ZVCP-1) v 15. in 16. členu določa pristojnosti občine na področju urejanja prometa, katerega namen je varen in nemoten potek prometa. V 87. točki prvega odstavka 23. člena določa, da je prometna ureditev način potekanja in vodenja prometa, ki ga za cesto ali njen del oziroma za naselje ali njegov del določi upravljavec ceste in ga označi s predpisano prometno signalizacijo. Prometna ureditev med drugim obsega tudi ureditev mirujočega prometa. Občine v skladu z navedenimi določbami uredijo mirujoči promet z lastnimi predpisi. Občinski

<sup>12</sup> Uradni list RS, št. 2/06.

<sup>13</sup> Uradni list RS, št. 41/04.

<sup>14</sup> Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97, 66/00, 24/03, 69/04.

<sup>15</sup> Uradni list RS, št. 83/04, 35/05, 69/05, 108/05.

redarji zaradi zagotavljanja varnega in neoviranega cestnega prometa po 14. členu ZVCP-1 izvajajo nadzor nad ustavljenimi in parkiranimi vozili ter ovirami v naselju, izvajajo nadzor nad ravnanjem udeležencev cestnega prometa v območju umirjenega prometa in območju za pešce, ugotavljajo kršitve določb 113. člena ZVCP-1 o varstvu cest in okolja v naselju ter na občinskih cestah zunaj naselja. Pri opravljanju navedenih nalog občinski redarji izrekajo globe in opozorila ter izvajajo pooblastila in ukrepe, ki so preneseni nanje s tem in drugimi zakoni, ter ukrepe, določene z občinskimi predpisi.

- Zakon o javnih cestah<sup>16</sup> (v nadaljevanju: ZJC) v 13. členu med sestavine javne ceste uvršča tudi parkirišče kot prometno površino zunaj vozišča, zato tudi za parkirišča veljajo splošne opredelitve ZJC o namenu in rabi javnih cest. Javne ceste so po določbi 2. člena ZJC prometne površine splošnega pomena za cestni promet, ki jih lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo javne ceste in varnost prometa na njih. Javne ceste so javno dobro in so zunaj javnega prometa. Kljub temu pa je na prometnih površinah zunaj vozišča javne ceste (torej tudi na parkiriščih) mogoče pridobiti posebno pravico uporabe. Vzdrževanje javnih cest je v skladu z 8. členom ZJC obvezna gospodarska javna služba. ZJC v 44. členu nalaga občinam obveznost vzdrževanja parkirišč ob vozišču državnih cest, ki so namenjena varnemu poteku prometa v naselju, v 82. členu pa določa, da občina sprejme odlok o občinskih cestah, v katerem uredi upravljanje, graditev, vzdrževanje in varstvo občinskih cest ter nadzor nad občinskimi cestami.
- Stvarnopravni zakonik<sup>17</sup> v 19. členu določa, da je javno dobro stvar, ki jo v skladu z njenim namenom ob enakih pogojih lahko uporablja vsakdo (splošna raba). Zakon določa, katera stvar je javno dobro in kakšni so pogoji za njegovo uporabo. Na javnem dobru se lahko pridobi tudi posebna pravica uporabe pod pogoji, ki jih določa zakon.
- Zakon o graditvi objektov<sup>18</sup> (v nadaljevanju: ZGO-1) v točki 1.5.1. prvega odstavka 2. člena določa parkirišča kot javne površine, katerih raba je pod enakimi pogoji namenjena vsem. ZGO-1 uvršča parkirišča med grajeno javno dobro lokalnega pomena, ki sodi v gospodarsko javno infrastrukturo, to pa je po četrtem odstavku 16. člena ZGO-1 treba evidentirati v katastru gospodarske javne infrastrukture.
- Zakon o urejanju prostora<sup>19</sup> (v nadaljevanju: ZUreP-1) v 12. členu določa pristojnosti občine na področju urejanja prostora. Na podlagi 171. člena ZUreP-1 prostorske sestavine občinskega dolgoročnega plana za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in prostorske sestavine srednjeročnega družbenega plana za obdobje od leta 1986 do leta 1990 (v nadaljevanju: prostorske sestavine) veljajo največ tri leta po uveljavitvi strategije prostorskega razvoja Slovenije<sup>20</sup>. Po 170. členu ZUreP-1 so lahko občine do uveljavitve Odloka o strategiji prostorskega razvoja Slovenije<sup>21</sup> pripravljale in sprejemale spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin občine v skladu s prostorskimi sestavinami dolgoročnega plana Republike Slovenije za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in prostorskimi sestavinami srednjeročnega družbenega plana Republike Slovenije za obdobje od leta 1986 do leta 1990. Občine začnejo pripravo strategije prostorskega razvoja občine po uveljavitvi strategije prostorskega razvoja Slovenije, pripravo prostorskega reda občine pa po uveljavitvi prostorskega reda Republike Slovenije<sup>22</sup>; sprejeti ju morajo skladno s 171. členom ZUreP-1 najpozneje v treh letih po

<sup>16</sup> Uradni list RS, št. 29/97, 18/02, 92/05.

<sup>17</sup> Uradni list RS, št. 87/02.

<sup>18</sup> Uradni list RS, št. 102/04-ZGO-1.

<sup>19</sup> Uradni list RS, št. 110/02, 8/03.

<sup>20</sup> Od 20. 7. 2004.

<sup>21</sup> Uradni list RS, št. 76/04.

<sup>22</sup> Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04) je začela veljati 13. 11. 2004.

sprejemu strategije prostorskega razvoja Slovenije<sup>23</sup>. Po določilih 152. in 178. člena ZUreP-1 so občine dolžne vzpostaviti in voditi kataster gospodarske javne infrastrukture. Te evidence so potrebne predvsem za potrebe prostorskega in urbanističnega načrtovanja v občini oziroma za potrebe izvajanja nalog po drugem odstavku 21. člena ZLS (občina načrtuje prostorski razvoj, v skladu z zakonom opravlja naloge na področju posegov v prostor in graditve objektov ter zagotavlja javno službo gospodarjenja s stavbnimi zemljišči)<sup>24</sup>.

- Po 3. členu Zakona o gospodarskih javnih službah<sup>25</sup> (v nadaljevanju: ZGJS) občine z odloki določijo način opravljanja gospodarskih javnih služb. Občine z odlokom določijo tudi način opravljanja posamezne javne službe, kot določa 7. člen ZGJS. Občine morajo po ZGJS določiti vrsto in obseg javnih dobrin ter njihovo prostorsko razporeditev, organizacijsko in prostorsko zasnovano njihovega opravljanja po vrstah in številu izvajalcev, pogoje za zagotavljanje in uporabo javnih dobrin, pravice in obveznosti uporabnikov, vire financiranja gospodarske javne službe in način njihovega oblikovanja, vrsto in obseg objektov in naprav, potrebnih za izvajanje gospodarske javne službe, ter druge elemente, pomembne za opravljanje in razvoj gospodarske javne službe.
- V skladu z 38. členom ZVO-1 morajo mestne občine sprejeti program varstva okolja. Program ne sme biti v nasprotju z NPVO, ki ga je Državni zbor Republike Slovenije sprejel leta 1999 oziroma RNPVO.

#### 1.4.2.3 Podatki s področja mirujočega prometa v občini

Zbiranje podatkov, ki se nanašajo na mirujoči promet, razen baze cestnih podatkov<sup>26</sup> in katastra gospodarske javne infrastrukture, za občino ni predpisano.

Ocenjujemo, da je za izvajanje politike mirujočega prometa nujno, da občina zbira posamezne podatke in spremlja trende na tem področju. Zaradi navedenega bi občina morala pridobiti in spremljati zlasti naslednje podatke:

- število vseh parkirnih površin, ki so dostopna voznikom, bodisi brezplačno bodisi proti plačilu,
- zasedenost parkirnih mest (na primer glede na območje parkiranja),
- cene za parkiranje na javnih parkiriščih v drugih slovenskih mestih in cene za parkiranje na zasebnih parkiriščih ter
- dnevne migracije.

<sup>23</sup> Državni zbor je Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije sprejel 18. 6. 2004.

<sup>24</sup> ZUreP-1 je sicer razveljavil Zakon o katastru komunalnih naprav (Uradni list SRS, št. 26/74, 42/86; v nadaljevanju: ZKKN), še zmeraj pa je veljal Zakon o geodetski dejavnosti (Uradni list RS, št. 8/00; v nadaljevanju: ZgeoD), ki je občinam prav tako kot ZKKN nalagal vzpostavitev, vodenje in vzdrževanje katastra komunalnih naprav. Kataster gospodarske javne infrastrukture po ZUreP-1 je ena od zbirk podatkov o dejanski rabi prostora, ki vsebuje podatke o omrežjih in objektih gospodarske javne infrastrukture. Občine v obdobju, ko se je izvajala revizija, še niso bile dolžne vzpostaviti in voditi katastra gospodarske javne infrastrukture zaradi predhodnih določb ZUreP-1 (178. člen), vendar jim je podobno dolžnost nalagal ZgeoD. Tudi Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07; v nadaljevanju: ZPNačrt), v veljavi od 28. 4. 2007, v 89. členu nalaga občinam in drugim pristojnim organom, da vodijo kataster gospodarske javne infrastrukture.

<sup>25</sup> Uradni list RS, št. 32/93.

<sup>26</sup> To ureja Pravilnik o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih (Uradni list RS, št. 49/97 in 2/04), ki je izdan na podlagi osmega odstavka 3. člena ZJC.

V tabeli 2 so predstavljeni pomembnejši podatki s področja mirujočega prometa v občini za leto 2005.

Tabela 2: Podatki s področja mirujočega prometa v občini za leto 2005

Sredstva, ki jih je občina namenila za mirujoči promet v letu 2005 (v tisoč tolarjih)	ni podatka
Število aktivnega prebivalstva na dan 31. 12. 2005	33.235
Število vseh javnih parkirnih mest na dan 31. 12. 2005	2729
• neplačljivih parkirnih mest	139 <sup>27</sup>
• plačljivih parkirnih mest	2590
Število zasebnih parkirnih mest na dan 31. 12. 2005 <sup>28</sup>	1776
• neplačljivih parkirnih mest	0
• plačljivih parkirnih mest	1776
Število javnih neplačljivih parkirnih mest na prebivalca	0
Število javnih plačljivih parkirnih mest na prebivalca	0,05
Število plačljivih javnih parkirnih mest na aktivnega prebivalca	0,08
Število registriranih osebnih vozil na dan 31. 12. 2005	28.780
Število vozil na neplačljivo javno parkirno mesto	207
Število vozil na plačljivo javno parkirno mesto	11
Prihodki od parkirin v letu 2005 (v tisoč tolarjih)	294.667
Prihodki na plačljivo javno parkirno mesto v letu 2005 (v tisoč tolarjih)	114
Prihodki od izrečenih glob zaradi nepravilnega parkiranja v letu 2005 (v tisoč tolarjih)	23.525
Prihodki od izrečenih glob zaradi nepravilnega parkiranja v letu 2005 na javno plačljivo parkirno mesto (v tisoč tolarjih)	9

Viri:

- bilanca prihodkov in odhodkov zaključnega računa proračuna občine za leto 2005;
- <http://bsp1h.gov.si/SY01RZA.REXFSP.TMPINF.D070213.T103202.XML> z dne 13. 2. 2007;
- [http://www.mnz.gov.si/splošno/vstopna\\_stran/za\\_drzavljan/dunz/upravne\\_zadeve\\_prometa\\_vozniki\\_in\\_vozila/arhiv\\_statističnih\\_podatkov\\_s\\_področja\\_prometa/leto\\_2005/z\\_dne\\_26\\_3\\_2007](http://www.mnz.gov.si/splošno/vstopna_stran/za_drzavljan/dunz/upravne_zadeve_prometa_vozniki_in_vozila/arhiv_statističnih_podatkov_s_področja_prometa/leto_2005/z_dne_26_3_2007);
- dopisi občine.

### 1.4.3 Odgovorna oseba

- Bojan Šrot, župan občine od leta 1998.

<sup>27</sup> Muzejski trg (za stanovalce) in Malgajeva ulica.

<sup>28</sup> Podatek zajema 815 parkirnih mest v lasti Celeie in Slovenskih železnic ter 961 parkirnih mest, katerih lastništvo ni opredeljeno in so dostopna tudi za obiskovalce mesta, kjer dostop ni omejen z zapornicami.



## 2. ALI JE OBČINA ZAGOTOVILA POGOJE ZA UREDITEV MIRUJOČEGA PROMETA

Občina zagotavlja pogoje za ureditev mirujočega prometa, če izpolnjuje naslednje kriterije:

- ugotavlja potrebe na področju mirujočega prometa;
- sprejme strategijo (vizijo) razvoja občine na področju mirujočega prometa;
- določi cilje in sredstva na področju mirujočega prometa ter
- sprejme predpise, v katerih ureja mirujoči promet.

### 2.1 Ali je občina ugotovila potrebe na področju mirujočega prometa

Mestna središča se zaradi gospodarske aktivnosti in dviga življenjskega standarda prebivalcev, ki vplivata na večjo motoriziranost, soočajo s povečanimi potrebami po parkirnih mestih. Hkrati iz istih vzrokov različne gospodarske dejavnosti konkurirajo za mestna zemljišča in s tem ustvarjajo tudi pritisk po spreminjanju parkirnih in drugih površin v zazidalne površine.

Ugotavljanje potreb na področju mirujočega prometa je del načrtovanja usklajenega razvoja mesta, ki mora upoštevati nasprotujoča si pritiska:

- težnjo po več parkirnih mestih: vedno večja motoriziranost in želja voznikov motornih vozil po hitri dostopnosti do vseh delov mesta zlasti z osebnimi vozili; željo prebivalcev po parkiranju v bližini doma tudi v mestnih središčih, željo uporabnikov upravnih, zdravstvenih, kulturnih in drugih storitev po čim boljši dostopnosti;
- težnjo po umikanju prometa – torej tudi mirujočega prometa – iz mestnih središč: promet je pomemben vir onesnaževanja okolja s hrupom in izpušnimi plini.

Ugotavljanja potreb na področju mirujočega prometa tudi ne moremo obravnavati neodvisno od značilnosti slovenskega prostora, kjer RePPRS izpostavlja slabosti na področju prometa in prometne infrastrukture, ki vplivata na potrebo po večji uporabi motornih vozil.

Mestna središča so zaradi svoje upravne, gospodarske, zdravstvene, kulturne, športne, izobraževalne, prometne vloge cilj dnevnih in občasnih migracij prebivalcev z območij razpršene poselitve, ki za prihod v mestno središče zaradi slabo razvitega javnega potniškega prometa uporabljajo motorna vozila.

Skušali smo identificirati nekatere vrste potreb po parkirnih mestih in njihove ciljne skupine:

- celodnevne potrebe po parkirnih mestih: prebivalci mesta/občine, gospodarski subjekti v mestu/občini, uporabniki javnega prevoza;
- potrebe po parkirnih mestih v delovnem času – praviloma dopoldne in zgodaj popoldne: dnevni migranti, ki prihajajo na delo bodisi iz mestnega jedra, primestja ali s podeželja;
- kratkotrajne potrebe po parkiranju v dopoldanskem času: občasni migranti, uporabniki upravnih, zdravstvenih, izobraževalnih, trgovskih storitev;
- kratkotrajne potrebe po parkiranju v popoldanskem času: občasni migranti, uporabniki trgovskih, kulturnih, športnih storitev, rekreacijskih površin.

Ugotavljanje potreb po parkirnih mestih in vrst potreb je nujno za vodenje uspešne politike mirujočega prometa. Mogoče jih je preučevati z raziskavami, analizami, študijami, anketami, ki ugotavljajo:

- število dnevnih migrantov v različna območja mesta,
- prometne tokove,
- razpoložljivost in trajanje javnega prevoza,
- prometne navade voznikov motornih vozil in vzroke zanje,
- prometne navade občanov (zlasti prebivalcev ožjih mestnih središč),
- pričakovanja občanov in udeležencev v prometu (tudi pešcev in kolesarjev),
- pričakovanja gospodarskih subjektov v občini,
- zasedenost parkirišč,
- zasedenost površin, ki niso namenjene parkiranju z motornimi vozili (pločniki, zelenice),
- dostopnost do pomembnejših ustanov (upravnih, zdravstvenih, izobraževalnih) z različnimi prevoznimi sredstvi.

Najpreprostejši način ugotavljanja potreb je predvsem ugotavljanje zasedenosti javnih parkirišč (plačljivih in neplačljivih) in zasedenosti zasebnih parkirišč. Pri ugotavljanju potreb po parkirnih mestih so smiselne tudi primerjave med številom prebivalcev občine, številom aktivnega prebivalstva, ocenjenim številom dnevnih migrantov, registriranih motornih vozil ter razpoložljivim številom parkirnih mest na parkiriščih (tako javnih kot zasebnih) v primerjavi z drugimi slovenskimi mestnimi občinami ali drugimi evropskimi mesti s podobnimi urbanističnimi značilnostmi (število prebivalcev, gospodarskih subjektov, gostota poselitve).

Potrebe smo ugotavljali s primerjavo med številom registriranih osebnih vozil, številom aktivnih prebivalcev ter številom javnih parkirnih mest (neplačljivih in plačljivih), kar je razvidno iz tabele 3.

Tabela 3: Primerjava števila registriranih osebnih vozil na javno parkirno mesto in števila parkirnih mest na aktivnega prebivalca občine

	Mestna občina Celje	Mestna občina Ljubljana	Mestna občina Maribor	Mestna občina Kranj	Mestna občina Velenje	Občina Piran
Vozila/javno neplačljivo parkirno mesto	207	49	ni podatka	6	44	22
Vozila/javno plačljivo parkirno mesto	11	36	47	396	30	4
Vozila/javno parkirno mesto	11	21	ni podatka	6	18	4
Javna plačljiva parkirna mesta/aktivnega prebivalca	0,08	0,02	0,02	0	0,03	0,26
Javna neplačljiva parkirna mesta/aktivnega prebivalca	0	0,02	ni podatka	0,23	0,02	0,05
Skupaj javna parkirna mesta/aktivnega prebivalca	0,08	0,04	ni podatka	0,24	0,05	0,31

Viri:

- SI-Stat podatkovni portal: <http://www.stat.si/letopis/2005/33> z dne 12. 12. 2006;
- <http://bsp1h.gov.si/SY01RZA.REXFSP.TMPINF.D070213.T103202.XML> z dne 13. 2. 2007;
- [http://www.mnz.gov.si/splošno/vstopna\\_stran/za\\_drzavljanec/dunz/upravne\\_zadeve\\_prometa\\_vozniki\\_in\\_vozila/arhiv\\_statistichnih\\_podatkov\\_s\\_podrocja\\_prometa/leto\\_2005/z\\_dne\\_26\\_3\\_2007](http://www.mnz.gov.si/splošno/vstopna_stran/za_drzavljanec/dunz/upravne_zadeve_prometa_vozniki_in_vozila/arhiv_statistichnih_podatkov_s_podrocja_prometa/leto_2005/z_dne_26_3_2007);
- dopisi občin.

Primerjave kažejo, da je v občini več javnih parkirnih mest na registrirano osebno vozilo in aktivnega prebivalca kot na primer v Ljubljani. Število registriranih osebnih vozil na eno javno parkirno mesto (11) je bistveno nižje od števila registriranih osebnih vozil na javno parkirno mesto v Ljubljani. Razmerje med parkirnimi mesti in aktivnimi prebivalci v občini (0,08) je prav tako boljše kot na primer v Ljubljani (0,04).

Občina ima izdelano analizo obstoječega stanja na področju mirujočega prometa (Urejenost statičnega prometa na območju mesta; v nadaljevanju: urejenost statičnega prometa), ki je lahko podlaga za prometno študijo. Vsebuje podatke o razpoložljivosti parkirišč v mestnem jedru ter njegovem obrobju, zasedenost parkirišč ter probleme, povezane z obstoječimi parkirišči, in ocenjuje potrebe po novih parkiriščih. Poznavanje potreb je eden izmed bistvenih pogojev za vodenje uspešne politike mirujočega prometa.

Ocenjujemo, da občina spremlja elemente, ki kažejo spreminjanje potreb v času.

## 2.2 Ali je občina sprejela strategijo/vizijo razvoja občine na področju mirujočega prometa

Zakonodajalec dolgoročnega načrtovanja na področju mirujočega prometa ni posebej uredil in je to v celoti prepustil občinam, ki jim je le pri prostorskem urejanju tega vprašanja v pomoč ZUreP-1<sup>29</sup>.

Ocenjujemo, da je strategija na področju mirujočega prometa za razvoj mesta in vsakodnevno življenje njegovih prebivalcev in obiskovalcev mesta potrebna.

Strategija na tem področju bi morala:

- analizirati obstoječe stanje: potrebe, infrastrukturo (predvsem število parkirnih mest), prednosti in slabosti obstoječih parkirnih režimov;
- določiti cilje glede mirujočega prometa: na primer dopustno gostoto prometa v mestu, ciljno infrastrukturo (predvsem število parkirnih mest), ciljno razmerje med številom parkirnih mest in številom vozil, povezave področja prometa z drugimi področji (predvsem s področjem javnega prevoza);
- analizirati prednosti in slabosti različnih načinov opravljanja gospodarske javne službe;
- določiti potrebne akte za izvajanje politike mirujočega prometa;
- določiti ukrepe za doseganje ciljev na področju mirujočega prometa;
- določiti obdobje, v katerem je treba uresničiti zastavljene cilje;
- določiti organizacijo izvajanja politike mirujočega prometa (na primer potrebne kadre);
- določiti kazalnike, po katerih se bosta merila doseganje ciljev in način spremljanja doseganja ciljev (potrebne podatke za vodenje politike mirujočega prometa in način njihovega zbiranja, način in pogostost poročanja o doseganju ciljev).

Na področju prostorskega načrtovanja in varstva okolja zakonodaja predvideva naslednja strateška dokumenta:

- strategijo prostorskega razvoja občine in
- program varstva okolja.

Ugotovili smo, da je občina v povezavi z navedenimi področji pristopila k pripravi dolgoročne prometne strategije – prometne politike občine in razvojnega programa za področje parkiranja, ima pa naslednje dokumente, ki delno urejajo področje mirujočega prometa:

- strokovne podlage za urbanistično zasnovo Mestne občine Celje – infrastruktura,
- projekt Modra cona in
- gradivo Urejenost statičnega prometa na območju mesta.

---

<sup>29</sup> Na podlagi 7. člena ZUreP-1 mora občina pred sprejemom programa priprave strategije prostorskega razvoja občine opraviti analize svojega prostora in ugotoviti potrebe v prostoru kot usmeritve za razvoj posameznih dejavnosti v prostoru.

## 2.2.1 Strategija na področju mirujočega prometa

Občina je med revizijo predložila Projekt Modra cona iz leta 1993, ki je še vedno podlaga za urejanje mirujočega prometa v občini. Temeljni cilji na področju mirujočega prometa so:

- zmanjševanje in umirjanje motornega prometa v središču mesta,
- ureditev parkirnih mest v območju modre cone, namenjenih kratkotrajnemu parkiranju, brez nepotrebnega kroženja vozil in iskanja parkirnih mest,
- omogočen dostop do lokalov in
- izboljševanje bivalnih in delovnih pogojev.

### *Pojasnilo občine*

*Osnovni koncept Modre cone je ostal enak, vendar ga je mestni svet občine nekajkrat dopolnil. Gradivo Urejenost statičnega prometa predstavlja za občino analizo obstoječega stanja in je podlaga za prometno študijo, ki bo predstavljala strategijo na področju mirujočega prometa. Občina je 29. 5. 2007 sklenila pogodbo za izdelavo prometne študije.*

## 2.2.2 Načrtovanje prostorskega razvoja

Temeljna prostorska akta, s katerima je občina določila smeri razvoja v načrtovanem obdobju, veljavna v letu 2005, sta Dolgoročni plan Občine Celje za obdobje od leta 1986 do leta 2000<sup>30</sup> in Srednjeročni družbeni plan Občine Celje<sup>31</sup> s prostorskimi sestavinami.

Občina je z Odlokom o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana Občine Celje za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in prostorskih sestavin srednjeročnega družbenega plana Občine Celje za obdobje od leta 1986 do leta 1990 za območje Mestne občine Celje – Celjski prostorski plan<sup>32</sup> (v nadaljevanju: celjski prostorski plan), določila namensko rabo prostora ter izhodišča in cilje prostorskega razvoja občine, zasnovo komunalne infrastrukture ter zasnovo razvoja in urejanja naselij, kot je to pozneje opredelil tudi ZUreP-1.

ZUreP-1<sup>33</sup> je na področju prostorskega načrtovanja določal, da morajo občine sprejeti zlasti strategijo prostorskega razvoja občine in prostorski red.

Predpisi za navedena dokumenta ne zahtevajo, da mora občina vanju vključiti področje mirujočega prometa, vendar se občina temu ne more izogniti, če sledi zahtevam, določenim v 56. členu ZUreP-1, da strategija prostorskega razvoja občine določa usmeritve za razvoj dejavnosti v prostoru in njegove rabe tako, da so zagotovljeni pogoji za vzdržen in usklajen razvoj na območju občine. Strategija prostorskega razvoja občine po 57. členu ZUreP-1 določa izhodišča in cilje prostorskega razvoja občine, zasnovo komunalne infrastrukture ter zasnovo razvoja in urejanja naselij – urbanistično zasnovo. Urbanistična zasnova določa zasnovo razporeditve dejavnosti v prostoru in zasnovo namenske rabe površin, s

<sup>30</sup> Uradni list SRS, št. 4/88 in Uradni list RS, št. 18/91, 54/94, 25/98, 59/00, 86/01.

<sup>31</sup> Uradni list SRS, št. 40/86 in Uradni list RS, št. 25/98, 59/00, 86/01.

<sup>32</sup> Uradni list RS, št. 86/01.

<sup>33</sup> Po uveljavitvi ZPNačrt, se še naprej uporabljajo določbe 17. do 79. člena ZUreP-1, potrebne za spreminjanje in dopolnjevanje ter dokončanje postopkov priprave prostorskih aktov, ki se v skladu z določbami tega zakona nadaljujejo in končajo po določbah ZUreP-1.

prikazom površin, namenjenih javnemu dobru. Prostorski red za celotno območje občine mora določiti območja osnovne namenske rabe prostora tako natančno, da je meje mogoče določiti v naravi in prikazati v zemljiškem katastru.

Ocenjujemo, da bi občina pri načrtovanju posegov v prostor morala predvideti tudi površine za mirujoči promet.

Občina bi lahko po 20. 7. 2004 začela pripravljati strategijo prostorskega razvoja občine in po 13. 11. 2004 prostorski red občine, sprejeti pa bi ju morala do 18. 6. 2007. Program priprave strategije prostorskega razvoja je občina sprejela šele v letu 2006, kar pomeni po zakonskem roku. Programa priprave prostorskega reda pa še ni sprejela.

Občina pa je 5. 3. 2003 sprejela Program priprave urbanistične zasnove mesta Celje ter sprememb in dopolnitev prostorskih sestavin dolgoročnega plana Občine Celje za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in srednjeročnega družbenega plana Občine Celje za obdobje od leta 1986 do leta 1990 za območje Mestne občine Celje – Celjski prostorski plan<sup>34</sup> (v nadaljevanju: sprememba urbanistične zasnove).

#### *Pojasnilo občine*

*S spremembo urbanistične zasnove sta določena vsebina in obseg sprememb ter dopolnitev Celjskega prostorskega plana – Urbanistične zasnove, s posebnim poudarkom na Industrijski coni Celje – vzvod, nosilcih urejanja prostora, načinu sodelovanja nosilcev urejanja prostora oziroma nalogah in obveznostih, rokih za posamezne faze priprave sprememb in dopolnitev, sredstvih, potrebnih za njihovo pripravo, in nosilcih strokovnih aktivnosti priprave sprememb in dopolnitev ter načinu izbora načrtovalca. Sprememba urbanistične zasnove bo vključena v občinski prostorski načrt, ki ga določa Zakon o prostorskem načrtovanju.*

Občina je v okviru prostorskega načrtovanja kot podpora odločitvam glede mirujočega prometa v fazi načrtovanja naročila izdelavo Strokovnih podlag za urbanistično zasnovo Mestne občine Celje – Infrastruktura (v nadaljevanju: strokovne podlage). V strokovnih podlagah je načrtovanje mirujočega prometa soodvisno od drugih vrst prometa (cestnega, železniškega in drugih oblik prometa). Pri prostorskem načrtovanju občina glede mirujočega prometa upošteva naslednje usmeritve:

- načrtovanje podzemnih ali drugih parkirnih površin v sklopu predvidenih objektov ali skupin objektov;
- načrtovanje parkirišč na prostem kot del zelenih površin z uporabo travnih plosč in intenzivno zasaditvijo drevja;
- gradnjo infrastrukture za kratkotrajno parkiranje osebnih vozil, za celodnevno parkiranje osebnih vozil, gradnjo primernih parkirišč in garaž za avtobuse, turistične avtobuse in tovorna vozila za na to primernih in strokovno opredeljenih lokacijah, ki ne povečujejo obremenitev okolja in prometne infrastrukture;
- zagotovitev potrebnih parkirnih mest znotraj gradbene parcele objekta glede na veljavne pravilnike in normative pri novogradnjah v mestu, razen na območjih, kjer zaradi specifičnosti gradnje in kulturnovarstvenih zahtev (staro mestno jedro) to ni mogoče;
- načrtovanje sosek in objektov ter javnih služb tako, da bo zagotovljen dostop do šol, uradov, zdravstvenih domov, postajališč, načrtovanje parkiranja v smislu možne navezave na druge oblike

---

<sup>34</sup> Uradni list RS, št. 33/03.

prometa ter zmanjševanje mirujočega prometa na preobremenjenih območjih; občina je vključena v zvezo zdravih mest svetovne zdravstvene organizacije (WHO Healthy Cities), kjer je poudarjeno primerno urbanistično načrtovanje;

- urejanje neizrabljenih in slabo izkoriščenih območij znotraj naselij, ki so primerna za potrebe mirujočega prometa.

Občina strokovne podlage sicer obravnava kot strategijo prostorskega razvoja občine, ki ureja politiko mirujočega prometa, vendar tega dokumenta mestni svet ni sprejel.

Navedene študije lahko predstavljajo ustrezno strokovno podlago za sprejem dolgoročne strategije in ciljev na področju mirujočega prometa ter prostorskih aktov, vendar strokovne službe v mestni upravi niso pripravile ustreznih gradiv, za obravnavo in sprejem v mestnem svetu.

Ocenjujemo, da obstaja tveganje, da je občina naročala navedene študije, ne da bi določila konkretne cilje, ki jih je želela doseči pri urejanju mirujočega prometa.

### 2.2.3 Program varstva okolja v občini

Promet v gosto naseljenih območjih intenzivno vpliva na okolje s hrupom, emisijami izpušnih plinov in zasedbo prostora. Z vidika varstva okolja je zato treba pričakovati težnje po omejevanju prometa, predvsem prometa osebnih vozil v mestnih središčih in s tem povezano spodbujanje spreminjanja navad prebivalcev in obiskovalcev občine, iskanja alternativnih parkirnih sistemov ter spodbujanje javnega potniškega prometa (na primer tudi s prenosom dela parkirnin v subvencioniranje javnega prevoza).

S programom varstva okolja, ki ga morajo mestne občine sprejeti na podlagi 38. člena ZVO-1, občine pri načrtovanju mirujočega prometa določijo zlasti cilje v določenem obdobju in ukrepe za njihovo uresničevanje, prednostne naloge, usmeritve za razvoj dejavnosti in javnih služb varstva okolja.

Občina še ni sprejela programa varstva okolja, je pa v celjskem prostorskem planu v poglavju Varstvo okolja določila, da bo na področju načrtovanja v prostoru spodbujala trajnostni razvoj in načelo preventive. Vsi prihodnji posegi v okolje bodo projektirani in izvedeni tako, da bodo povzročili čim manjše spremembe v okolju in čim manjša tveganja za okolje in da se bo v največji meri zmanjšala poraba prostora, vključno z upoštevanjem načela nadomestitve, reciklaže, regeneracije in omejevanja obremenitve okolja pri izvoru nastanka. S takim načinom načrtovanja bo občina dosegla bolj gospodarno planiranje s prostorom in zmanjševala obremenjenost okolja.

Občina je v okviru prostorskega načrtovanja skušala izdelati vizijo tudi na področju mirujočega prometa. Z nekaterimi omenjenimi dokumenti prostorskega načrtovanja je določila splošne usmeritve na področju mirujočega prometa, ki bi lahko predstavljale razvojne programe na tem področju. Vendar jih zaradi njihove splošnosti ne moremo opredeliti kot zadostne pri pripravi vizije oziroma strategije občine na področju mirujočega prometa. Občina tako v letu 2005 ni imela izdelane strategije razvoja na področju mirujočega prometa, posledica tega pa je, da niso bile opredeljene prioritete politike mirujočega prometa in določeni cilji na tem področju.

## 2.3 Ali je občina določila cilje in sredstva na področju mirujočega prometa za leto 2005

Občina bi bila uspešna pri načrtovanju, če bi letno načrtovala razvoj mirujočega prometa in bi v svojih dokumentih natančno, konkretno in vrednostno opredelila cilje, ki bi jih na področju mirujočega prometa dosegla v letu 2005.

Zakon o javnih finančah<sup>35</sup> (v nadaljevanju: ZJF) v 16. členu določa, da obrazložitev predloga finančnega načrta neposrednega uporabnika vsebuje predstavitev ciljev, strategij in programov na posameznem področju. Funkcionalna klasifikacija občinskega proračuna, določena z Odredbo o funkcionalni klasifikaciji javnofinančnih izdatkov<sup>36</sup>, predvideva v členitvi občinskih proračunov v okviru področja gospodarske dejavnosti tudi oddelek za promet in pododdelek za cestni promet.

Ocenjujemo, da bi zaradi pomena področja mirujočega prometa morala občina v prihodnje v skladu s programsko klasifikacijo občinskih proračunov<sup>37</sup> določiti kratkoročne, enoletne oziroma dvoletne cilje (v primeru t.i. dvoletnega proračuna) na področju mirujočega prometa. Takšni cilji so na primer lahko:

- zmanjšanje števila potovanj z osebnimi vozili v središče mesta za x odstotkov,
- povečanje zasedenosti parkirišč v manj zasedenih terminih za x odstotkov,
- povečanje števila parkirnih mest zunaj mestnega središča,
- uvajanje novih parkirnih sistemov (na primer kombinacija parkiranja in vožnje z avtobusom),
- zmanjšanje števila nepravilno parkiranih vozil za x odstotkov,
- izboljšanje infrastrukture (na primer z uvajanjem parkirnih avtomatov, z ustrezno gostoto parkirnih avtomatov),
- izboljšanje informiranosti uporabnikov parkirišč.

Kratkoročni cilji morajo biti usklajeni z vizijo in strategijo občine na področju mirujočega prometa. Določiti je treba tudi načine spremljanja doseganja zastavljenih ciljev. Kot primer navajamo: občina, ki si je zastavila za cilj povečanje zasedenosti parkirišč v manj zasedenih terminih, mora najprej ugotoviti, kdaj so parkirišča manj zasedena, določiti želeno stanje zasedenosti parkirišč, želeno povišanje prihodkov od parkirnin in določiti potrebne ukrepe za doseganje želenega stanja (na primer znižanje parkirnin v manj zasedenih terminih).

Ugotovljeno je bilo, da občina v proračunu za leto 2005 ni določila ciljev in pričakovanih rezultatov na področju mirujočega prometa. Naloge in pooblastila ustanovitelja (občine) v zvezi z urejanjem javnih parkirišč in gospodarjenjem z javnimi objekti v občini izvaja Zavod za urejanje javnih parkirišč in gospodarjenje z javnimi objekti Celje (v nadaljevanju: ZPO). Po pregledu Plana poslovanja ZPO za leto 2005<sup>38</sup>, kateremu v skladu z določbo 21. člena ZGJS daje soglasje občina kot ustanoviteljica, je bilo

---

<sup>35</sup> Uradni list RS, št. 79/99, 124/00, 79/01, 30/02.

<sup>36</sup> Uradni list RS, št. 43/00.

<sup>37</sup> Pravilnik o programski klasifikaciji izdatkov občinskih proračunov (Uradni list RS, št. 57/05).

<sup>38</sup> Plana poslovanja Zavoda za urejanje javnih parkirišč in gospodarjenje z javnimi objekti Celje za leto 2005 ni obravnaval in sprejel mestni svet, ampak le upravni odbor ZPO.



prav tako ugotovljeno, da niso določeni konkretni in merljivi cilji<sup>39</sup>. Iz navedenega je razvidno, da občina ni izvajala v zadostni meri aktivnosti na področju mirujočega prometa v letu 2005, saj ni definirala določljivih kratkoročnih ciljev, posledica tega pa je, da tudi ni izvajala aktivnosti za doseganje teh ciljev, saj je kratkoročno načrtovanje in poročanje na tem področju prepustila ZPO.

## 2.4 Ali je občina s predpisi uredila mirujoči promet

Občina bi morala v skladu z ZVCP-1 s predpisi določiti prometno ureditev (tudi ureditev mirujočega prometa) na občinskih cestah in njene posamezne elemente. Ker je občina urejanje javnih parkirišč in odvoz nepravilno parkiranih avtomobilov uredila kot izbirni gospodarski javni službi, je treba način in oblike izvajanja teh javnih služb urediti v skladu z ZGJS. Občina v skladu s 7. členom ZGJS z odlokom predpiše način opravljanja gospodarske javne službe in določi zlasti pogoje za zagotavljanje in uporabo javnih dobrin, vire financiranja in način njihovega oblikovanja (tudi cenovni režim), pravice in obveznosti uporabnikov in položaj infrastrukture, namenjene izvajanju javne službe.

Ugotovili smo, da so v občini v letu 2005 veljali naslednji predpisi, ki so urejali področje mirujočega prometa:

- Odlok o ureditvi prometa v Mestni občini Celje

Občina je z Odlokom o ureditvi prometa v Mestni občini Celje<sup>40</sup> (v nadaljevanju: odlok o ureditvi prometa) uredila ustavitev in parkiranje, odstranjevanje nepravilno parkiranih, pokvarjenih, poškodovanih in zapuščenih vozil, varstvo cest in okolja, uporabo cest in pristojnosti organov za izvrševanje določb tega odloka.

- Pravilnik o odstranjevanju nepravilno parkiranih, pokvarjenih, poškodovanih, zapuščenih oziroma dotrajanih vozil v Mestni občini Celje

Pravilnik o odstranjevanju nepravilno parkiranih, pokvarjenih, poškodovanih, zapuščenih oziroma dotrajanih vozil v Mestni občini Celje<sup>41</sup> (v nadaljevanju: pravilnik o odstranjevanju nepravilno parkiranih vozil) določa postopek in način odstranjevanja nepravilno parkiranih, pokvarjenih, poškodovanih in zapuščenih oziroma dotrajanih vozil. Odvoz vozil izvaja pravna oseba ali samostojni podjetnik, ki je registriran za opravljanje take dejavnosti in mu je bilo izvajanje podeljeno s koncesijsko ali drugo podobno pogodbo.

- Odlok o gospodarskih javnih službah v Mestni občini Celje

Občina je v 3. členu Odloka o gospodarskih javnih službah v Mestni občini Celje<sup>42</sup> (v nadaljevanju: odlok o GJS) določila, da med izbirne javne službe spadata urejanje javnih parkirišč in odvoz nepravilno

<sup>39</sup> V Planu poslovanja ZPO za leto 2005 sta navedena cilja: zagotavljanje funkcioniranja objektov javnega značaja ter zagotavljanje učinkovitosti in gospodarnosti izvajanja dejavnosti v mejah, ki jih dopuščajo stanje objektov in pogoji gospodarjenja z njimi.

<sup>40</sup> Uradni list RS, št. 87/99.

<sup>41</sup> Uradni list RS, št. 49/01.

<sup>42</sup> Uradni list RS, št. 30/94, 34/00, 35/01.

parkiranih avtomobilov. Na podlagi 7. člena odloka o GJS se urejanje javnih parkirišč in odvoz nepravilno parkiranih avtomobilov zagotavljata v javnem gospodarskem zavodu, javnem podjetju, s koncesijo ali s pravno urejenim pogodbenim razmerjem.

- Odlok o načinu izvajanja gospodarske javne službe urejanja javnih parkirišč in odvoza nepravilno parkiranih avtomobilov v Mestni občini Celje

Odlok o načinu izvajanja gospodarske javne službe urejanja javnih parkirišč in odvoza nepravilno parkiranih avtomobilov v Mestni občini Celje<sup>43</sup> (v nadaljevanju: odlok o načinu izvajanja GJS) določa vsebinsko, organizacijsko in prostorsko zasnovo izvajanja gospodarske javne službe urejanja javnih parkirišč in odvoz nepravilno parkiranih avtomobilov, pravice in obveznosti izvajalca javne službe in uporabnikov storitev, vire financiranja, pogoje in postopek za predajo javne službe v izvajanje ter oblike nadzora. Seznam javnih parkirišč izdelava in vodi pristojna strokovna služba občine. Urejanje javnih parkirišč in odvoz nepravilno parkiranih avtomobilov obsega:

- organizacijo gradnje parkirnih površin,
- vzdrževanje parkirnih površin, ki so na zemljiščih v lasti občine,
- postavljanje, zamenjevanje, dopolnjevanje, odstranjevanje in vzdrževanje opreme na parkiriščih,
- izvajanje varovanja in nadzora na parkiriščih,
- odvoz nepravilno parkiranih avtomobilov ter
- druge dejavnosti, ki po svoji naravi sodijo v ta okvir ali pa so določene z veljavnimi predpisi.

Gospodarski javni službi se po 6. členu odloka o načinu izvajanja GJS zagotavljata v javnem gospodarskem zavodu, javnem podjetju, s koncesijo ali s pravno urejenim pogodbenim razmerjem.

- Odlok o preoblikovanju Zavoda za planiranje in izgradnjo Celje v Zavod za urejanje javnih parkirišč in gospodarjenje z javnimi objekti Celje

Z Odlokom o preoblikovanju Zavoda za planiranje in izgradnjo Celje v Zavod za urejanje javnih parkirišč in gospodarjenje z javnimi objekti Celje<sup>44</sup> (v nadaljevanju: odlok o preoblikovanju) je občina zagotovila opravljanje gospodarske službe urejanje javnih parkirišč in gospodarjenje z javnimi objekti v obliki javnega gospodarskega zavoda. ZPO izvaja naloge in pooblastila ustanovitelja v zvezi z urejanjem javnih parkirišč in gospodarjenjem z javnimi objekti v občini.

Občina je pri ureditvi mirujočega prometa v glavnem upoštevala določbe ZVCP-1 in to področje uredila s svojimi predpisi. S Sklepom o spremembi cen parkirnin v Celju, ki je začel veljati 1. 6. 2003 (v nadaljevanju: sklep o spremembi cen parkirnin) pa je določila cene za parkiranje v modri coni tudi za več kot dve uri, čeprav sme po določbi prvega odstavka 56. člena ZVCP-1 v območju kratkotrajnega parkiranja (modra cona) parkiranje trajati največ dve uri. Razen tega je občina (mestni svet) s sklepoma<sup>45</sup> spreminjala parkirni režim, in sklepov ni objavila v uradnem glasilu, kot zahteva 66. člen ZLS. Predpisi občine morajo biti objavljeni, da začnejo veljati.

<sup>43</sup> Uradni list RS, št. 34/00.

<sup>44</sup> Uradni list RS, št. 87/97, 69/98, 42/00, 69/00, 35/01.

<sup>45</sup> Št. 34406-00008/2002 z dne 2. 7. 2002 in št. 34406-2/04 z dne 7. 10. 2004.

V občini so v letu 2005 veljali občinski predpisi, ki določajo, da je urejanje javnih parkirišč in odvoz nepravilno parkiranih vozil gospodarska javna služba. Urejanje javnih parkirišč izvaja občina v obliki javnega gospodarskega zavoda (ZPO), odvoz nepravilno parkiranih vozil pa s pravno urejenim pogodbenim razmerjem. Oblika izvajanja gospodarske javne službe odvoza nepravilno parkiranih vozil, kot jo je določila občina v odloku o GJS, ni v skladu z ZGJS, saj zakon takšne oblike izvajanja gospodarske javne službe ne predvideva.

Občina pri ureditvi omenjenih gospodarskih javnih služb ni upoštevala določila ZGJS, da mora za posamezno gospodarsko javno službo z odlokom urediti način opravljanja javne službe (7. člen ZGJS) ter določiti način in postopek oblikovanja in določanja cen (7. in 59. člen ZGJS).

Ker občina pri zagotavljanju navedenih javnih služb v predpisih ni uredila vseh vprašanj, je s svojimi predpisi le delno zagotovila pogoje za opravljanje teh javnih služb.

### **3. ALI OBČINA URESNIČUJE IN SPREMLJA UKREPE NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA**

Občina uresničuje in spremlja ukrepe na področju mirujočega prometa, če izpolnjuje naslednje kriterije:

- upravlja javne parkirne površine (organizacija izvajanja prometne politike),
- vodi evidenco obstoječe infrastrukture na področju mirujočega prometa,
- zagotavlja ustrezne parkirne režime,
- vodi ustrezno cenovno politiko.

#### **3.1 Na kakšen način občina upravlja z javnimi parkirnimi površinami**

Občina je zagotovila izvajanje gospodarske javne službe urejanje javnih parkirišč v obliki javnega gospodarskega zavoda.

##### **3.1.1 Razmerje med občino in javnim gospodarskim zavodom**

V 5. členu odloka o preoblikovanju je določeno, da opravlja ZPO na področju urejanja javnih parkirišč in gospodarjenja z javnimi objekti naslednje naloge:

- organizira gradnjo parkirnih površin in parkirnih hiš;
- vzdržuje parkirne površine (vzdrževanje, čiščenje, odstranitev snega, vzdrževanje zelenic, drevja itd.), ki so na zemljiščih v lasti občine;
- izvaja varovanje parkirišč, nadzor nad parkirišči, zagotavlja izvajanje predpisov na parkiriščih (pravilno parkiranje, plačilo parkirnine ipd.) in sankcij, za katere je po zakonu ali odloku pooblaščen organ lokalne skupnosti;
- zagotavlja obratovanje, zavarovanje, vzdrževanje in rekonstrukcije javnih objektov;
- daje v najem oziroma v zakup dele objektov, ki niso neposredno vezani na osnovno funkcijo objektov;
- izvaja druge dejavnosti, povezane z gospodarjenjem;
- vodi investicijska dela v zvezi z gradnjo in rekonstrukcijo javnih objektov in parkirnih hiš.

Sredstva, potrebna za izvajanje dejavnosti ZPO, zagotavlja občina iz virov financiranja. Viri sredstev za financiranje zagotovljenega programa dela ZPO so plačila uporabnikov za storitve – uporabo parkirnih

površin in za odvoz nepravilno parkiranih avtomobilov ali njihovih ostankov, najemnine, dotacije, donacije, drugi viri.

Odlok o preoblikovanju v 15. členu določa pristojnosti občine kot ustanovitelja ZPO. Najpomembnejše pristojnosti občine so:

- odločanje o cenah oziroma tarifi za storitve ZPO,
- sprejemanje poslovnega poročila, obračunov in zaključnega računa ZPO,
- dajanje soglasja k programom dela ZPO in
- sprejemanje odlokov, ki so potrebni za delovanje ZPO.

Občina je 28. 10. 2000 za zagotavljanje gospodarske javne službe urejanja javnih parkirnih površin sklenila z ZPO Pogodbo o upravljanju objektov in naprav javnega pomena in 28. 10. 2004 Dodatek št. 1 k Pogodbi o upravljanju objektov in naprav javnega pomena (v nadaljevanju: pogodba o upravljanju javnih parkirišč). S pogodbo o upravljanju javnih parkirišč sta se pogodbeni stranki dogovorili o medsebojnih pravicah in obveznostih glede upravljanja in gospodarjenja z javnimi površinami, ki jih je občina s posebnim sklepom prenesla v upravljanje in gospodarjenje ZPO. ZPO je dolžan pripraviti in posredovati ustanovitelju poslovne načrte oziroma programe in poročila o poslovanju. Na podlagi 13. člena pogodbe o upravljanju javnih parkirišč nadzor nad uporabo sredstev v upravljanju opravljajo organi lastnika v skladu s pristojnostmi, določenimi z odlokom o ustanovitvi, ter z zakonom.

Občina<sup>46</sup> kot ustanoviteljica ZPO svojih pristojnosti oziroma nalog na podlagi 15. člena odloka o preoblikovanju ni izvajala v celoti, saj kljub enakim določilom 21. člena ZGJS ni izdala soglasja k programu dela ZPO (Plan poslovanja zavoda za leto 2005<sup>47</sup>), ni odločala o cenah oziroma tarifah za uporabo javnih dobrin, ni dala soglasja k izbiri podizvajalca (Kostrar, d. o. o., Celje) in pogodbam z njim (Pogodba o operativnem izvajanju nalog s področja gospodarske javne službe parkiranje na območju MO Celje) ter ni sprejela poslovnega poročila in zaključnega računa ZPO za leto 2005.

#### *Pojasnilo občine*

*Upravni odbor ZPO je 1. 3. 2005 sprejel plan poslovanja ZPO za leto 2005, 8. 5. 2006 poslovno poročilo in 10. 7. 2006 revizorjevo poročilo o poslovanju ZPO za leto 2005.*

### **3.1.2 Prihodki od parkiranja in odhodki za vzdrževanje parkirišč**

Odlok o proračunu Mestne občine Celje za leto 2005 s spremembami<sup>48</sup> (v nadaljevanju: proračun) je sprejel mestni svet 8. 7. 2004, 28. 6. 2005 in 29. 11. 2005, Zaključni račun proračuna za leto 2005<sup>49</sup> (v nadaljevanju: zaključni račun) pa 18. 4. 2006.

<sup>46</sup> Ustanoviteljske pravice občine izvršuje mestni svet, kot določa četrti odstavek 61. člena ZLS, ki se sicer nanaša na soustanavljanje javnih zavodov in javnih podjetij. Ustanoviteljske pravice občine podrobneje za javne gospodarske zavode določa 21. člen ZGJS.

<sup>47</sup> Celje, januar 2005.

<sup>48</sup> Uradni list RS, št. 88/04, 66/05, 110/05.

<sup>49</sup> Uradni list RS, št. 47/06.

Občina urejanje javnih parkirišč zagotavlja v javnem gospodarskem zavodu, kar pomeni, da so plačila uporabnikov za storitve uporabe parkirnih površin prihodek javnega zavoda (ZPO). V reviziji smo ugotovili, da je občina ZPO nakazala za investicijske transfere 221.206 tisoč tolarjev in za tekoče transfere 157.374 tisoč tolarjev, od tega za obratovanje javnih objektov 96.867 tisoč tolarjev. Ker občina v proračunu ni podrobno načrtovala in obrazložila ciljev, ki jih je želela s temi sredstvi doseči, tudi ni mogla preverjati njihovega uresničevanja.

V obrazložitev zaključnega računa proračuna je občina vključila Poročilo o realizaciji programa naložb in virov sredstev za obdobje od 1. 1. do 31. 12. 2005, ki ga je izdelal ZPO kot del poslovnega poročila ZPO za leto 2005. Obrazložitev zaključnega računa ni ustrezna in zadostna, saj ne obrazloži sredstev, ki so bila nakazana ZPO za tekoče in investicijske transfere. Iz zaključnega računa in obrazložitev za leto 2005 tako ni razvidno, koliko proračunskih sredstev je bilo porabljenih za področje mirujočega prometa.

### 3.2 Ali ima občina podatke o obstoječi infrastrukturi na področju mirujočega prometa

ZGO-1 uvršča parkirišča med grajeno javno dobro lokalnega pomena, ki sodi v gospodarsko javno infrastrukturo, to pa je treba evidentirati v katastru gospodarske javne infrastrukture. Po ZKKN<sup>50</sup> so občine morale vzdrževati kataster komunalnih naprav. ZUreP-1 v 152. in 178. členu določa obveznost občin, da vzpostavijo kataster gospodarske javne infrastrukture. Poleg tega ZUreP-1 določa sistem zbirk prostorskih podatkov, ki jih vodita država in občina. Na podlagi 151. člena ZUreP-1 je ena od zbirk tudi zbirka podatkov o dejanski rabi prostora, ki vsebuje tudi podatke o omrežjih in objektih gospodarske javne infrastrukture. Občina bi morala na podlagi 7. člena ZGJS z izdajo posebnega predpisa urediti oziroma določiti vrsto in obseg objektov in naprav, potrebnih za izvajanje gospodarske javne službe, ki so last občine, ter del javne lastnine, ki je javno dobro, in varstvo, ki ga uživa.

V 7. členu odloka o načinu izvajanja GJS je določeno, da občina izdela seznam objektov in preda izbranemu izvajalcu gospodarske javne službe v upravljanje objekte in naprave na javnih parkiriščih, parkomate in vso obstoječo opremo, ZPO pa je na podlagi 10. člena odloka o preoblikovanju dolžan med letom sproti usklajevati omenjeni seznam objektov in ga priložiti k zaključnemu računu ZPO.

Ugotovili smo, da ima občina v skupnem znesku knjižene terjatve za sredstva, dana v upravljanje ZPO. Iz nobene evidence pa nista razvidni vrsta in struktura teh sredstev.

Ocenjujemo, da obstaja tveganje, da občina ne izvaja svojih ustanoviteljskih obveznosti in nekatere naloge prelaga na ZPO.

Za uspešno vodenje politike mirujočega prometa je pomembno, da občina pozna svojo infrastrukturo, kar pomeni tudi število razpoložljivih parkirnih mest, in sicer vseh dostopnih parkirnih mest v zasebni in v javni lasti.

<sup>50</sup> Zakon je z uveljavitvijo ZUreP-1 prenehal veljati 1. 1. 2003.

Ocenjujemo, da bi občina za uspešno vodenje politike mirujočega prometa morala vzpostaviti register, ki bi vseboval podatke o prostorski razporeditvi parkirnih mest, parkirnih režimih na parkirnih mestih (dovoljeni namen in čas parkiranja, plačljivost/neplačljivost, obratovalni čas parkirišča) in številu parkirnih mest (javnih in zasebnih).

V dokumentu Kataster parkirnih mest v Mestni občini Celje 2005 so popis parkirnih mest v parkirnem režimu občine in grafične priloge.

Ocenjujemo, da gre za podatkovno zbirko, iz katere je razvidna infrastruktura na področju mirujočega prometa, ki je v lasti občine in dana v upravljanje ZPO. ZPO je v letu 2005 imel v upravljanju skupaj 2590 plačljivih parkirnih mest, ki so bila v lasti občine.

Pridobili smo podatek o 139 neplačljivih parkirnih mestih, ki so bila v lasti občine in niso bila dana v upravljanje ZPO, in o 961 parkirnih mestih v starem mestnem jedru na zemljiščih, kjer lastništvo ni opredeljeno (ni bila opravljena razmejitev lastnine). Občina ne pozna natančnega števila parkirnih mest v zasebni lasti, ocenjuje pa, da jih je v letu 2005 bilo 815 (Celeia, Slovenske železnice in drugi).

Ocenjujemo, da občina razpolaga s podatkovno zbirko, iz katere sta razvidna število parkirnih mest in infrastruktura na področju mirujočega prometa, kar pomeni, da razpolaga s pomembnim podatkom za vodenje uspešne prometne politike.

V skladu s prvo alinejo drugega odstavka 15. člena ZVCP-1 je za prometno ureditev na občinskih cestah, kamor sodi tudi določitev parkirnih režimov, pristojna občina.

Parkirni režimi vključujejo različne oblike parkiranja na javnih parkiriščih, glede na to, ali je parkiranje:

- plačljivo ali brezplačno,
- časovno omejeno ali neomejeno,
- kombinirano z javnim prevozom ter
- kombinacija navedenih elementov.

Na podlagi 2. člena odloka o ureditvi prometa so v občini za potrebe ureditve mirujočega prometa določili naslednja območja:

- staro mestno jedro, ki je omejeno na severu z Gregorčičevo in Levstikovo ulico, na vzhodu z železnico, na jugu s Partizansko cesto in na zahodu z Jurčičevo ulico,
- ožje območje mesta, ki je na severu omejeno z magistralo zahod, na vzhodu z Mariborsko cesto, Aškerčevo ulico in Ulico XIV. divizije, na jugu s Partizansko cesto, na zahodu pa s Čopovo ulico,
- območje mesta, ki obsega preostalo območje občine znotraj krajevnih tabel.

V 5. členu odloka o ureditvi prometa je občina določila, da se znotraj območja starega mestnega jedra in ožjega območja mesta vzpostavi modra cona oziroma območje kratkotrajnega parkiranja. To je območje, ki je pod posebnim komunalnim nadzorom in kjer se zaračunava parkirnina. Posebne pogoje urejanja prometa in parkiranja v območju modre cone potrdi mestni svet, in ta dokument je sestavni del odloka o ureditvi prometa. Območja kratkotrajnega parkiranja se označijo z modrimi črtami na cestišču in s prometnimi znaki. Voznik mora označiti čas prihoda s parkirnim listkom, ki ga dobi ob plačilu parkirnine iz parkomata, ali na kakšen drug način, ki je določen.

Ugotovili smo, da so v letu 2005 na javnih parkiriščih, ki so v upravljanju ZVO, veljali različni parkirni režimi. Na eni četrtini (25 odstotkov) javnih parkirnih mestih je bilo parkiranje plačljivo za celodnevno parkiranje, s sistemom zapornic ali brez zapornic, v modri coni I (15 odstotkov) časovno omejeno do 4 ure, v modri coni II (4 odstotke) časovno neomejeno, s plačilom za dve uri parkiranja. Na večini ostalih parkirišč je bilo uveljavljeno plačilo na uro parkiranja, po sistemih z zapornicami in brez njih. Iz navedenega izhaja, da občina zagotavlja različne oblike parkiranja, tako za krajši čas kot za celodnevno parkiranje.

### 3.3 Ali je cenovna politika na področju mirujočega prometa ustrezna

Cenovna politika na področju mirujočega prometa zajema:

- določanje parkirnin za posamezna parkirišča,
- določanje obratovalnega časa, v katerem se na plačljivih parkiriščih plačuje parkirnina,
- spremljanje prihodkov od parkirnin,
- analiziranje zasedenosti parkirišč,
- analiziranje parkirnin javnega in zasebnega sektorja.

Cenovna politika je močan vzvod politike mirujočega prometa, saj je z njenim ustreznim oblikovanjem in nadzorom nad izvajanjem mogoče vplivati na parkirne in prometne navade. Izrivanje motornega prometa iz mestnih središč je mogoče doseči s poviševanjem parkirnin v mestnih središčih, vendar je ob tem treba poudariti, da kadar uporabnikom motornih vozil ni na voljo alternativa (parkirišča na obrobju mesta, ustrezen javni prevoz ipd.), to praviloma pomeni zgolj premik motornih vozil na bolj ali manj urejena parkirišča v bližini mestnega jedra (parkirišča stanovanjskih naselij, nakupovalnih središč ipd.).

ZGJS v 59. členu določa, da za uporabo javnih dobrin, ki so glede na posameznega uporabnika ali glede na določljive skupine uporabnikov izmerljive, plačujejo uporabniki ceno proizvoda ali storitve, ki je lahko v obliki tarife, takse, nadomestila ali povračila. Cene se oblikujejo in določajo na način in po postopku, ki ju določa zakon ali odlok lokalne skupnosti. Cene se lahko določijo diferencirano po kategoriji uporabnikov in količini porabljenih ali nujenih javnih dobrin ter rednosti njihove uporabe. Pri tem pa je treba pri določanju cenovnega režima upoštevati tudi vodilo iz drugega odstavka 2. člena ZGJS, ki določa, da je pri zagotavljanju javnih dobrin pridobivanje dobička podrejeno zadovoljevanju javnih potreb. Ne glede na način izvajanja gospodarske javne službe bi moral predpis o načinu opravljanja posamezne gospodarske javne službe (občinski odlok) določiti v okviru pogojev za zagotavljanje in uporabo javnih dobrin in virov financiranja gospodarskih javnih služb in načina njihovega oblikovanja tudi cenovni režim. Ta mora omogočiti nemoteno in dostopno zagotavljanje teh za urejeno delovanje družbe nepogrešljivih proizvodov in storitev (parkiranje).

Mestni svet je 23. 3. 2000 sprejel sklep<sup>51</sup>, ki dovoljuje županu spreminjanje cen parkiranja do 20 odstotkov. Na tej podlagi je župan izdal sklep o spremembi cen parkirnin, v katerem pa je poleg tega, da je določil cene za parkiranje v modri coni tudi za več kot dve uri, spremenil cene parkiranja v parkirni hiši Glazija

<sup>51</sup> Št. 34401-004/2000.



izven obsega, ki mu ga je določil mestni svet. V navedenem sklepu o spremembi cen parkiranja so določene naslednje cene:

- parkiranje v modri coni I (ob delavnikih od 6. do 16. ure, v soboto od 6. do 13. ure):
  - 200 tolarjev do ene ure,
  - 300 tolarjev do dve uri,
  - 500 tolarjev do tri ure,
  - 600 tolarjev do štiri uri,
  - 20.000 tolarjev mesečna dovolilnica;
- parkiranje v modri coni II (od 6. do 15 ure):
  - 150 tolarjev do dve uri,
  - 250 tolarjev do štiri ure,
  - 350 tolarjev za celodnevno parkiranje,
  - 6.000 tolarjev mesečna dovolilnica;
- parkirna hiša Glazija (od 0 do 24. ure):
  - 250 tolarjev do dve uri,
  - 150 tolarjev za 3., 4. in 5. uro,
  - 100 tolarjev za 6., 7. in 8. uro,
  - 80 tolarjev/uro od 9. do 12 ure,
  - 50 tolarjev/uro od 13. do 24 ure,
  - 10.000 tolarjev mesečna dovolilnica;
- parkiranje v II. coni (od 6. do 15. ure):
  - 250 tolarjev za celodnevno parkiranje<sup>52</sup>,
  - 400 tolarjev za celodnevno parkiranje<sup>53</sup>,
  - 300 tolarjev do štiri ure,
  - 200 tolarjev do dve uri,
  - 150 tolarjev za vstop po 12. uri,
  - 7.000 tolarjev mesečna dovolilnica.

Občina je v 18. členu odloka o ureditvi prometa določila, da način parkiranja in plačevanja ter višino parkirnine določi župan, potrdi pa mestni svet. V modri coni se po 3. členu odloka o ureditvi prometa plačuje parkiranje po ceniku, ki ga določi oddelek za okolje in prostor ter promet, potrdi pa mestni svet oziroma župan na podlagi sklepa mestnega sveta. Mestni svet je v neskladju s 7. in 59. členom ZGJS prenesel svojo pristojnost glede določanja cen na župana.

V nadaljevanju predstavljamo nekaj primerjav na podlagi podatkov iz tabel 1 in 2 in veljavnih cen parkiranja v letu 2005.

---

<sup>52</sup> Glazija – nadomestno parkirišče, Oblakova ulica, Tkanina, Mestni trg.

<sup>53</sup> Aškrčeva ulica, Spodnji trg, Vrunčeva ulica.

Tabela 4: Primerjava potrebnega časa dela za uro parkiranja glede na povprečno plačo v letu 2005

	Mestna občina Celje	Mestna občina Ljubljana	Mestna občina Maribor	Mestna občina Kranj	Mestna občina Velenje	Občina Piran
Povprečna mesečna neto plača (v tolarjih)	176.557	203.156	174.355	181.164	166.088	173.646
Najcenejše parkiranje (v tolarjih)	350/dan	220/dan	100/uro	100/pol ure	100/uro	150/uro
Najdražje parkiranje (v tolarjih)	400/dan 200/uro	200/dve uri	200/uro	100/pol ure	200/uro	200/uro
Minut dela za najcenejše parkiranje	21/dan	11/dan	6/uro	3/pol ure	6/uro	9/uro
Minut dela za najdražje parkiranja	24/dan 12/uro	10/dve uri	12/uro	3/pol ure	13/dve uri	12/uro

Vira:

- Statistični urad RS, <http://bsp1h.gov.si/D2300.kom/komstart.html>;  
<http://bsp1h.gov.si/SY01RZA.REXFSP.TMPINF.D070213.T103202.XML> z dne 13. 2. 2007;
- dopisi občin.

Občan s povprečno plačo za najcenejše celodnevno parkiranje na javnih parkiriščih porabi znesek, ki ga zasluži v 21 minutah dela, za uro najdražjega parkiranja pa zasluži v 12 minutah dela. V primerjavi z drugimi izbranimi občinami, je parkiranje v Celju dražje kot na primer v Ljubljani, kjer občan občine s povprečno plačo za celodnevno parkiranje potrebuje najmanj 11 minut in največ 10 minut dela za plačilo dveh ur parkiranja. Parkiranje v Celju pa je cenejše kot v Mariboru, kjer občan za uro najcenejšega parkiranja zasluži v 6 minutah, za najdražjega pa v 12 minutah.

Na podlagi veljavnih cen parkiranja v letu 2005 je občina izračunala približek potencialnih prihodkov od parkirnin na javnih parkiriščih. Potencialne prihodke v modri coni I, kjer je parkiranje časovno omejeno do štiri ure, in modri coni II, ker parkiranje časovno ni omejeno, je občina ocenila na 226.298 tisoč tolarjev. Primerjava potencialnih in dejansko realiziranih parkirnin v modri coni I in II v letu 2005 kaže, da je bilo realiziranih le 31 odstotkov potencialnih parkirnin. Po podatkih občine je parkirna hiša Glazija bila bistveno slabše zasedena (9-odstotno), polno zasedena pa so bila parkirišča, kjer se zaračunava celodnevno parkiranje. Občina ima podatke o zasedenosti parkirišč v letu 2005, ki lahko predstavljajo pomemben element pri določanju cen, vendar razpoložljivih podatkov ni uporabila pri vodenju politike na področju mirujočega prometa.

Primerjali smo tudi realizirane prihodke od parkirnin in globe v izbranih občinah, kar je razvidno iz tabele 5.

Tabela 5: Primerjava prihodkov od parkirnin in globe v letu 2005

	Mestna občina Celje	Mestna občina Ljubljana	Mestna občina Maribor	Mestna občina Kranj	Mestna občina Velenje	Občina Piran
Prihodki od vseh parkirnin (v tisoč tolarjih)	294.667	648.945	144.528	1.898	17.416	191.358
Globe (v tisoč tolarjih)	23.525	397.303	82.648	44.775	9.972	31.113
SKUPAJ prihodki od parkirnin in glob (v tisoč tolarjih)	318.192	1.046.248	227.176	46.673	27.388	222.471
Odstotek glob v prihodkih od vseh parkirnin	8	61	57	–	57	16
Odstotek glob v skupnih prihodkih	7	38	36	96	36	14

Vir: bilance prihodkov in odhodkov zaključnega računa proračuna občin za leto 2005.

Primerjava prihodkov od parkirnin in izrečenih glob kaže, da je delež glob v skupnih prihodkih le okoli 7 odstotkov in da globe dosegajo le 8 odstotkov prihodkov parkiranja. Navedeno bi lahko bilo znak, da občina zagotavlja primerno število parkirnih mest po dostopnih cenah, ali pa, da kaznovanje ni glavna naloga občinskega redarstva.

Ocenjujemo, da občina spremlja stanje na področju mirujočega prometa in izvaja aktivnosti prilagajanja potrebam na področju mirujočega prometa.

## 4. ALI JE OBČINA POROČALA O URESNIČEVANJU ZASTAVLJENIH CILJEV NA PODROČJU POLITIKE MIRUJOČEGA PROMETA V LETU 2005

Občina poroča o uresničevanju zastavljenih ciljev na področju mirujočega prometa, če poroča o uresničitvi zastavljenih ciljev v skladu s predpisi.

ZJF določa, da morata biti izvrševanje in poročanje o izvršitvi posameznih programov neposrednega proračunskega uporabnika naravnani k uresničevanju ciljev in doseganju rezultatov. Neposredni proračunski uporabnik je dolžan pripraviti poročilo o doseženih ciljih in rezultatih na področjih iz svoje pristojnosti, v skladu z metodologijo za pripravo poročil o doseženih ciljih in rezultatih. Ta je opredeljena v Navodilu o pripravi zaključnega računa državnega in občinskega proračuna ter metodologije za pripravo poročila o doseženih ciljih in rezultatih neposrednih in posrednih uporabnikov proračuna<sup>54</sup> (v nadaljevanju: navodilo o pripravi zaključnega računa), ki določa, da obrazložitev realizacije finančnega načrta zajema poročilo o realizaciji finančnega načrta ter poslovno poročilo, ki vključuje poročilo o doseženih ciljih in rezultatih. Poročilo o doseženih ciljih in rezultatih mora neposredni uporabnik pripraviti, izhajajoč iz obrazložitve svojega finančnega načrta, pripravljenega v skladu s 24. členom Uredbe o podlagah in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna<sup>55</sup> in 10. členom navodila o pripravi zaključnega računa. Tako mora poročilo o doseženih ciljih in rezultatih med drugim vsebovati dolgoročne in letne cilje, oceno uspeha pri doseganju zastavljenih ciljev, upošteva fizične, finančne in opisne kazalnike, določene v obrazložitvi finančnega načrta, nastanek morebitnih nedopustnih ali nepričakovanih posledic pri izvajanju programa dela, oceno gospodarnosti in učinkovitosti poslovanja glede na opredeljene standarde in merila, kot jih je predpisal župan, in oceno uspeha pri doseganju zastavljenih ciljev v primerjavi z doseženimi cilji iz poročila preteklega leta.

Občina je za leto 2005 pripravila obrazložitev k zaključnemu računu proračuna; v njej sta poročilo o realizaciji finančnega načrta občine, in poslovno poročilo, ki vključuje poročilo o doseženih ciljih in rezultatih. Vsebina poročila o doseženih ciljih in rezultatih na področju mirujočega prometa ne ustreza navodilu o pripravi zaključnega računa. Občina v proračunu za leto 2005 v programski strukturi proračuna ni določila konkretnih ciljev in kazalnikov (indikatorjev), zato tudi ni mogla spremljati postavljenih ciljev.

---

<sup>54</sup> Uradni list RS, št. 12/01.

<sup>55</sup> Uradni list RS, št. 45/02.

Ker občina ciljev ni opredelila kakovostno in količinsko, jih ni mogla meriti, posledica tega pa je, da ni mogoče oceniti učinkovitosti porabe sredstev glede na njihove rezultate.

Ugotovili smo, da je Služba za občinsko redarstvo za leto 2005 pripravila poročilo o delu, v katerem je opisala aktivnosti, ki jih je izvajala v letu 2005. Navedeni so podatki o vrsti in obsegu opravljenega dela v letu 2005, kar lahko predstavlja eno od pomembnih podlag za oblikovanje ustrezne politike mirujočega prometa.

## 5. MNENJE

Revizijo smo izvedli z namenom izreči mnenje o smotrnosti poslovanja Mestne občine Celje na področju politike mirujočega prometa v letu 2005 z vidika uspešnosti. Revidiranje smo izvedli v skladu z mednarodnimi standardi, ki jih določa Napotilo za izvajanje revizij<sup>56</sup>.

Z revizijo smotrnosti poslovanja občine na področju politike mirujočega prometa je računsko sodišče presojalo, ali je bilo poslovanje občine v delu, ki se nanaša na politiko mirujočega prometa v letu 2005, uspešno.

Menimo, da *občina sistem, ki ureja mirujoči promet, izvaja delno uspešno*, ker ni izpolnila vseh kriterijev za zagotavljanje pogojev, ki smo jih ocenjevali v reviziji. Občina je ugotavljala potrebe in analizirala stanje, poskušala izdelati vizijo na področju mirujočega prometa, vendar ni sprejela strategije razvoja in ni določila konkretnih ciljev na področju mirujočega prometa. Prav tako pri sprejemanju občinskih predpisov ni v celoti upoštevala zakonodaje s področja mirujočega prometa in urejanja gospodarskih javnih služb.

Pri *uresničevanju in spremljanju ukrepov na področju mirujočega prometa je bila občina delno uspešna*, ker razmerij z izvajalcem gospodarske javne službe ni natančno opredelila, predvsem pa ni v celoti izvajala svojih pristojnosti. Mestni svet izvajalcu gospodarske javne službe ni dal soglasja k programu dela, ni odločal o cenah za uporabo javnih dobrin, ni dal soglasja k izbiri podizvajalca in ni sprejel poslovnega poročila ter zaključnega računa izvajalca gospodarske javne službe za leto 2005. Občina je izvajalcu gospodarske javne službe v letu 2005 iz proračuna nakazala sredstva za tekoče in investicijske transferje, vendar v proračunu ni podrobno načrtovala in obrazložila ciljev, ki jih je želela s temi sredstvi doseči. Občina ima zbirko podatkov o infrastrukturi na področju mirujočega prometa, kar pomeni, da razpolaga s pomembnim podatkom za vodenje uspešne prometne politike. Zagotavlja različne oblike parkiranja tako za krajši čas kot za celodnevno parkiranje in razpolaga s podatki o zasedenosti parkirišč, ni pa določila načina in postopka oblikovanja cen parkiranja in je neutemeljeno prenesla pristojnost določanja cen parkiranja z mestnega sveta na župana.

Pri *poročanju o uresničevanju zastavljenih ciljev na področju mirujočega prometa občina ni bila uspešna*. Ker ciljev ni opredelila kakovostno in količinsko, jih tudi ni mogoče meriti in ni mogoče oceniti učinkovitosti porabe sredstev glede na njihove rezultate.

Na podlagi ugotovitev o zagotavljanju pogojev za ureditev mirujočega prometa v občini, o uresničevanju in spremljanju ukrepov na področju mirujočega prometa ter poročanju o uresničevanju zastavljenih ciljev menimo, da *je bila občina pri opravljanju nalog s področja politike mirujočega prometa delno uspešna*.

---

<sup>56</sup> Uradni list RS, št. 41/01.

## 6. ZAHTEVA ZA PREDLOŽITEV ODZIVNEGA POROČILA

Mestna občina Celje mora v roku 90 dni od prejema revizijskega poročila predložiti računskemu sodišču odzivno poročilo.

Odzivno poročilo mora vsebovati:

- navedbo revizije, na katero se nanaša,
- kratek opis nesmotnosti v poslovanju, ki so bile razkrite z revizijo, ter
- izkaz popravljalnih ukrepov.

Izkaz popravljalnih ukrepov mora obsegati navedbo popravljalnih ukrepov in ustrezna dokazila o izvedenih popravljalnih ukrepih za odpravo ugotovljenih nesmotnosti. Občina mora:

- predložiti okvirni terminski načrt priprave strategije na področju mirujočega prometa oziroma proučiti možnost vključitve navedene strategije v program varstva okolja; terminski načrt priprave strategije mora biti pripravljen tako, da bodo iz njega razvidni vsaj: predvidene aktivnosti za izvedbo naloge z navedbo začetka in zaključka izvajanja posamezne aktivnosti ter nosilec projekta, to je oddelek, ki bo nosilec projekta oziroma odgovorna oseba za izvedbo projekta;
- predložiti shemo za opredelitev letnih ciljev na področju mirujočega prometa v proračunu občine;
- predložiti dokazila o aktivnostih za sprejetje predpisa, ki določa način in postopek oblikovanja in določanja cen parkiranja; občina naj upošteva razmerja med organi občine (pristojni organ za določanje cen parkiranja je mestni svet);
- predložiti dokazila o izvajanju pristojnosti občine kot ustanovitelja zavoda, ki opravlja gospodarsko javno službo urejanja javnih parkirišč;
- proučiti ustreznost izvajanja odvoza nepravilno parkiranih vozil v obliki izbirne gospodarske javne službe in kot posledica tega bodisi predložiti dokazila o aktivnostih za sprejetje predpisa, ki bo uredil izbirno gospodarsko javno službo odvoza nepravilno parkiranih vozil v eni izmed oblik gospodarske javne službe, kot jo predvideva zakonodaja, ali dejavnosti ukiniti status izbirne gospodarske javne službe;
- predložiti shemo za poročanje mestnemu svetu o uresničevanju letnih ciljev na področju mirujočega prometa v zaključnem računu proračuna občine, ki mora biti pripravljena tako, da predvideva vsaj naslednje podatke in informacije: prihodke od parkirnin, odhodke na področju mirujočega prometa, izrečene globe in analizo doseganja zastavljenih letnih ciljev.

Po drugem odstavku 29. člena ZRacS-1 je odzivno poročilo uradna listina, ki jo potrdi odgovorna oseba uporabnika javnih sredstev s svojim podpisom in pečatom.

Računsko sodišče bo ocenilo verodostojnost odzivnega poročila, to je resničnost navedb o popravljalnih ukrepih, in po potrebi opravilo revizijo odzivnega poročila na podlagi četrtega odstavka 29. člena ZRacS-1. Prav tako bo ocenilo zadovoljivost sprejetih popravljalnih ukrepov.

Če odzivno poročilo ne bo predloženo v roku, določenem v tem revizijskem poročilu, stori odgovorna oseba uporabnika javnih sredstev prekršek po tretjem odstavku 38. člena ZRacS-1. Če uporabnik javnih sredstev, ki bi moral predložiti odzivno poročilo, niti v roku 15 dni po izteku roka za predložitev odzivnega poročila računskemu sodišču ne predloži odzivnega poročila, se šteje, da uporabnik javnih sredstev krši obveznost dobrega poslovanja<sup>57</sup>. Prav tako opozarjamo, da se neresnične navedbe v odzivnem poročilu obravnavajo kot neresnične navedbe v uradni listini (drugi odstavek 29. člena ZRacS-1).

Če bo računsko sodišče v porevizijskem postopku ugotovilo, da Mestna občina Celje krši obveznost dobrega poslovanja, bo ravnalo v skladu s sedmim do štirinajstim odstavkom 29. člena ZRacS-1.

---

<sup>57</sup> Tretja točka prvega odstavka 37. člena Poslovnika Računskega sodišča Republike Slovenije, Uradni list RS, št. 91/01.



## 7. PRIPOROČILA

Mestni občini Celje priporočamo, naj:

- ugotavlja in spremlja potrebe na področju mirujočega prometa;
- primerja število parkirnih mest in različne parkirne režime ter primerjavo uporabi pri oblikovanju strategije in kratkoročnih ciljev na področju mirujočega prometa in
- pri oblikovanju cen parkiranja opredeli cilje, ki jih želi doseči s cenovno politiko na tem področju.

### Pravni pouk

Tega poročila na podlagi tretjega odstavka 1. člena ZRacS-1 ni dopustno izpodbijati pred sodišči ali drugimi državnimi organi.

Številka: 1215-19/2006-18

Datum: 30. maja 2008

Tomaž Vesel,  
prvi namestnik predsednika

Poslano:

1. Mestni občini Celje, priporočeno s povratnico;
2. Državnemu zboru Republike Slovenije, priporočeno;
3. arhivu, tu.

## *Bedimo nad potmi javnega denarja*

**Računsko sodišče Republike Slovenije / The Court of Audit of the Republic of Slovenia**  
Slovenska cesta 50, 1000 Ljubljana, Slovenija • tel.: +386 (0) 1 478 58 00 • fax: +386 (0) 1 478 58 91  
sloaud@rs-rs.si • www.rs-rs.si

**Enota Maribor / Maribor Office**  
Ulica heroja Bračiča 6, 200 Maribor, Slovenija • tel.: +386 (0) 2 250 58 80 • fax: +386 (0) 2 250 58 96

