



Revizijsko poročilo

Politika mirujočega prometa
Mestne občine Velenje



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 Velenje



Računsko sodišče je revidiralo *smotrnost poslovanja Mestne občine Velenje v delu, ki se nanaša na politiko mirujočega prometa*. Občina ima 33.707 prebivalcev v treh mestnih četrtih in 16 krajevnih skupnostih, je ustanoviteljica ali soustanoviteljica 13 javnih zavodov in javnega podjetja. Središče občine je mesto Velenje, ki je izrazito industrijsko središče in prerašča v regionalni savinjsko-šaleški center z razvito trgovino in ostalimi upravnimi, izobraževalnimi ter drugimi dejavnostmi.

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 *smotrnosti 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 občinskih predpisov ni v celoti upoštevala zakonodaje s področja mirujočega prometa. V odloku o ureditvi prometa je občina določila območje mesta, v katerem se plačuje parkirnina. Županu je v nasprotju z določili ZVCP-1 in ZLS, da občina s predpisi določi prometno ureditev, dala pooblastilo, da z odredbo spreminja oziroma določa prometno ureditev (tudi višino parkirnine);

- *je bila uspešna pri uresničevanju in spremljanju ukrepov na področju mirujočega prometa v letu 2005.* Občina ima podatke o infrastrukturi na področju mirujočega prometa, kar pomeni, da razpolaga s pomembnimi podatki za vodenje uspešne prometne politike. Zagotavlja različne oblike parkiranja, tako za krajši čas kot za celodnevno parkiranje. Z uvedbo modrih con je uveljavila parkirni režim, ki povečuje dostopnost javnih in drugih storitev ter obiskovalcem mesta, uvedla plačevanje parkirnine v centru mesta, hkrati pa zagotovila sorazmerno veliko število neplačljivih javnih parkirnih mest v neposredni bližini mesta;
- *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

1. PREDSTAVITEV REVIZIJE	8
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
2. ALI JE OBČINA ZAGOTOVILA POGOJE ZA UREDITEV MIRUJOČEGA PROMETA	17
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.....	22
2.3 ALI JE OBČINA DOLOČILA CILJE IN SREDSTVA NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA ZA LETO 2005.....	23
2.4 ALI JE OBČINA S PREDPISI UREDILA MIRUJOČI PROMET.....	24
3. ALI OBČINA URESNIČUJE IN SPREMLJA UKREPE NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA	27
3.1 NA KAKŠEN NAČIN OBČINA UPRAVLJA Z JAVNIMI PARKIRNIMI POVRŠINAMI	27
3.1.1 Razmerje med občino in koncesionarjem.....	27
3.1.2 Prihodki od parkiranja in odhodki za vzdrževanje parkirišč	28
3.1.2.1 Prihodki od parkirnin.....	28
3.1.2.2 Odhodki za parkirišča	28

3.2	ALI IMA OBČINA PODATKE O OBSTOJEČI INFRASTRUKTURI NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA.....	29
3.3	ALI JE CENOVNA POLITIKA NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA USTREZNA	31
4.	ALI JE OBČINA POROČALA O URESNIČEVANJU ZASTAVLJENIH CILJEV NA PODROČJU POLITIKE MIRUJOČEGA PROMETA V LETU 2005	34
5.	MNENJE	35
6.	ZAHTEVA ZA PREDLOŽITEV ODZIVNEGA POROČILA	36
7.	PRIPOROČILA	38

1. PREDSTAVITEV REVIZIJE

Revizijo smotrnosti poslovanja Mestne občine Velenje, Titov trg 1, Velenje (v nadaljevanju: občina), v delu, ki se nanaša na politiko mirujočega prometa v letu 2005, smo izvedli na podlagi Zakona o računskem sodišču¹ (v nadaljevanju: ZRacS-1) in programa dela za izvrševanje revizijske pristojnosti računskega sodišča v letu 2006. Sklep² 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.

¹ Uradni list RS, št. 11/01.

² Št. 1215-22/2006-2.

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 83,5 kvadratnih kilometrov. Glede na število prebivalcev (od 30.001 do 100.000)³ je uvrščena v drugo skupino občin⁴. Ima tri mestne četrti⁵ in 16 krajevnih skupnosti⁶. Krajevne skupnosti so pravne osebe, mestne četrti pa nimajo tega statusa. Občina je ustanoviteljica ali soustanoviteljica 13 javnih zavodov in javnega podjetja.

Občina leži v vzhodnem delu Šaleške doline na nadmorski višini 396 metrov. Osrednji del občine predstavlja dolinski del ob reki Paki. Ves vzhodni dolinski del Šaleške doline je urbaniziran, saj se je mesto, ki je po številu prebivalcev peto največje v Sloveniji, v zadnjih 50 letih razvilo in razširilo med nekdanjimi naselji in zaselki Škale, Stara vas, Staro Velenje, Šalek in Šmartno.

Središče občine je mesto Velenje, ki je izrazito industrijsko središče in prerašča v regionalni savinjsko-šaleški center z razvito trgovino in ostalimi upravnimi, izobraževalnimi ter drugimi dejavnostmi⁷.

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

³ Statistični letopis Republike Slovenije za leto 2005 (stanje na dan 1. 1. 2005).

⁴ 100.b člen Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 100/05-UPB 1; v nadaljevanju: ZLS).

⁵ Mestne četrti so: Desni breg, Levi breg zahod in Levi breg vzhod.

⁶ Krajevne skupnosti so: Bevče, Cirkovce, Gorica, Konovo, Paka pri Velenju, Pesje, Plešivec, Podkraj, Kavče, Staro Velenje, Stara vas, Šalek, Šentilj, Škale - Hrastovec, Šmartno in Vinska gora.

⁷ <http://www.velenje.si/default.asp?id=50> z dne 26. 3. 2007.

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

	Mestna občina Velenje	Mestna občina Ljubljana	Mestna občina Kranj	Mestna občina Maribor	Mestna občina Celje	Občina Piran	Republika Slovenija
Število prebivalcev na dan 31. 12. 2005	33.707	266.941	52.938	111.073	48.607	17.449	2.003.358
Gostota poselitve (število prebivalcev/kvadratni kilometer)	404	971	351	753	512	391	99
Gostota poslovnih subjektov (število poslovnih subjektov/1000 prebivalcev)	55	119	76	79	86	139	75
Povprečna mesečna bruto plača (v tolarjih)	255.784	332.500	283.816	272.881	276.340	274.431	277.235
Povprečna mesečna neto plača (v tolarjih)	166.088	203.156	181.164	174.355	176.557	173.646	176.287
Delež aktivnega prebivalstva (v odstotkih)	64,8	74,2	52,7	61,7	68,4	43,1	41,1
Povprečna stopnja registrirane brezposelnosti v letu 2005 (v odstotkih)	10,8	7,5	7,3	14,1	13,2	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 z dne 26. 3. 2007.

Iz navedenih podatkov je razvidno, da je bila v občini v letu 2005 povprečna neto plača za 5,8 odstotka nižja, stopnja registrirane brezposelnosti pa 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 odločitve⁸ (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 BDP⁹. 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 Slovenije¹⁰ (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.

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

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

¹⁰ Uradni list RS, št. 58/06.

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 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 tovornega 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 okolja¹¹ (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."

¹¹ 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 - 2012¹² (v nadaljevanju: RNPVO) na podlagi Zakona o varstvu okolja¹³ (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 Slovenije¹⁴ 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 in skrbeti zanje.

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

- Zakon o varnosti cestnega prometa¹⁵ (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 redarji

¹² Uradni list RS, št. 2/06.

¹³ Uradni list RS, št. 41/04.

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

¹⁵ Uradni list RS, št. 97/05-UPB2, 108/05.

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 cestah¹⁶ (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 zakonik¹⁷ 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 objektov¹⁸ (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 prostora¹⁹ (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 Slovenije²⁰. Po 170. členu ZUreP-1 so lahko občine do uveljavitve Odloka o strategiji prostorskega razvoja Slovenije²¹ 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 Slovenije²²; sprejeti ju morajo v skladu s 171. členom ZUreP-1, najpozneje v treh letih po

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

¹⁷ Uradni list RS, št. 87/02.

¹⁸ Uradni list RS, št. 102/04-ZGO-1.

¹⁹ Uradni list RS, št. 110/02, 8/03.

²⁰ Od 20. 7. 2004.

²¹ Uradni list RS, št. 76/04.

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

sprejemu strategije prostorskega razvoja Slovenije²³. 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)²⁴.

- Po 3. členu Zakona o gospodarskih javnih službah²⁵ (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 podatkov²⁶ 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 dostopne 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.

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

²³ Državni zbor je Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije sprejel 18. 6. 2004.

²⁴ 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 idr. pristojnim organom, da vodijo kataster gospodarske javne infrastrukture.

²⁵ Uradni list RS, št. 32/93.

²⁶ 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.

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)	1.380 ²⁷
Število aktivnega prebivalstva na dan 31. 12. 2005	21.838
Število vseh javnih parkirnih mest na dan 31. 12. 2005	1096 ²⁸
• neplačljivih parkirnih mest	440
• plačljivih parkirnih mest	656
Število zasebnih parkirnih mest na dan 31. 12. 2005	90
• neplačljivih parkirnih mest	90
• plačljivih parkirnih mest	0
Število javnih neplačljivih parkirnih mest na prebivalca	0,01
Število javnih plačljivih parkirnih mest na prebivalca	0,02
Število javnih plačljivih parkirnih mest na aktivnega prebivalca	0,03
Število registriranih osebnih vozil na dan 31. 12. 2005	19.440
Število vozil na javno neplačljivo parkirno mesto	44
Število vozil na javno plačljivo parkirno mesto	30
Prihodki od parkirin v letu 2005 (v tisoč tolarjih)	17.416
Prihodki na javno plačljivo parkirno mesto v letu 2005 (v tisoč tolarjih)	27
Prihodki od izrečenih glob zaradi nepravilnega parkiranja v letu 2005 (v tisoč tolarjih)	9.972
Prihodki od izrečenih glob zaradi nepravilnega parkiranja v letu 2005 na javno plačljivo parkirno mesto (v tisočih tolarjih)	15,2

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_drzavljanec/dunz/upravne_zadeve_prometa_vozniki_in_vozila/arhiv_statistichnih_podatkov_s_podrocja_prometa/leto_2005/z_dne_26_3_2007;
- dopisi občine.

1.4.3 Odgovorna oseba

- Srečko Meh, župan občine od leta 1995.

²⁷ Podatek zajema le sredstva, ki jih je občina porabila za vzdrževanje parkomatov, potrošni material in prenos gotovine, ne navaja pa stroškov vzdrževanja parkirišč in cestnoprometne signalizacije, ki so zajeti v stroških vzdrževanja javnih površin.

²⁸ Podatek se nanaša na centralne predele mesta, ki so določeni v ureditvenem načrtu centralnih predelov mesta (Uradni vestnik Občine Velenje, št. 7/93, 4/94, 11/94, in Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 4/97, 4/99, 9/99).

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 dnevni in občasni 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 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 Velenje	Mestna občina Ljubljana	Mestna občina Maribor	Mestna občina Celje	Mestna občina Kranj	Občina Piran
Vozila/javno neplačljivo parkirno mesto	44	49	ni podatka	207	6	22
Vozila/javno plačljivo parkirno mesto	30	36	47	11	396	4
Vozila/javno parkirno mesto	18	21	ni podatka	11	6	4
Javna plačljiva parkirna mesta/aktivnega prebivalca	0,03	0,02	0,02	0,08	0	0,26
Javna neplačljiva parkirna mesta/aktivnega prebivalca	0,02	0,02	ni podatka	0	0,23	0,05
Skupaj javna parkirna mesta/aktivnega prebivalca	0,05	0,04	ni podatka	0,08	0,24	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_drzavljanee/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 kot v Ljubljani in manj kot v Celju in Kranju, vendar kljub temu za eno javno parkirno mesto povprašuje več vozil. Število registriranih osebnih vozil na eno javno parkirno mesto (18) je večje od števila registriranih osebnih vozil na javno parkirno mesto v Celju (11) in Kranju (6) ter manjše kot v Ljubljani (21). Razmerje med parkirnimi mesti in aktivnimi prebivalci v občini (0,05) je slabše kot v Celju (0,08) in boljše kot v Ljubljani (0,04).

Občina je med revizijo predložila analizo obstoječega stanja, ki zajema tudi področje mirujočega prometa (Prometna študija v okviru variant urbanistične zasnove mesta Velenja z navezavo na ostala naselja v Mestni občini Velenje z idejno zasnovo predvidenega prometnega omrežja in grobo ocenitvijo predlaganih variant) ter predstavlja analizo obstoječega stanja glede na ponudbo in povpraševanje po parkirnih mestih z izdelanim modelom povpraševanja in ponudbe v letu 2026, ob upoštevanju demografskih in ekonomskih projekcij ter razvojnih planov v Mestni občini Velenje v naslednjih 20 letih. Občina spremlja elemente, ki kažejo spreminjanje potreb v času, kar je eden izmed bistvenih pogojev za vodenje uspešne politike mirujočega prometa.

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-1²⁹.

Ocenjujemo, da je strategija na področju mirujočega prometa za razvoj mesta in vsakodnevno življenje njegovih prebivalcev in obiskovalcev 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 kazalce, 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 strategije prostorskega načrta in prostorskega reda ter ima naslednje dokumente, ki delno urejajo področje mirujočega prometa:

- projekt Modre cone in
- analizo sedanje prometne ureditve mestnega središča in naselja Gorica³⁰.

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

³⁰ Sestavni del Prometne študije v okviru variant urbanistične zasnove mesta Velenja, z navezavo na ostala naselja v Mestni občini Velenje, z idejno zasnovo predvidenega prometnega omrežja in grobo ocenitvijo predlaganih variant.

2.2.1 Strategija na področju mirujočega prometa

Občina je strategijo na področju mirujočega prometa vključila v analizo obstoječega stanja in projekt, v katerem izkazuje aktivnosti občine pri urejanju mirujočega prometa.

Projekt *Modre cone*³¹ iz leta 2003 predstavlja uvedbo plačevanja parkirnine na posebej označenih parkirnih površinah na območju znotraj mestnega središča s parkomati, s katero si je občina postavila za cilj sprostitev parkirnih mest, ki so jih za daljši čas zasedli zaposleni in zmanjšali dostopnost do javnih in drugih storitev uporabnikom storitev in obiskovalcem mesta, ki v teh conah parkirajo krajši čas. Glavni cilji tega projekta so bili:

- urediti mirujoči promet;
- povečati dostopnost javnih in drugih storitev uporabnikom storitev in obiskovalcem mesta;
- urediti odnose s stanovalci več stanovanjskih hiš s podelitvijo abonmajev;
- povečati nadzor nad mirujočim prometom;
- omogočiti parkiranje na parkiriščih, kjer se parkirina ne plačuje.

Pojasnilo občine

Projekt Modre cone, na podlagi katerega je urejen mirujoči promet, se spremlja in ugotavlja realizacijo pričakovanja o večji dostopnosti do javnih in drugih storitev uporabnikom storitev in obiskovalcem mesta.

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 Velenje za obdobje 1986-2000 (v nadaljevanju: dolgoročni plan) in Družbeni plan občine Velenje za obdobje 1986-1990³² (v nadaljevanju: srednjeročni plan), sprejeta na podlagi Zakona o urejanju prostora³³.

Občina je dolgoročni in srednjeročni plan z Odlokom o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Velenje za obdobje 1986-2000, dopolnjen 1988 in 1990, ter družbenega plana občine Velenje za obdobje 1986-1990 in sprememb in dopolnitev planskih aktov dela občine Žalec za območje mestne občine Velenje - dopolnjen 2002³⁴ sicer spremenila in dopolnila, vendar ne v delu, ki se nanaša na politiko mirujočega prometa.

ZUreP-1³⁵ je na področju prostorskega načrtovanja določal, da morajo občine sprejeti zlasti strategijo prostorskega razvoja občine in prostorski red.

³¹ Glasilo sveta Mestne občine Velenje, št. 5/2 z dne 15. 5. 2003.

³² Uradni vestnik občine Velenje, št. 17/88, in Uradni list RS, št. 21/90, 34/92.

³³ Uradni list SRS, št. 18/84, 15/89.

³⁴ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 7/01, 13/04.

³⁵ 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.

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 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. 2007³⁶.

Pojasnilo občine

Priprava strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda občine je bila po sprejetju Zakona o prostorskem načrtovanju aprila 2007 ustavljena do sprejetja podzakonskih aktov o podrobni vsebini strateških prostorskih aktov. Javna razgrnitev osnutka strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda še ni bila izvedena, nadaljevali pa so z obravnavanjem pobud za spremembo namembnosti zemljišč. Z aktivnostmi za izdelavo Prostorskega načrta Mestne občine Velenje so nadaljevali in zaključili v zakonsko predvidenem roku (v 24 mesecih po sprejetju podzakonskih aktov).

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 je na podlagi 50. in 92. člena Zakona o varstvu okolja³⁷ sprejela Lokalno agendo 21³⁸ za Mestno občino Velenje. Obsega tri temeljna področja sonaravnega in trajnostnega razvoja občine, okoljskega, gospodarskega in socialnega, ter predstavlja optimističen razvojni načrt družbe kot sistema, ki se bo sposoben sam uravnovežati z okoljskimi viri, hkrati pa se bosta ohranjala gospodarski razvoj in napredek

³⁶ Občina je v letu 2006 sprejela Program priprave strategije prostorskega razvoja in prostorskega reda Mestne občine Velenje, v katerem je določila, da bo strategija prostorskega razvoja občine izdelana do 20. 7. 2007, prostorski red občine pa do decembra 2007 (Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 31/06).

³⁷ Uradni list RS, št. 32/93, 1/96.

³⁸ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 6/04.

ter dvigovala kakovost življenja. Prednostni vrstni red možnosti/priložnosti, ciljev in ukrepov na področju gospodarskih virov v občini³⁹ je predstavljen v preglednicah. Na področju mirujočega prometa je občina zaznala problem pomanjkanja parkirnih prostorov in si postavila cilj in ukrep, da bo odpravila pomanjkanje parkirnih mest v centru mesta tako, da ne bo dovolila gradenj parkirišč na račun zmanjšanja zelenih površin (zelenic), ampak bo dovolila gradnjo garažnih hiš v nadstropjih.

Pojasnilo občine

V lokalni agendi 21 so opredeljena vsa področja varstva okolja, ki vsebinsko ustrezajo določilom 38. člena ZVO-1. Pripravlja se tudi občinski program varstva okolja, ki bo izdelan v skladu z 38. členom ZVO-1.

Občina je v okviru prostorskega načrtovanja skušala izdelati vizijo tudi na področju mirujočega prometa, z nekaterimi omenjenimi dokumenti prostorskega načrtovanja pa je določila usmeritve na področju mirujočega prometa, ki lahko predstavljajo razvojne programe 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 financah⁴⁰ (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 izdatkov⁴¹, 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 proračunov⁴² določiti kratkoročne, enoletne oziroma dvoletne cilje (v primeru 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.

³⁹ Gospodarske dejavnosti, malo gospodarstvo, kmetijstvo, "zaposlitvena in izobrazbena struktura", urejanje prostora, promet, komunalna infrastruktura, komunikacije, turizem in rekreacija.

⁴⁰ Uradni list RS, št. 79/99, 124/00, 79/01, 30/02.

⁴¹ Uradni list RS, št. 43/00.

⁴² Pravilnik o programski klasifikaciji izdatkov občinskih proračunov (Uradni list RS, št. 57/05).

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

V Načrtu razvojnih programov Mestne občine Velenje v letih od 2005 do 2009⁴³ je občina načrtovala sredstva za gradnjo parkirišč na Trgu mladosti in na Vodnikovi ulici v skupnem znesku 61.000 tisoč tolarjev, od tega 40.000 tisoč tolarjev v letu 2005; gradnjo parkirne hiše Gorica v znesku 300.000 tisoč tolarjev, od tega 150.000 tisoč tolarjev v letu 2005; ureditev parkirišča in povezavo Fojtove in Ljubljanske ulice v znesku 23.000 tisoč tolarjev; izdelavo projektne dokumentacije za garažne hiše v znesku 8.000 tisoč tolarjev, od tega 4.000 tisoč tolarjev v letu 2005, ter druge manjše investicije. V Obrazložitvi predloga načrta razvojnih programov Mestne občine Velenje za obdobje od 2005 do 2009⁴⁴ niso opredeljeni cilji in pričakovani rezultati, ki jih je občina na področju mirujočega prometa želela doseči. Enako velja za obrazložitev proračuna in rebalansa proračuna za leto 2005, v katerem je občina zmanjšala načrtovana sredstva za nekatere predvidene investicije, pa tega ni posebej obrazložila. Zaradi tega občina tudi ni mogla poročati o doseganju zastavljenih ciljev.

V proračunu za leto 2005 je občina določila 5.000 tisoč tolarjev za nakup in najem parkirnih avtomatov, določila pa je tudi 84.000 tisoč tolarjev sredstev za rekonstrukcijo Kidričeve ceste, 40.000 tisoč tolarjev za obnovo Sončnega parka, 40.000 tisoč tolarjev za ureditev parkirišča na Trgu mladosti in Vodnikovi ulici, 1.000 tisoč tolarjev za sofinanciranje gradnje parkirišč pri pošti, 150.000 tisoč tolarjev za garažno hišo Gorica itd.

Občina ni izvajala v zadostni meri aktivnosti na področju mirujočega prometa v letu 2005, saj ni definirala določljivih kratkoročnih ciljev in zato tudi ni definirala aktivnosti za njihovo doseganje.

2.4 Ali je občina s predpisi uredila mirujoči promet

Občina mora v skladu z ZVCP-1 s predpisi določiti prometno ureditev (tudi ureditev mirujočega prometa) na občinskih cestah in njene posamezne elemente. Ker je občina uredila kot gospodarske javne službe urejanje in vzdrževanje javnih prometnih površin, odvoz nepravilno parkiranih vozil ter upravljanje s parkirišči, 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 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.

⁴³ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 20-c/04.

⁴⁴ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 19/04.

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

- Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Velenje

Z Odlokom o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Velenje⁴⁵ (v nadaljevanju: odlok o ureditvi cestnega prometa) je občina uredila parkiranje. Po odloku o ureditvi cestnega prometa so javne parkirne površine površine označene s prometnimi znaki ali talnimi obeležbami. Rezervirane parkirne površine so javne površine za tovorna vozila, avtobuse, počitniške prikolice in plovila, vozila, ki so označena z znakom za invalide, taksije, vozila avto šole ter površine za hrambo in varovanje vozil. Občina je za ureditev prometa razdelila mesto na območje, zaprto za promet, območje Kardeljevega trga in Stanetove ulice in ostala območja znotraj krajevnih tabel. Po 5. členu odloka o ureditvi cestnega prometa je parkiranje dovoljeno samo na za to določenih površinah.

Javne parkirne površine določi z odredbo župan. Urad za gospodarske javne službe Mestne občine Velenje (v nadaljevanju: urad) z odločbo o postavitvi prometne signalizacije, določi, katerim vozilom je parkirna površina namenjena, omejitve časa parkiranja in obveznost plačila parkirnine. 14. člen odloka o ureditvi cestnega prometa določa območja, kjer se plačuje parkirnine. To območje je omejeno s Šaleško, Kidričevo, Tomšičevo, Jenkovo cesto, reko Pako in Rudarsko cesto, sem spadata tudi parkirišče ob Banki Velenje in del parkirišča ob Nakupovalnem centru. Spremembo območja, kjer se plačuje parkirnine, posebne pogoje urejanja prometa in parkiranja ter višino parkirnine določi župan z odredbo. Območje kratkotrajnega parkiranja (modre cone) zajema del parkirišč ob Rudarski, Šaleški in Prešernovi cesti. Spremembo območij modrih con, posebne pogoje urejanja prometa in parkiranja ter višino parkirnine določi župan z odredbo.

Način parkiranja in plačevanja oziroma neplačevanja parkirnine ter višino parkirnine ali parkiranje z omejenim časom parkiranja brez plačevanja parkirnine določi župan z odredbo (šesti odstavek 16. člena odloka o ureditvi cestnega prometa). Po 17. členu odloka o ureditvi cestnega prometa se parkirnine plačuje⁴⁶ le od ponedeljka do petka, razen ob praznikih, v času, ki ga z odredbo določi župan.

Uporabniki posameznega stanovanja v območju modrih con so po 18. členu odloka o ureditvi cestnega prometa upravičeni do največ dveh abonmajev. Abonmaje izdaja urad, upravičenci abonmajev plačujejo pavšal, ki ga za različne vrste abonmajev z odredbo določi župan.

Na podlagi 19. člena odloka o ureditvi cestnega prometa se upravljanje z javnimi parkirnimi površinami, kjer se plačuje parkirnine, izvaja kot koncesionirana gospodarska javna služba. Po prehodni določbi četrtega odstavka 34. člena odloka o ureditvi cestnega prometa do podelitve koncesije upravljanje s parkirišči izvaja uprava občine.

- Odredba o določitvi območja modrih con

Z Odredbo o določitvi območja modrih con⁴⁷ (v nadaljevanju: odredba o določitvi modrih con) je župan območja modrih con razdelil na:

- cono A s parkirišči znotraj Rudarske, Šaleške in Kidričeve ceste in reke Pake ter parkirišče med objektoma Nove Ljubljanske banke in Hotelom Paka;

⁴⁵ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 2/01, 8/03, 20/04.

⁴⁶ Po tretjem odstavku istega člena se za določena vozila parkirnine ne plačuje.

⁴⁷ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 5/04.

- cono B ob Zdravstvenem centru Velenje na Vodnikovi cesti in na Trgu mladosti ter parkirišče ob večstanovanjski stavbi Tomšičeva 13–15.

- Odredba o določitvi urnika obratovanja modrih con

Z Odredbo o določitvi urnika obratovanja modrih con⁴⁸ (v nadaljevanju: odredba o določitvi urnika) je župan določil, da se bo parkiranje plačevalo vsak delavnik od ponedeljka do petka v coni A med 7.00 in 9.00 uro, v coni B med 7.00 in 15.30 uro.

- Odredba o določitvi cen za plačilo parkirnine znotraj modrih con

Župan je z Odredbo o določitvi cen za plačilo parkirnine znotraj modrih con⁴⁹ (v nadaljevanju: odredba o določitvi cen) 18. 11. 2003 določil cene parkiranja v modri coni.

- Odlok o določitvi gospodarskih javnih služb v Mestni občini Velenje

Občina je v Odloku o določitvi gospodarskih javnih služb v Mestni občini Velenje⁵⁰ (v nadaljevanju: odlok o GJS) v 2. členu določila tudi gospodarske javne službe s področja mirujočega prometa, in sicer urejanje in vzdrževanje javnih prometnih površin, odvoz nepravilno parkiranih vozil ter upravljanje s parkirišči. Urejanje in vzdrževanje javnih prometnih površin ter upravljanje s parkirišči se po 8. členu odloka o GJS zagotavljata z dajanjem koncesij.

- Odlok o določitvi pogojev opravljanja koncesionirane gospodarske javne službe urejanja in vzdrževanja javnih prometnih površin

Občina je sprejela Odlok o določitvi pogojev opravljanja koncesionirane gospodarske javne službe urejanja in vzdrževanja javnih prometnih površin⁵¹ (v nadaljevanju: odlok o določitvi pogojev opravljanja koncesionirane gospodarske javne službe), v katerem je določila obseg dejavnosti, ki je predmet koncesionirane gospodarske javne službe urejanja in vzdrževanja javnih prometnih površin, uporabnike ter razmerje do uporabnikov, javna pooblastila in drugo. Dejavnost, ki je predmet javne službe, obsega urejanje in vzdrževanje kategoriziranih občinskih cest in javnih prometnih površin, vključuje pa tudi letno in zimsko vzdrževanje.

Občina je pri ureditvi mirujočega prometa v glavnem upoštevala določbe ZVCP-1 in to področje uredila s svojimi predpisi, v katerih pa je prepustila, da je župan z odredbo o določitvi modrih con, odredbo o določitvi urnika in odredbo o določitvi cen določil elemente prometne ureditve s področja mirujočega prometa.

Občina pri urejanju mirujočega prometa ni upoštevala 7. člena ZGJS, ki določa, da se način oblikovanja virov financiranja gospodarskih javnih služb določi z odlokom (s predpisom iz 3. člena zakona) ter 59. člena ZGJS, ki določa, da mora občina določiti način in postopek oblikovanja ter določanja cen javnih dobrin.

⁴⁸ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 13/03.

⁴⁹ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 13/03, 5/04, 21/04.

⁵⁰ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 13/93, 2/00.

⁵¹ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 5/03.

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 v odloku o GJS določila, da se urejanje in vzdrževanje javnih prometnih površin ter upravljanje s parkirišči opravljata kot obvezna lokalna gospodarska javna služba in zagotavljata z dajanjem koncesij.

3.1.1 Razmerje med občino in koncesionarjem

Občina je 3. 2. 1998 sprejela Odlok o določitvi pogojev opravljanja koncesioniranih gospodarskih javnih služb urejanja in vzdrževanja javnih prometnih površin, javnih zelenih površin, javne snage in čiščenja javnih površin ter izobešanje zastav⁵² (v nadaljevanju: odlok o določitvi pogojev GJS), 27. 5. 2003 pa je sprejela odlok o določitvi pogojev opravljanja koncesionirane gospodarske javne službe. Koncesionirana javna služba urejanje in vzdrževanje kategoriziranih občinskih cest in javnih prometnih površin (parkirišča, pločniki, kolesarske steze, pešpoti, prehodi, trgi) vključuje letno in zimsko vzdrževanje. V odloku o določitvi pogojev opravljanja koncesionirane gospodarske javne službe je določeno, da se gospodarska javna služba financira iz proračuna, koncesionar pa mora plačati varščino v višini 5 odstotkov od vrednosti enoletne realizacije koncesije. Razmerja med občino in koncesionarjem se uredijo s pogodbo.

Občina je 22. 10. 2001 s PUP, podjetjem za urejanje prostora, d. d., Velenje (v nadaljevanju: PUP Velenje) sklenila koncesijsko pogodbo za vzdrževanje kategoriziranih javnih cest in javnih prometnih površin v Mestni občini Velenje⁵³ (v nadaljevanju: koncesijska pogodba) in aneks št. 5/2005⁵⁴ k navedeni pogodbi.

⁵² Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 2/98.

⁵³ Št. 2745/01 z dne 22. 10. 2001.

⁵⁴ Z dne 3. 3. 2005.

Predmet koncesijske pogodbe je opravljanje gospodarske javne službe vzdrževanja kategoriziranih občinskih cest in javnih prometnih površin v občini. S to pogodbo koncedent podeljuje koncesionarju izključno pravico za izvajanje koncesionirane gospodarske javne službe vzdrževanja kategoriziranih občinskih cest in javnih prometnih površin za območje A na območju občine za dobo 5 let z možnostjo podaljšanja za največ 3 leta brez javnega razpisa. Koncesijska pogodba določa, da v začetku leta trajanja koncesije občina z koncesionarjem sklene dodatek k pogodbi, v katerem določi obseg in vrednost del za tekoče leto. V aneksu št. 5/2005 k koncesijski pogodbi je določeno, da znaša vrednost del vzdrževanje kategoriziranih občinskih cest in javnih prometnih površin (območje A) 87.531 tisoč tolarjev.

3.1.2 Prihodki od parkiranja in odhodki za vzdrževanje parkirišč

Mestni svet je 30. 11. 2004 sprejel Odlok o proračunu Mestne občine Velenje za leto 2005⁵⁵, 5. 7. 2005 Odlok o spremembi in dopolnitvi odloka o proračunu Mestne občine Velenje za leto 2005⁵⁶ in 15. 11. 2005 Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o proračunu Mestne občine Velenje za leto 2005⁵⁷. Mestni svet občine je 25. 4. 2006 sprejel Odlok o zaključnem računu proračuna Mestne občine Velenje za leto 2005⁵⁸.

3.1.2.1 Prihodki od parkirnin

Prihodki od parkirnin so bili v proračunu občine za leto 2005 načrtovani v znesku 15.932 tisoč tolarjev, v zaključnem računu proračuna občine za leto 2005 pa so izkazani v znesku 17.416 tisoč tolarjev in predstavljajo manj kot odstotek vseh izkazanih prihodkov občine.

3.1.2.2 Odhodki za parkirišča

Občina je v proračunu za leto 2005 načrtovala sredstva, ki se nanašajo na področje mirujočega prometa na več področjih (najmanj na področjih 10, 11, 22). Odhodki, ki se nanašajo na vzdrževanje parkirnih mest, so zajeti v stroških vzdrževanja cest, zato v proračunu niso posebej načrtovani in niso prikazani v zaključnem računu. Enako velja tudi za investicijske odhodke, ki se nanašajo na gradnjo parkirišč, ulic in cest.

V obrazložitvi proračuna za leto 2005 občina pri načrtovanih gradnjah in rekonstrukcijah parkirišč ni določila konkretnih in merljivih ciljev (niti števila dodatnih parkirnih mest) ter aktivnosti, projektov oziroma nalog, ki jih je treba izvesti, da se cilji lahko uresničijo. Prav tako iz obrazložitve zaključnega računa proračuna za leto 2005 ni razvidno, zakaj večina načrtovanih vlaganj ni bila realizirana.

Občina je v proračunu za leto 2005 določila sredstva za urejanje parkirišč, ulic in cest, s katerimi bi uredili tudi parkirne prostore v skupnem znesku 324.000 tisoč tolarjev (povezava s točko 2.3). Občina je omenjena sredstva realizirala v znesku 59.982 tisoč tolarjev, od tega sredstva v znesku 42.170 tisoč za

⁵⁵ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 20-a/04.

⁵⁶ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 10/05.

⁵⁷ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 20/05.

⁵⁸ Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 17/06.

rekonstrukcijo Kidričeve ceste, sredstva v znesku 15.926 za obnovo parkirišč v Sončnem parku, sredstva v znesku 1.380 tisoč tolarjev za nakup in najem parkirnih avtomatov in sredstva v znesku 504 tisoč tolarjev za pripravo projektne dokumentacije.

V obrazložitvi proračuna za leto 2005 občina ni določila števila parkirnih mest, niti niso določeni drugi konkretni in merljivi cilji za področje mirujočega prometa (na primer prihodki od izrečenih denarnih kazni zaradi nepravilnega parkiranja, število kupljenih in najetih parkirnih avtomatov).

Občina v svojih dokumentih ni jasno, konkretno in vrednostno opredelila ciljev, ki naj bi jih dosegla v letu 2005. Za cilje, ki si jih je zastavila, ni določila aktivnosti, projektov oziroma nalog, ki jih je treba izvesti, da se cilji lahko uresničijo.

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 ZKKN⁵⁹ 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.

Občina je v 15. členu odloka o določitvi pogojev GJS določila, da mora koncesionar voditi in ažurirati kataster in ostale zbirke podatkov v predpisani obliki, vendar jih podrobneje ne določa niti v koncesijski pogodbi, niti nima evidentiranih v svojih poslovnih knjigah.

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.

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).

Občina je imela v letu 2005 za potrebe mirujočega prometa evidentiranih 656 plačljivih parkirnih mest v modri coni, od tega 518 parkirnih mest v coni A in 138 parkirnih mest v coni B. Poleg tega je imela občina evidentiranih 440 parkirnih mest, kjer je časovno neomejeno brezplačno parkiranje, in 90 parkirnih mest v zasebni lasti, ki so neplačljiva.

⁵⁹ Zakon je z uveljavitvijo ZUreP-1 prenehal veljati 1. 1. 2003.

Občina razpolaga s podatki o številu parkirnih mest, ki so pomembni za vodenje uspešne prometne politike in načrtovanje potrebnih sredstev za vzdrževanje javnih parkirnih površin.

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 13. člena odloka o ureditvi cestnega prometa so za parkiranje motornih vozil na območju občine namenjene naslednje javne parkirne površine:

- parkirne površine, določene s prometno signalizacijo kot parkirni prostor, kjer se parkirnina ne plačuje;
- parkirne površine, določene s prometno signalizacijo kot parkirni prostor, kjer se plačuje parkirnina;
- območje kratkotrajnega parkiranja (modre cone), označene z modro črto in prometno signalizacijo, namenjene časovno omejenemu parkiranju, kjer se plačuje parkirnina;
- površine ob javnih cestah, kjer po zakonskih predpisih o varnosti cestnega prometa ali s prometno signalizacijo parkiranje ni prepovedano.

Župan je z odredbo o določitvi modrih con in odredbo o določitvi urnika določil parkirne površine, ki predstavljajo modro cono, in čas, v katerem se plačuje parkirnina.

V letu 2005 so na javnih parkiriščih v občini veljali naslednji parkirni režimi:

- brezplačno časovno neomejeno parkiranje na 440 parkirnih mestih,
- časovno neomejeno parkiranje v modri coni A, kjer je parkiranje plačljivo od 7. do 9. ure na 518 parkirnih mestih, ter
- časovno neomejeno parkiranje v modri coni B, kjer je parkiranje plačljivo od 7. do 15.30 ure na 138 parkirnih mestih.

Pojasnilo občine

Z veljavnimi parkirnimi režimi, ki so bili uveljavljeni na podlagi projekta modre cone, je občina želela povečati dostopnost javnih in drugih storitev in obiskovalcem mesta. Uvedba plačevanja parkirnine je predstavljala novost, za katero je občina pričakovala različen odziv pri uporabnikih. V centru mesta je večina upravnih organov, bank, zdravstvenih ustanov, trgovin in stanovanjsko naselje, zato je bil skrbno načrtovan parkirni režim, ki se bo s hitrimi spremembami prilagajal uporabnikom. Zato je v odloku o ureditvi prometa določeno območje mesta, v katerem se bo plačevala parkirnina ter natančno območje plačevanja, čas plačevanja in cena, ki jo določa župan. Območje plačevanja parkirnine je ostalo znotraj območja, določenega z odlokom o ureditvi prometa. Čas plačevanja in cene parkiranja se niso spreminjali.

Iz navedenega izhaja, da je občina zagotavlja oblike parkiranja, ki zadovoljujejo potrebe po parkiranju, 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 nudenih 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).

Župan je z odredbo o določitvi cen določil naslednje cene parkiranja:

- cena ure parkiranja znotraj cone A je 200 tolarjev, znotraj cone B pa 100 tolarjev;
- cena letnega abonmaja za prvo osebno vozilo na stanovanje v coni A je 2 tisoč tolarjev, v coni B pa 4 tisoč tolarjev, za drugo osebno vozilo na stanovanje pa znaša cena letnega abonmaja v obeh conah 8 tisoč tolarjev;
- cena letnega abonmaja za pravne osebe, lastnike parkirnih prostorov, ki so jih predali v upravljanje občini za vzpostavitev režima modrih con, je 8 tisoč tolarjev;
- cena letne karte, ki ni vezana na cono, je 48 tisoč tolarjev;
- invalidi imajo parkiranje znotraj modrih con brezplačno.

Pojasnilo občine

Odločitev, da župan z odredbo določi urnik in ceno parkiranja, je sprejel mestni svet v odloku o ureditvi prometa. V času priprav na uvedbo veljavnega parkirnega režima je potekala javna razprava o območju parkiranja, urniku in ceni. Predlagane in potrjene rešitve so predstavljele kompromis med stališči različnih uporabnikov, upoštevane pa so tudi izkušnje

drugih mest. Vzpоставljen je bil sistem, ki je operativen in prilagodljiv in ga doslej ni bilo potrebno spreminjati v obsegu, ki bi zahteval odločanje v mestnem svetu.

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

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

	Mestna občina Velenje	Mestna občina Ljubljana	Mestna občina Maribor	Mestna občina Celje	Mestna občina Kranj	Občina Piran
Povprečna mesečna neto plača (v tolarjih)	166.088	203.156	174.355	176.557	181.164	173.646
Najcenejše parkiranje (v tolarjih)	100/uro	220/dan	100/uro	350/dan	100/pol ure	150/uro
Najdražje parkiranje (v tolarjih)	200/uro	200/dve uri	200/uro	400/dan 200/uro	100/pol ure	200/uro
Minut dela za najcenejše parkiranje	6/uro	11/dan	6/uro	21/dan	3/pol ure	9/uro
Minut dela za najdražje parkiranje	13/uro	10/dve uri	12/uro	24/dan 12/uro	3/pol ure	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 uro najcenejšega parkiranja na javnih parkiriščih porabi znesek, ki ga zasluži v šestih minutah dela, za uro najdražjega parkiranja pa zasluži v 13 minutah dela. V primerjavi z izbranimi občinami je cena najcenejšega parkiranja v Velenju primerljiva s cenami v Mariboru.

Na podlagi veljavnih cen parkiranja v letu 2005 je občina ocenila potencialne prihodke od parkirnin na javnih parkiriščih v znesku na 77.685 tisoč tolarjev. Primerjava potencialnih in dejansko realiziranih parkirnin v modri coni (17.416 tisoč tolarjev) v letu 2005 kaže, da je bilo realiziranih le 22 odstotkov potencialnih parkirnin, kar bi lahko pomenilo, da plačljiva parkirišča niso zasedena, ker je v centru mesta in v neposredni bližini plačljivih parkirišč tudi sorazmerno veliko številu neplačljivih parkirnih mest.

Pojasnilo občine

Podatek o izkoriščenosti parkirišč ni realen in ne odraža dejanskega stanja, ker gre za odprt sistem parkiranja na relativno velikem območju, ki ga ni mogoče popolnoma nadzorovati. Razen tega pa potencialnih prihodkov ni mogoče realno uresničiti, ker parkirna mesta zasedajo vozila z letnimi kartami in abonmaji. Usmeritev občine je zagotovitev prostih parkirnih mest po ugodni ceni in na ta način zagotovitev dinamike mestnega jedra, kar je z veljavno prometno ureditvijo občina dosegla.

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 Velenje	Mestna občina Ljubljana	Mestna občina Maribor	Mestna občina Celje	Mestna občina Kranj	Občina Piran
Prihodki od vseh parkirnin (v tisoč tolarjih)	17.416	648.945	144.528	294.667	1.898	191.359
Globe (v tisoč tolarjih)	9.972	397.303	82.648	23.525	44.775	31.113
SKUPAJ prihodki od parkirnin in glob (v tisoč tolarjih)	27.388	1.046.248	227.176	318.192	46.673	222.472
Odstotek glob v prihodkih od vseh parkirnin	57	61	57	8	–	16
Odstotek glob v skupnih prihodkih	36	38	36	7	96	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 okoli 36 odstotkov in da globe dosegajo 57 odstotkov prihodkov parkiranja, kar je primerljivo z Ljubljano in Mariborom, vendar so prihodki od parkirnin in prihodki od izrečenih denarnih kazni zaradi nepravilnega parkiranja v Velenju bistveno manjši kot v Ljubljani ali Mariboru.

Pojasnilo občine

Občina pri urejanju mirujočega prometa ni zasledovala cilja ustvarjanja prihodkov, ampak dostopnost do mestnega jedra, kar je tudi dosegla.

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 proračuna⁶⁰ (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 proračuna⁶¹ in 10. členom navodila za pripravo 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 kazalce, 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 poročila 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 kazalcev (indikatorjev), zato tudi ni mogla spremljati postavljenih ciljev.

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.

⁶⁰ Uradni list RS, št. 12/01.

⁶¹ Uradni list RS, št. 45/02.

5. MNENJE

Revizijo smo izvedli z namenom izreči mnenje o smotrnosti poslovanja Mestne občine Velenje 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 revizij⁶².

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, izpyaja 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. V odloku o ureditvi prometa je občina določila območje mesta, v katerem se plačuje parkirnine. Županu je v nasprotju z določili ZVCP-1 in ZLS, da občina s predpisi določi prometno ureditev, dala pooblastilo, da z odredbo spreminja oziroma določa prometno ureditev (tudi višino parkirnine), čeprav župan ne more sprejemati predpisov.

Pri *uresničevanju in spremljanju ukrepov na področju mirujočega prometa je bila občina uspešna*. Občina ima podatke o infrastrukturi na področju mirujočega prometa, kar pomeni, da razpolaga s pomembnimi podatki za vodenje uspešne prometne politike. Zagotavlja različne oblike parkiranja, tako za krajši čas kot za celodnevno parkiranje. Z uvedbo modrih con je uveljavila parkirni režim, ki povečuje dostopnost javnih in drugih storitev ter obiskovalcem mesta, uvedla plačevanje parkirnine v centru mesta, hkrati pa zagotovila sorazmerno veliko število neplačljivih javnih parkirnih mest v neposredni bližini mesta.

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*.

⁶² Uradni list RS, št. 41/01.

6. ZAHTEVA ZA PREDLOŽITEV ODZIVNEGA POROČILA

Mestna občina Velenje 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 nesmotrnosti 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 nesmotrnosti. 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 parkirne površine in prometno ureditev na njih ter 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 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 parkirin, 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 poslovanja⁶³. 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 Velenje krši obveznost dobrega poslovanja, bo ravnalo v skladu s sedmim do štirinajstim odstavkom 29. člena ZRacS-1.

⁶³ Tretja točka prvega odstavka 37. člena Poslovnika Računskega sodišča Republike Slovenije, Uradni list RS, št. 91/01.

7. PRIPOROČILA

Mestni občini Velenje 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: 1215-22/2006-18

Datum: 30. maja 2008

Tomaž Vesel,
prvi namestnik predsednika

Poslano:

1. Mestni občini Velenje, 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

