



RAČUNSKO SODIŠČE
REPUBLIKE SLOVENIJE



Revizijsko poročilo

Politika mirujočega prometa
Mestne občine Maribor



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 Maribor



Računsko sodišče je revidiralo *smotrnost poslovanja Mestne občine Maribor v delu, ki se nanaša na politiko mirujočega prometa*. Občina ima 111.073 prebivalcev v 11 mestnih četrtih in 6 krajevnih skupnostih, je ustanoviteljica ali soustanoviteljica 51 javnih zavodov, 5 javnih podjetij in javnega sklada. Mesto Maribor je gospodarsko in kulturno središče severovzhodne Slovenije. Zaradi svoje upravne, kulturne, izobraževalne in gospodarske vloge je izpostavljeno močnim dnevnim in tedenskim migracijam.

Cilj revizije je bil izrek mnenja o smotrnosti 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 občina pri opravljanju nalog s področja politike mirujočega prometa ni bila uspešna, ker:

- *ne izvaja uspešno sistema, ki ureja mirujoči promet*. Občina ni ugotavljala potreb in analizirala stanja, ni sprejela strategije razvoja občine, ni določila ciljev na področju mirujočega prometa, prav tako pa pri sprejemanju predpisov ni v celoti upoštevala zakonodaje s področja mirujočega prometa;
- *ni bila uspešna pri uresničevanju in spremljanju ukrepov na področju mirujočega prometa v letu 2005*. Razmerij z izvajalcem gospodarske javne službe ni natančno opredelila in ni v celoti upoštevala pogodbenih določil pri izvajanju gospodarske javne službe – vzdrževanje in upravljanje javnih parkirišč, ker ni natančno določila objektov in naprav, ki so bili dani v upravljanje. Občina je prihodke od parkirnin, v

nasprotju z ustanovitvenim aktom javnega podjetja, vključila med prihodke proračuna, poleg tega pa prihodkov od parkirnin ni nadzorovala in ni preverjala, ali so ustvarjeni prihodki od parkirnin na parkirno mesto ustrezni. Občina je v letu 2005 razpolagala s prihodki od parkirnin in plačanih glob zaradi nepravilnega parkiranja, ki so za 2,6-krat presegli stroške vzdrževanja parkirišč. Tako je ustvarila sredstva, ki bi lahko bila dobro izhodišče za uspešen razvoj mirujočega prometa v občini, vendar jih ni uporabila za razvoj na tem področju. Občina nima zbirk podatkov o infrastrukturi na področju mirujočega prometa, zato nima podlag za oceno ustreznosti trenutnega stanja in načrtovanje na področju mirujočega prometa. Prometno ureditev mirujočega prometa je urejala zgolj s prometno signalizacijo, ni pa je določila s predpisom. Iz sprejetih cenikov parkiranja pa izhaja, da je občina zagotavljala zgolj kratkotrajne oblike parkiranja, zanemarjala pa potrebe po celodnevem parkiranju;

- *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 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 Odgovorni osebi.....	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.....	22
2.2.3 Lokalna agenda 21 – Program varstva okolja v mestni občini Maribor	23
2.3 ALI JE OBČINA DOLOČILA CILJE IN SREDSTVA NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA ZA LETO 2005.....	25
2.4 ALI JE OBČINA S PREDPISI UREDILA MIRUJOČI PROMET.....	26
3. ALI OBČINA URESNIČUJE IN SPREMLJA UKREPE NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA	29
3.1 NA KAKŠEN NAČIN OBČINA UPRAVLJA Z JAVNIMI PARKIRNIMI POVRŠINAMI	29
3.1.1 Razmerje med občino in javnim podjetjem.....	29
3.1.2 Prihodki od parkiranja in odhodki za vzdrževanje parkirišč	30
3.1.2.1 Prihodki od parkirin.....	30

3.1.2.2	Odhodki za vzdrževanje parkirišč in ravnanja z nepravilno parkiranimi in zapuščenimi vozili	31
3.2	ALI IMA OBČINA PODATKE O OBSTOJEČI INFRASTRUKTURI NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA.....	32
3.3	ALI JE CENOVNA POLITIKA NA PODROČJU MIRUJOČEGA PROMETA USTREZNA	33
4.	ALI JE OBČINA POROČALA O URESNIČEVANJU ZASTAVLJENIH CILJEV NA PODROČJU POLITIKE MIRUJOČEGA PROMETA V LETU 2005	37
5.	MNENJE	39
6.	ZAHTEVA ZA PREDLOŽITEV ODZIVNEGA POROČILA	40
7.	PRIPOROČILA	42

1. PREDSTAVITEV REVIZIJE

Revizijo smotrnosti poslovanja Mestne občine Maribor, Ulica heroja Staneta 1, Maribor (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 dati morebitne predloge za njeno spremembo ter

¹ Uradni list RS, št. 11/01.

² Št. 1215-18/2006-2.

- zagotoviti prenos izkušenj med občinami.

Cilj revizije je bil izrek mnenja o smotrnosti poslovanja občine na področju politike mirujočega prometa z vidika uspešnosti. Revizija smotrnosti 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 smotrnosti 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 147,5 kvadratnega kilometra in ima 111.073 prebivalcev³. Glede na število prebivalcev (več kot 100 tisoč) je uvrščena v prvo skupino občin⁴. Ima 11 mestnih četrti⁵ in 6 krajevnih skupnosti⁶. Mestne četrti in krajevne skupnosti so pravne osebe. Območja mestnih četrti in krajevnih skupnosti so določena v statutih mestnih četrti in krajevnih skupnosti. Občina je ustanoviteljica ali soustanoviteljica 51 javnih zavodov, 5 javnih podjetij in javnega sklada.

Mesto Maribor je drugo največje mesto v Republiki Sloveniji in je gospodarsko in kulturno središče severovzhodne Slovenije. Leži na presečišču prometnih poti iz srednje jugovzhodno Evropo ter iz zahodne Srednje Evrope v Panonsko nižino⁷. Zaradi svoje upravne, kulturne, izobraževalne in gospodarske vloge je izpostavljeno močnim dnevnim in tedenskim migracijam.

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 1. 1. 2005).

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

⁵ Koroška vrata, Center, Ivan Cankar, Studenci, Magdalena, Tabor, Nova vas, Tezno, Pobrežje, Brezje - Dogošče - Zrkovci in Radvanje.

⁶ Bresternica - Gaj, Kamnica, Malečnik - Ruperče, Razvanje, Limbuš in Pekre.

⁷ <http://maribor.uni-mb.si/vodnik/1250/predstav.htm> z dne 26. 3. 2007.

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

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

Iz navedenih podatkov je razvidno, da je povprečna plača v občini v letu 2005 zaostajala za slovenskim povprečjem, stopnja brezposelnosti pa je bila višja od 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.

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

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.

mirujočega prometa je zato tesno povezana s področji načrtovanja prostorskega razvoja in posegi v prostor, varstvo 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 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 ter 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.

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. 83/04, 35/05, 69/05, 108/05.

Občinski 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 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

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.

Republike Slovenije²²; sprejeti ju morajo v skladu s 171. členom ZUreP-1 najpozneje v treh letih po 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 zasnovo 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.

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

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 in drugim 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, 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)	88.118
Število aktivnega prebivalstva na dan 31. 12. 2005	68.496
Število vseh javnih parkirnih mest na dan 31. 12. 2005	ni podatka
• neplačljivih parkirnih mest	ni podatka
• plačljivih parkirnih mest	1400
Število zasebnih parkirnih mest na dan 31. 12. 2005	ni podatka
• neplačljivih parkirnih mest	ni podatka
• plačljivih parkirnih mest	ni podatka
Število javnih neplačljivih parkirnih mest na prebivalca	ni podatka
Število javnih plačljivih parkirnih mest na prebivalca	0,01
Število plačljivih parkirnih mest na aktivnega prebivalca	0,02
Število registriranih osebnih vozil na dan 31. 12. 2005	66.049
Število vozil na neplačljivo javno parkirno mesto	ni podatka
Število vozil na plačljivo javno parkirno mesto	47
Prihodki od parkirnin v letu 2005 (v tisoč tolarjih)	144.528
Prihodki na plačljivo parkirno mesto v letu 2005 (v tisoč tolarjih)	103
Porabljena sredstva za parkirišča v letu 2005 na plačljivo parkirno mesto (v tisoč tolarjih)	63
Prihodki od izrečenih glob zaradi nepravilnega parkiranja v letu 2005 (v tisoč tolarjih)	82.648
Prihodki od izrečenih glob zaradi nepravilnega parkiranja v letu 2005 na plačljivo parkirno mesto (v tisoč tolarjih)	59

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_statističnih_podatkov_s_področja_prometa/leto_2005/z_dne_26_3_2007;
- dopis občine.

1.4.3 Odgovorni osebi

- Boris Sovič, župan občine do 4. 12. 2006, in
- Franc Kangler, župan občine od 5. 12. 2006.

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

Primerjave kažejo, da je v občini Maribor manjše število parkirnih mest na registrirano osebno vozilo in aktivnega prebivalca kot v Ljubljani, Celju in Kranju. Za Maribor ni podatkov o neplačljivih parkirnih mestih. Število registriranih osebnih vozil na eno plačljivo parkirno mesto (47) pa je bistveno višje od števila registriranih osebnih vozil na javno parkirno mesto v izbranih mestih, kar kaže na pomanjkanje parkirnih mest in neustrezno politiko mirujočega prometa. Razmerje med parkirnimi mesti in aktivnimi prebivalci v občini (0,02) je prav tako manj ugodno, kot v izbranih mestih, kjer je število parkirnih mest na aktivnega prebivalca večje.

Občina med revizijo ni predložila dokumenta, iz katerega bi bilo razvidno, da je v letu 2005 ugotavljala potrebe občanov, gospodarskih subjektov, dnevnih migrantov in drugih voznikov po parkirnih mestih ter vrste potreb po parkirnih mestih. Občina ne spremlja elementov, ki kažejo spreminjanje potreb v času. Poznavanje potreb je eden izmed bistvenih elementov za vodenje uspešne politike mirujočega prometa.

Pojasnilo občine

Občina se zaveda problematike mirujočega prometa, zato je naročila Razvojni program za področje parkiranja, ki bo vseboval analizo obstoječega stanja in določil strategijo 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-1²⁷.

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 in sprejela:

- Lokalno agendo 21 – Program varstva okolja v mestni občini Maribor²⁸ (v nadaljevanju: agenda 21) in
- prostorske akte.

²⁷ 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.

²⁸ Medobčinski uradni vestnik, št. 24/01.

2.2.1 Strategija na področju mirujočega prometa

Občina se je k sprejemu dolgoročne prometne strategije zavezala s sprejemom agende 21, je pa aktivnosti za izdelavo dolgoročne prometne strategije začela že pred sprejemom te agende. Dokument z naslovom Dolgoročna prometna strategija – Prometna politika Mestne občine Maribor (v nadaljevanju: dolgoročna prometna strategija) je bil pripravljen v letu 2001, v njem pa bile opredeljene "teze za sprejem prometne politike Mestne občine Maribor", novelirane na osnovi podatkov Urbanistične zasnove mesta Maribor in Razvojnih usmeritev za prometno politiko mesta Maribor.

V dolgoročni prometni strategiji je občina kot temeljni cilj mestne prometne politike določil human, zdrav in racionalen način življenja v mestu, za doseg tega cilja pa je treba temeljito spremeniti potovalne navade in zagotoviti možnost izbire različnih prevoznih sredstev, racionalizirati dnevno uporabo osebnega avtomobila, doseči višjo raven prometne kulture in tolerantnosti pri vseh udeležencih v prometu.

V dolgoročni prometni strategiji so na področju parkirne politike za uresničitev navedenih ciljev določeni naslednji ukrepi:

- izdelava katastra javnih in ostalih parkirišč na celotnem območju mesta;
- ugotavljanje obstoječih in ocenjevanje pričakovanih parkirnih potreb ter določanje ustreznih parkirnih režimov;
- delovanje služb mestne uprave, upravne enote, policije in sredstev javnega obveščanja usmeriti v zagotavljanje pogojev za postopno spremembo načina dnevnih potovanj; spreminjanje potovalnih navad in miselnosti občanov, zagotavljanje večje vloge javnega prevoza, kolesarjenja in peščenja v dnevnih mestnih potovanjih;
- s cenovno politiko vplivati na oblikovanje novih parkirnih potreb in ureditev ter del sredstev od parkirin usmerjati v aktivnosti za zagotavljanje "mehke mobilnosti";
- organiziranje ustrezne javne ali "koncesionirane" parkirne službe ter analiziranje uspešnosti njenega delovanja, izpopolnjevanja in posodabljanja;
- zagotavljanje nadzora nad parkiranjem (občinska redarska služba).

Dolgoročno prometno strategijo sta leta 2001 obravnavala odbor občinskega sveta (odbor za komunalne in gospodarske javne službe) in mestni svet. Odbor je predlagal, da se usmeritve dolgoročne prometne strategije vključijo v štiriletni razvojni načrt občine in upoštevajo pri oblikovanju vsakoletnega proračuna z načrtovanjem sredstev za njeno izvajanje. Prav tako je navedeni odbor menil, da cilj politike mirujočega prometa ne bi smel biti kaznovanje voznikov zaradi nepravilnega parkiranja, ampak bi morala občanom omogočiti pravilno parkiranje z izgradnjo garažnih hiš, označevanjem parkirišč itd.

Mestni svet je ob obravnavanju prometne strategije podal predloge, med katerimi se na politiko mirujočega prometa nanaša pobuda po organizaciji velikih parkirišč na vhodu v mesto z brezplačnim ali poceni prevozom v mesto in dopolnitev sistema parkiranja na uro z možnostjo vnaprejšnjega plačila parkiranja za daljši čas. Mestni svet je v prvi obravnavi strategije opozoril tudi na pomen parkiranja v središču mesta za razvoj turizma ter ohranjanje manjših trgovin in lokalov. Ob drugi obravnavi prometne strategije je mestni svet sprejel sklep, da se gradivo umakne iz obravnave, da se pripravijo konkretni ukrepi, določi prioriteta izvajanja in da se gradivo predloži v ponovno obravnavo. Med revizijo občina ni predložila dokazil o nadaljevanju aktivnosti za sprejem dolgoročne prometne strategije, je pa leta 2003

pristopila k izdelavi razvojnega programa za področje parkiranja. Dokument z naslovom Razvojni program za področje parkiranja – vmesno poročilo je bil izdelan februarja 2005²⁹.

Razvojni program za področje parkiranja – vmesno poročilo predstavlja strokovne podlage za oblikovanje razvojnega plana za urejanje javnih parkirnih površin v širšem središču mesta Maribor³⁰, za zagotavljanje "trajnostne mobilnosti" pa določa naslednje cilje, ki pa časovno niso določeni. To so:

- višja prometna varnost,
- manj hrupa, izpušnih plinov in rabe površin zaradi prometa,
- reduciranje dominantne vloge avtomobilov v življenju na ulicah,
- prostorska in urbana integracija ceste,
- optimiranje razpoložljive infrastrukture,
- upoštevanje vseh in ne samo prometnih zahtev,
- mobilnost in dostopnost za vse vrste prometa.

Občina med revizijo ni predložila dokumentacije, ki bi izkazovala aktivnosti pri urejanju mirujočega prometa na podlagi navedenega razvojnega programa za področje parkiranja. Predstavlja pa eno od strokovnih podlag za sprejem dolgoročne strategije in ciljev na področju mirujočega prometa.

2.2.2 Načrtovanje prostorskega razvoja

Temeljna prostorska akta, s katerima je občina določila smeri razvoja v letu 2005, v obdobju, ko se je izvajala revizija, sta Dolgoročni plan občine Maribor za obdobje 1986–2000³¹ (v nadaljevanju: dolgoročni plan) in Družbeni plan Mesta Maribor za obdobje 1986–1990³² s prostorskimi sestavinami (v nadaljevanju: družbeni plan), sprejeta na podlagi Zakona o urejanju prostora³³.

Občina je navedena dokumenta spremenila in dopolnila decembra 2000 z Odlokom o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje mestne občine Maribor v letu 2000 zaradi urbanistične zasnove mesta Maribor³⁴, ki določa tudi cilje urejanja mirujočega prometa. Odlok določa, da je eden izmed glavnih ciljev razbremenitev centralnih mestnih območij. Zaradi koncentracije javnih funkcij so potrebe po parkirnih površinah velike, s celovitim urejanjem mirujočega prometa pa je treba doseči:

- sproščanje vozišč za tekoči promet;

²⁹ Osnutek končnega poročila je bil izdelan novembra 2006.

³⁰ Območje obravnave je definirano s projektno nalogo in obsega prostor med železniško progo na vzhodu, mestnim parkom na severu, Koroškim mostom na zahodu in Ul. Pariške komune in Poljane na jugu (357 hektarjev). To je območje širšega mestnega središča z vsemi upravnimi funkcijami, šolami, kulturnimi in zdravstvenimi ustanovami, storitvenimi dejavnostmi, z železniško postajo in glavno avtobusno postajo. Je območje z največjo koncentracijo pomembnih ciljev potovanj s približno 50 odstotkov vseh delovnih mest v mestu in 25 tisoč prebivalci in gosti gradbeno strukturo.

³¹ Medobčinski uradni vestnik, št. 1/86, 16/87, 19/87, 7/93, 8/93, 8/94, 5/96, 6/96, 27/97, 6/98, 11/98, 26/98.

³² Medobčinski uradni vestnik, št. 12/86, 20/88, 22/88, 3/89, 2/90, 3/90, 16/90, 7/92, 7/93, 8/93, 8/94, 5/96, 6/96, 27/97, 6/98, 11/98, 26/98.

³³ Uradni list SRS, št. 18/84, 15/89.

³⁴ Medobčinski uradni vestnik, št. 2/01.

- sproščanje površin za pešce in kolesarje ter
- optimalno razmestitev parkirnih površin glede na potrebe v določenem času in prostoru.

ZUreP-1³⁵ 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 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. V letu 2006 je občina sprejela program priprave strategije prostorskega razvoja občine, v njem pa ni zagotovila, da bo strategija prostorskega razvoja občine sprejeta do zakonsko določenega roka, to je do 18. 6. 2007. Občina programa priprave prostorskega reda občine ni sprejela.

Pojasnilo občine

Ker je občina pričakovala sprejetje ZPNačrt, ki bo na novo uredil postopke sprejemanja prostorskih aktov in nadomestil ZUreP-1, ni sprejela programa priprave prostorskega reda občine. Sprememba predpisov je organizacijsko in vsebinsko vplivala na pripravo strategije prostorskega razvoja občine, njena priprava je bila celo ustavljena in se nadaljuje kot priprava občinskega prostorskega načrta. Novi prostorski akti države še niso pripravljene, čeprav jih je potrebno upoštevati pri pripravi prostorskih aktov občine. Občina načrtuje, da bo občinski prostorski načrt sprejela predvidoma novembra 2009, tj. v 24 mesecih po uveljavitvi Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega prostorskega načrta ter pogojih za določitev območij sanacij razpršene gradnje in območij za razvoj in širitev naselij (Uradni list RS, št. 99/07).

2.2.3 Lokalna agenda 21 – Program varstva okolja v mestni občini Maribor

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

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.

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.

Mestni svet je na podlagi 50. in 92. člena Zakona o varstvu okolja³⁶ 10. 9. 2001 sprejel agendo 21. Agenda 21 obsega oceno stanja po področjih, ki vplivajo na okolje (na primer promet, energetika, turizem), prioritete ter cilje in strategijo za njihovo doseganje, okvirni program za obdobje do leta 2008 ter program ukrepov za štiriletno obdobje, to je do leta 2004, med katerimi je tudi izdelava prometne strategije. Agenda 21 je izhodišče za pripravo finančnih načrtov in načrtov štiriletnih razvojnih programov občine za omenjena področja, občina pa mora dopolniti občinske strategije ter izdelati operativne programe.

Agenda 21 določa, da je treba v prometno politiko vnesti tudi okoljevarstvene komponente, ker promet povzroča onesnaževanje okolja (emisije v zrak, onesnaževanje vode in tal z odpadki, hrup) in predstavlja tveganje za okolje (nesreče z nevarnimi snovmi). Glede mirujočega prometa agenda 21 določa, da je treba v planske dokumente občine vključiti gradnjo severne obvoznice in preusmeriti promet iz centra mesta, ker mirujoči promet ogroža prosto gibanje pešcev in kolesarjev ter poslabšuje kakovost bivalnega okolja.

Občina je v letu 2005 izhajala iz dolgoročnih družbenih ciljev in prostorskih sestavin, ki so veljali za obdobje med letoma 1986 in 2000. V agendi 21 je določila cilje³⁷ in ukrepe za doseganje ciljev za obdobje do leta 2004 in do leta 2008, kar pomeni, da je imela usmeritve za načrtovanje politike urejanja mirujočega prometa v letu 2005.

V letu 2005 je občina pripravila Poročilo o vrednotenju rezultatov izvajanja agende 21 na področju prometa za obdobje od leta 2002 do leta 2005, v katerem je strokovna ocena vrednotenja rezultatov. Navedeno poročilo sta obravnavala in sprejela odbor za urejanje prostora in varstvo okolja ter odbor za komunalne gospodarske javne službe, ni pa ga obravnaval tudi mestni svet³⁸. V navedenem poročilu je bilo ugotovljeno, da večina ukrepov ni bila realizirana, med drugim tudi ni bila pripravljena in sprejeta prometna strategija.

Občina je predložila še drugo analizo³⁹, v kateri je bilo prav tako ugotovljeno, da večina ukrepov na področju prometne politike, predvidenih do leta 2004, ni bila realiziranih.

Realizacija ukrepov (predvsem prometna strategija, vzpostavitev sodobnega geografskega informacijskega katastra vseh parkirnih možnosti in urejenih parkirišč (javnih in ostalih) na celotnem mestnem območju, evidentiranje parkirnih potreb in možnosti za vse vrste prevoznih sredstev, organiziranje in posodabljanje občinske parkirne službe, ustvarjanje pogojev za uvedbo sistema "parkiraj osebni avtomobil in nadaljuj

³⁶ Uradni list RS, št. 32/93, 1/96.

³⁷ Plačilo vseh stroškov, ki jih mestu povzročajo uporabniki motornih vozil; prehod na okolju prijaznejše oblike transporta; zmanjšanje potrebe po mobilnosti in novi posegi v prostor.

³⁸ Gradivo št. GMS-595 je bilo uvrščeno na 40. sejo mestnega sveta 3. 7. 2006, vendar ni bilo obravnavano, ker je bila seja prekinjena.

³⁹ Z dne 23. 8. 2006, ki ni bila obravnavana in sprejeta na mestnem svetu.

vožnjo v mestno središče z javnim prevozom") bi bila nujna za uspešno izvajanje politike mirujočega prometa in bi pomembno izboljšala stanje na področju mirujočega prometa.

Pojasnilo občine

Cilji, ki so določeni v agendi 21 – v programu varstva okolja, so nerealni, zaradi tega pa niso bili realizirani na večini področij. Občina bo sprejela nov občinski program varstva okolja, v katerem bodo cilji usklajeni z možnostjo izvedbe. Nosilec izvedbe navedenega programa bo Zavod za varstvo okolja Mestne občine Maribor.

Na podlagi navedenega ugotavljamo, da je občina v predlogu strategije za področje prometa skušala izdelati vizijo na področju mirujočega prometa, a so se poskusi sprejetja prometne strategije končali v fazi obravnave osnutka na mestnem svetu. Občina je s strateškimi dokumenti na področju varstva okolja (agenda 21) in prostorskega načrtovanja (dolgoročni plan in družbeni plan) določila nekatere splošne usmeritve na področju mirujočega prometa, ki pa jih ne moremo opredeliti kot zadostne, da bi pomenili strategijo občine na področju mirujočega prometa. Občina tako v letu 2005 ni imela izdelane strategije razvoja na področju mirujočega prometa, zato niso bile opredeljene prioritete politike mirujočega prometa in niso bili 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 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 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 ustrežno gostoto parkirnih avtomatov),
- izboljšanje informiranosti uporabnikov parkirišč.

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 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 zelenega stanja (na primer znižanje parkirnin v manj zasedenih terminih).

V proračunu za leto 2005 je občina navedla nekatere cilje na področju prometa, in sicer umirjanje prometa, reševanje parkirnih težav, izboljšanje pogojev za dostavo, spodbujanje uporabe javnega prevoza in zagotavljanje večje prometne varnosti, in za doseg teh ciljev načrtovala sredstva v proračunskih postavkah. Navedeni cilji so določeni opisno, splošno, brez opredeljenih ukrepov za njihovo doseganje in brez opredeljenega načina spremljanja doseganja ciljev. Ker občina ni definirala določljivih kratkoročnih ciljev na področju mirujočega prometa, o njih tudi ni poročala.

Pojasnilo občine

V proračunu za leto 2005 ni bilo predvidenih sredstev za investicijska vlaganja v mirujoči promet, ampak samo za tekoče vzdrževanje, zato tudi ni bilo postavljenih konkretnih ciljev. Proračunski postavki "umirjanje prometa" in "prometna varnost" nista namenjeni mirujočemu prometu. Namenjeni sta za nabavo naprav za umirjanje cestnega prometa (fizične, svetlobne in druge ovire), ki se postavljajo na predlog strank med letom, zato jih ni mogoče vnaprej načrtovati.

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 vzdrževanje in upravljanje javnih parkirišč uredila kot gospodarsko javno službo, je treba način in oblike izvajanja te javne službe urediti v skladu z ZGJS. Občina v skladu z določbo 7. člena 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 pomembnejši predpisi, ki so urejali področje mirujočega prometa:

- Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Maribor

Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Maribor⁴³ (v nadaljevanju: odlok o ureditvi cestnega prometa) v 15. členu določa vrste javnih površin, namenjenih parkiranju na območju občine:

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

⁴³ Medobčinski uradni vestnik, št. 14/96, 26/97.

Po 16. členu odloka o ureditvi cestnega prometa upravni organ z odločbo o postavitvi prometne signalizacije določi, katerim vozilom je parkirna površina namenjena, omejitve časa parkiranja in obveznost plačila parkirnine. Višino parkirnine občina določi z odredbo.

Občina je ravnala v skladu z odlokom o ureditvi cestnega prometa ter tretjim odstavkom 15. člena ZVCP-1, ki določata, da občina prometno ureditev (mirujoči promet) določa s prometno signalizacijo, pri tem pa mestni svet ni določil prometne ureditve (parkirni režim) s predpisom (prva alineja drugega odstavka 15. člena ZVCP-1 v povezavi z drugim odstavkom 29. člena ZLS).

- Odredba o določitvi elementov za urejanje prometa

Z Odredbo o določitvi elementov za urejanje prometa, po odloku o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Maribor⁴⁴ (v nadaljevanju: odredba o določitvi elementov za urejanje prometa) je občina v 8. členu določila, da višino in vrsto parkirnine določa mestni svet v okviru vsakoletne strategije oblikovanja cen komunalnih proizvodov in storitev.

Občina ni določila prostorske razporeditve javnih parkirnih površin, ampak jih je v odloku o ureditvi cestnega prometa le določila po vrstah.

- Odlok o gospodarskih javnih službah

Občina je na podlagi 3. člena ZGJS sprejela Odlok o gospodarskih javnih službah v občini Maribor⁴⁵ (v nadaljevanju: odlok o gospodarskih javnih službah), ki v 4. členu določa, da se kot javna služba opravlja vzdrževanje in upravljanje infrastrukturnih in drugih javnih objektov (med drugim tudi javna parkirišča).

- Odlok o načinu opravljanja gospodarskih javnih služb v Mestni občini Maribor

Občina je sprejela Odlok o načinu opravljanja gospodarskih javnih služb v Mestni občini Maribor⁴⁶ (v nadaljevanju: odlok o načinu opravljanja gospodarskih javnih služb), ki v 3. členu določa, da se vzdrževanje in upravljanje javnih parkirišč opravlja v javnem podjetju, v 4. členu pa, da se vzdrževanje in upravljanje javnih parkirišč in parkirnih hiš lahko opravlja kot koncesionirana javna služba. Infrastrukturni objekti, naprave oziroma omrežja ter mobilna in druga sredstva, namenjena izvajanju dejavnosti, ki so lastnina občine, se dajo v upravljanje javnim podjetjem, odnosi med občino in javnimi podjetji pa se uredijo s pogodbo.

- Odlok o oddajanju poslovnih prostorov, garaž in garažnih boksov v najem

Občina je sprejela Odlok o oddajanju poslovnih prostorov, garaž in garažnih boksov v najem⁴⁷ (odlok o oddajanju v najem), v katerem je določila postopek, pogoje oddaje v najem in način določitve najemnin za poslovne prostore, garaže in garažne bokse, ki so v lasti občine.

⁴⁴ Medobčinski uradni vestnik, št. 21/96, 31/98, 29/02, 2/03, 16/04, 5/05.

⁴⁵ Medobčinski uradni vestnik, št. 4/94, 26/97, 14/04, 31/05.

⁴⁶ Medobčinski uradni vestnik, št. 18/95, 26/97, 11/98, 17/98, 14/04.

⁴⁷ Medobčinski uradni vestnik, št. 16/03, 19/04.

V občini so v letu 2005 veljali občinski predpisi, ki določajo, da je vzdrževanje in upravljanje infrastrukturnih in drugih javnih objektov (med drugim tudi javnih parkirišč) javna gospodarska služba, ki jo opravlja javno podjetje. Občina je v odloku o gospodarskih javnih službah in odloku o načinu opravljanja gospodarskih javnih služb sicer zagotovila ustrezno pravno podlago za urejanje mirujočega prometa v občini, vendar ni v celoti upoštevala določil 7. in 59. člena ZGJS, čeprav bi jih pri zagotavljanju javne službe morala. Občina bi morala z izdajo posebnega predpisa za posamezno gospodarsko javno službo urediti tudi cenovni režim uporabe javnih parkirišč in določiti prostorsko razporeditev javnih parkirišč (7. člen ZGJS) ter za uporabo javnih dobrin določiti način in postopek oblikovanja in določanja cen (59. člen ZGJS). Ker občina pri zagotavljanju navedene javne službe v predpisih ni uredila vseh vprašanj, je s svojimi predpisi le delno zagotovila pogoje za opravljanje omenjene javne službe. Občinska uprava je zgolj s prometno signalizacijo urejala prometni režim, čeprav bi ga predhodno moral s predpisom določiti mestni svet (prva alineja drugega odstavka 15. člena ZVCP-1 v povezavi z drugim odstavkom 29. člena ZLS).

Pojasnilo občine

Občina je parkirne površine določila z Odredbo o dopolnitvah odredbe o ureditvi cestnega prometa v naseljih na območju mesta Maribor (Medobčinski uradni vestnik, št. 11/93) in Odredbo o določitvi javnih in rezerviranih parkirnih površin na prometno obremenjenih območjih (Medobčinski uradni vestnik, št. 21/94).

Ugotovljeno je, da navedeni odredbi v obdobju, ko je potekala revizija, nista več veljali, zato ju ni mogoče obravnavati kot pravno ureditev mirujočega prometa. V navedenih odredbah je občina določila prostorsko razporeditev javnih parkirnih površin in rezerviranih parkirnih površin v občini.

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

3.1.1 Razmerje med občino in javnim podjetjem

Odlok o načinu opravljanja gospodarskih javnih služb določa v 3. členu, da se vzdrževanje in upravljanje javnih parkirišč opravlja v javnem podjetju, v 4. členu pa, da se vzdrževanje in upravljanje javnih parkirišč in parkirnih hiš lahko opravlja kot koncesionirana javna služba. Infrastrukturni objekti, naprave oziroma omrežja ter mobilna in druga sredstva, namenjena izvajanju dejavnosti, ki so lastnina občine, se dajo v upravljanje javnim podjetjem, odnosi med občino in javnimi podjetji pa se uredijo s pogodbo.

V revidiranem obdobju je javno službo opravljal javno podjetje Nigrad, d. d., Maribor (v nadaljevanju: Nigrad). Razmerja med občino in Nigradom so določena z dvema pogodbama:

- s pogodbo o prenosu parkirišč v upravljanje in vzdrževanje⁴⁸ (v nadaljevanju: pogodba o upravljanju) in aneksom k pogodbi o upravljanju. Občina je Nigradu prenesla v upravljanje in vzdrževanje šest javnih nivojskih parkirišč⁴⁹ in dve garažni hiši⁵⁰. Naloge upravljavca in vzdrževalca parkirnih prostorov so ločeno in pregledno finančno poslovanje, mesečno poročanje o finančnem poslovanju, skrb za nemoteno delovanje plačljivih parkirišč, vzdrževanje parkirnih površin, skrb za posodabljanje opreme

⁴⁸ Št. 353-35-18/98-1850-59 z dne 30. 7. 1998 in aneksom k pogodbi z dne 25. 8. 1998.

⁴⁹ Parkirišča pod Titovim mostom, Parkirišče Mlinska, južno od avtobusne postaje, Rakušev trg, Sodna ulica in Ulica talcev, Parkirišče pod dvoetažnim mostom in Pod vzpenjačo.

⁵⁰ Garažna hiša ob Ulici herojev Mašere in Spasiča, garažna hiša – Zavarovalnica in dve pokriti parkirišči vzhodno od Ulica Pohorskega odreda.

in finančno uspešno poslovanje. Obenem pa je v navedenih pogodbah določena obveznost izvajalca, da mora mesečno nakazovati prihodke od parkirnin v modri coni in od parkirnin na javnih parkiriščih v proračun Mestne občine Maribor;

- s pogodbo o izvajanju vzdrževanja, upravljanja in gospodarjenja z javnimi plačljivimi parkirišči, garažami in modro cono v Mestni občini Maribor za leto 2005⁵¹ (v nadaljevanju: pogodba o vzdrževanju) sta občina in Nigrad določila, da bo Nigrad v letu 2005 izvajal vzdrževanje, upravljanje in gospodarjenje s skupno 1400 parkirnimi mesti, in sicer s plačljivimi parkirišči in garažami⁵² na območju občine in s plačljivimi parkirišči za kratkotrajno parkiranje (modra cona)⁵³ na javnih prometnih površinah v občini. V pogodbi o vzdrževanju je v 2. členu določeno, da morajo biti ostala parkirišča, ki so v lasti občine in ne spadajo v režim plačljivih parkirišč, evidentirana in vzdrževana v okviru vzdrževanja javnih prometnih površin. Občina v času revizije ni predložila omenjenih podatkov.

Ugotavljamo, da občina ni natančno opredelila razmerij z javnim podjetjem, saj objekti in naprave, s katerimi naj bi javno podjetje upravljalo in jih vzdrževalo v pogodbi niso natančno določeni.

Pojasnilo občine

Občina je leta 2007 izbrala novega upravljalca in vzdrževalca javnih plačljivih parkirišč, in sicer City Maribor, d. o. o., družbo za upravljanje in promet z nepremičninami.

3.1.2 Prihodki od parkiranja in odhodki za vzdrževanje parkirišč

Občina je s pogodbo o upravljanju in pogodbo o vzdrževanju določila, da mora Nigrad prihodke od parkirnin mesečno nakazovati na transakcijski račun občine, občina pa bo Nigradu iz proračuna zagotavljala plačilo stroškov vzdrževanja parkirišč na podlagi mesečnih obračunskih poročil po veljavnem ceniku in dejansko opravljenem obsegu dela. Občina je v letih 2005 in 2006 nadaljevala prakso, da je vključila celotne prihodke in stroške za vzdrževanje parkirišč v občinski proračun in zaključni račun proračuna.

3.1.2.1 Prihodki od parkirnin

Mestni svet je 10. 6. 2005 sprejel Odlok o proračunu Mestne občine Maribor za leto 2005⁵⁴ in 14. 11. 2005 Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka o proračunu Mestne občine Maribor za leto 2005⁵⁵. Občina je izdelala predlog Odloka o zaključnem računu proračuna Mestne občine Maribor za leto 2005, ki ga je mestni svet sprejel 12. 1. 2007.

⁵¹ Št. 34001-803/2005 08000 DPO z dne 29. 7. 2005.

⁵² V garažni hiši na Cankarjevi ulici (33 garažnih prostorov) in Ulici Pohorskega odreda (106 garažnih prostorov); na parkiriščih na Mlinski ulici (89 parkirnih prostorov), Rakuševem trgu (43 parkirnih prostorov), Ulici talcev (142 parkirnih prostorov) ter na parkirišču pred železniško postajo (121 parkirnih prostorov).

⁵³ Slomškov trg, Trg generala Maistra, Trg Borisa Kidriča in delno na Gregorčičevi, Gledališki, Krekovi, Razlagovi, Tyrševi in Mladinski ulici, Ulici ob bregu na Lentu ter Strossmayerjevi ulici pri Ljudskem vrtu (skupaj 866 parkirnih prostorov).

⁵⁴ Medobčinski uradni vestnik, št. 13/05.

⁵⁵ Medobčinski uradni vestnik, št. 26/05.

Prihodki od parkirnin so bili v proračunu občine za leto 2005 načrtovani v znesku 136.500 tisoč tolarjev, v zaključnem računu proračuna občine za leto 2005 pa so izkazani v znesku 144.528 tisoč tolarjev in predstavljajo odstotek vseh izkazanih prihodkov občine. V proračunu občine za leto 2005 je občina načrtovala prihodke od parkirnin v modri coni v znesku 53.000 tisoč tolarjev in jih realizirala v znesku 52.786 tisoč tolarjev. Prihodke od parkirnin na javnih parkiriščih je načrtovala v znesku 83.500 tisoč tolarjev in jih realizirala v znesku 91.742 tisoč tolarjev. Prihodki so razdeljeni na parkirnine v modri coni, ki jih je zaračunala občina in znašajo 1.015 tisoč tolarjev, in parkirnine, ki jih je zaračunal Nigrad in znašajo 143.513 tisoč tolarjev. Občina je parkirnine "abonentov"⁵⁶ vključila med prihodke od parkiranja na javnih parkiriščih, medtem ko parkirnin stanovalcem ni zaračunavala, kar pomeni, da v proračunu niso načrtovane in izkazane vse vrste prihodkov, ki izhajajo iz sklepa o določitvi cen parkiranja⁵⁷ (v nadaljevanju: cenik).

Nigrad je občini pošiljal obvestila o znesku pobrane parkirnine, občina pa je na tej osnovi izstavila zahtevek za nakazilo sredstev v proračun. Na tej podlagi je nato občina prejeta sredstva knjžila med prihodke proračuna.

Ugotovljeno je bilo, da občina ni spremljala pravočasnosti nakazil pobrane parkirnine na račun občine in izvajala nadzora nad višino pobrane in nakazane parkirnine.

Pojasnilo občine

Parkiranja stanovalcem občina ni zaračunavala, ker še ni sprejela predpisa, ki bi določal način zaračunavanja parkirnin stanovalcem. Občina načrtuje zaračunavanje parkirnin stanovalcem na podlagi novega odloka o ureditvi cestnega prometa.

3.1.2.2 Odhodki za vzdrževanje parkirišč in ravnanja z nepravilno parkiranimi in zapuščenimi vozili

Občina je v letu 2005 v proračunu načrtovala redno vzdrževanje javnih parkirišč in garaž v znesku 55.000 tisoč tolarjev in jih realizirala v znesku 54.991 tisoč tolarjev, za vzdrževanje modre cone je v proračunu določila 26.000 tisoč tolarjev in jih realizirala v znesku 25.227 tisoč tolarjev.

Razen tega je občina v proračunu za leto 2005 zagotovila 7.900 tisoč tolarjev sredstev za ravnanja z nepravilno parkiranimi in zapuščenimi vozili in jih nakazala Nigradu po Pogodbi o izvajanju del z nepravilno parkiranimi in zapuščenimi vozili na območju Mestne občine Maribor v letu 2005⁵⁸, kot razliko med priznanimi stroški za izvedena pogodbeno dela in zbrani sredstvi (plačili cene za odvoz s pajkom).

Občina je v letu 2005 razpolagala s prihodki od parkirnin in plačanih glob⁵⁹ zaradi nepravilnega parkiranja v skupnem znesku 227.176 tisoč tolarjev, kar je za 139.058 tisoč tolarjev presegló stroške vzdrževanja parkirišč. Občina je tako ustvarila sredstva, ki bi lahko bila dobro izhodišče za uspešen razvoj mirujočega prometa, vendar jih ni uporabila za razvoj na tem področju.

⁵⁶ Uporabniki, ki plačajo mesečno parkirnino.

⁵⁷ Št. 06202-001/2005 z dne 3. 2. 2005.

⁵⁸ Z dne 22. 11. 2005.

⁵⁹ 82.648 tisoč tolarjev.

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 ZKKN⁶⁰ 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 z izdajo posebnega predpisa urediti oziroma določiti vrsto in obseg objektov in naprav, potrebnih za izvajanje gospodarske javne službe, ki so lastnina občine, ter del javne lastnine, ki je javno dobro in varstvo, ki ga uživa (7. člen ZGJS), pa tega ni storila.

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 ne razpolaga z registrom parkirnih površin, niti z drugo podatkovno zbirko, iz katere bi bila razvidna infrastruktura na področju mirujočega prometa. Ne razpolaga niti s številom javnih parkirnih mest. Iz pogodbe z izvajalcem javne službe je razvidno le število plačljivih parkirnih mest, s katerimi upravlja javno podjetje. Občina ne razpolaga s pomembnim podatkom za vodenje uspešne prometne politike.

Pojasnilo občine

Občina je pojasnila, da izvaja aktivnosti za izdelavo katastra gospodarske javne infrastrukture. Prvi vpis v kataster je izvedla leta 2006, drugega v letu 2007, v njem pa so podatki o kanalizaciji, vodovodu, plinovodu, toplovodu, ravnanju z odpadki, javni razsvetljavi in cestah, v katerih so tudi parkirna mesta na cestah. V letu 2007 je občina pridobila sredstva iz regionalnih razvojnih skladov. Z njimi bo do leta 2009 izdelala regijski kataster gospodarske javne infrastrukture in izpopolnila tudi manjkajoče vsebine, kot so vaški vodovodi, zelene površine in parkirišča.

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. Občina navedene določbe ZVCP-1 ni upoštevala, saj je prometni režim urejala zgolj s prometno signalizacijo, čeprav bi ga morala predhodno določiti s predpisom.

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

- plačljivo ali brezplačno,
- časovno omejeno ali neomejeno,

⁶⁰ Zakon je z uveljavitvijo ZUreP-1 prenehal veljati 1. 1. 2003.

- kombinirano z javnim prevozom ter
- kombinacija navedenih elementov.

V odloku o ureditvi cestnega prometa občina ni določila parkirnih režimov. Posredno je občina časovno opredelila parkirne režime s ceniki parkiranja, iz katerih pa izhaja, da je občina usmerjena zgolj v urejanje kratkotrajnih oblik parkiranja, posledica tega pa je zadovoljevanje potreb po kratkotrajnem parkiranju. Glede na pomen mestne občine in s tem povezane migracije je pomanjkljivost prometne politike gotovo ta, da se občina ne ukvarja s potrebami po celodnevem parkiranju in tem potrebam prilagojenimi parkirnimi režimi.

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, ki mora omogočiti nemoteno in dostopno zagotavljanje teh za urejeno delovanje družbe nepogrešljivih proizvodov in storitev (parkiranje).

V odloku o ureditvi cestnega prometa je določeno, da višino parkirnine občina določi z odredbo. V odredbi o določitvi elementov za urejanje prometa, ki jo je sprejel župan, je v 8. členu določeno, da višino in vrsto parkirnine določa mestni svet v okviru vsakokratne strategije oblikovanja cen komunalnih proizvodov in storitev. Med revizijo omenjenega dokumenta, to je Strategije oblikovanja cen komunalnih

proizvodov in storitev, občina ni predložila. Mestni svet je cene parkiranja določil s sklepom o določitvi cen parkiranja⁶¹ (v nadaljevanju: cenik) z dne 31. 1. 2005 in 2. 2. 2005, in sicer:

- parkiranje na parkiriščih "pod inkasom" – 200 tolarjev za začeto uro (od 6. do 22. ure),
- parkiranje v modri coni – 100 tolarjev za začeto uro (od 8. do 17. ure),
- mesečna parkirnina (abonenti) – 17 tisoč tolarjev,
- parkiranje za stanovalce – 1.900 tolarjev mesečno,
- parkirni listek za uro parkiranja v modri coni – 100 tolarjev in
- odvoz nepravilno parkiranih vozil – 14.500 tolarjev.

Občina med revizijo ni predložila dokumenta, iz katerega bi bili razvidni analiza obstoječega stanja in obrazložitev predlaganih rešitev oziroma cilji, ki jih želi doseči z zastavljeno cenovno politiko. Predložila je le primerjavo cen parkiranja med Mestno občino Ljubljana in Mestno občino Celje, za katere meni, da se izhodiščne ure parkiranja za prvo uro parkiranja ne razlikujejo. Občina ni predložila podatkov glede drugih elementov cenovne politike, to je zasedenosti parkirnih mest, časovne in krajevne porazdelitve parkiranja, krajevne porazdelitve izrečenih kazni.

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

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

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

⁶¹ Št. 06202-001/2005 z dne 3. 2. 2005.

izbranimi občinami je parkiranje v Mariboru dražje kot na primer v Ljubljani, kjer občan s povprečno plačo za celodnevno parkiranja potrebuje najmanj 11 minut in največ 10 minut dela za plačilo dveh ur parkiranja. Prav tako je cenejše parkiranje v Celju, kjer občan za celodnevno parkiranje zasluži v 21 minutah.

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

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

Primerjava prihodkov od parkirnin in izrečenih kazni kaže, da je delež kazni v skupnih prihodkih več kot tretjina in da kazni dosegajo kar 57 odstotkov prihodkov parkiranja. Navedeno bi lahko bilo znak neustrezne cenovne politike. V primerjavi z letom 2004 se je prihodek od izrečenih glob v proračunu občine za leto 2005 povečal za 72 odstotkov in je presegel prihodke od parkirnin v modri coni.

Mestna redarska služba je v svojem poročilu za leto 2005⁶² podrobno predstavila svoje delo in aktivnosti. Med revizijo nismo ugotovili, da bi občina podatke, ki jih je v poročilu predstavila redarska služba, analizirala, ugotovila vzroke zanje, jih obravnavala na občinskem svetu in jih po potrebi uporabila pri določanju politike mirujočega prometa (na primer podatke o višini izrečenih glob). Občina bi lahko na podlagi podatkov o prihodkih od parkirnin in od izrečenih glob ugotovila, ali so parkirišča prazna in ljudje parkirajo na nedovoljenih mestih, zaradi česar sledi globa, ali pa ljudje raje tvegajo plačilo globe, kot pa da bi plačali parkirnino, ker je to tveganje cenovno ugodnejše itd.

Občina ne ugotavlja vpliva cenovne politike na prihodke, zasedenost parkirišč, saj ne spremlja zasedenosti parkirišč in ne analizira prihodkov od parkirnin, kar so koristne in potrebne informacije glede ustreznosti cenovne politike. Prav tako občina ni opredelila ciljev, ki jih želi doseči s cenovno politiko. Določitev merljivih ciljev bi občini omogočila spremljati učinke cenovne politike.

⁶² Št. 10701-9/2007-1302 AK z dne 14. 2. 2007.

Pojasnilo občine

Primerjali smo cene parkiranja z Mestno občino Ljubljana in Mestno občino Celje in ugotovili, da se izhodiščne cene za prvo uro parkiranja na parkiriščih, kjer občine zaračunavamo parkiranje glede na čas, ne razlikujejo. S politiko cen poskušamo slediti trajnostni mobilnosti in zagotoviti večjo prometno varnost, zmanjšanje hrupa, izpušnih plinov in rabe površin zaradi prometa, optimiranje razpoložljive infrastrukture ter mobilnosti in dostopnosti za vse vrste prometa.

Za spremljanje rezultatov bi morali vzpostaviti kataster vseh parkirnih možnosti in urejenih parkirišč, ugotoviti parkirne potrebe prebivalcev mesta in vseh ostalih vrst udeležencev v prometu ter na podlagi usmeritev Urbanistične zasnove Maribora in sprejetih zazidalnih načrtov ugotoviti "parkirne primanjkljaje" glede na obstoječe prometne obremenitve in novo prometno politiko v občini.

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 proračuna⁶³ (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, pripravljene v skladu s 24. členom Uredbe o podlagah in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna⁶⁴ 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 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 kazalnikov (indikatorjev), zato tudi ni mogla spremljati postavljenih ciljev.

⁶³ Uradni list RS, št. 12/01.

⁶⁴ 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.

V reviziji je bilo ugotovljeno, da je Mestna redarska služba, ki je organizirana v okviru Mestnega inšpektorata, v poročilu o delu mestne redarske službe podrobno opisala aktivnosti, ki jih je izvajala v letu 2005. Predstavila je podatke o 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 Maribor 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 revizij⁶⁵.

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 *sistema, ki ureja mirujoči promet, ne izvaja uspešno*, ker ni izpolnila nobenega od kriterijev za zagotavljanje pogojev, ki smo jih ocenjevali v reviziji. Občina ni ugotavljala potreb in analizirala stanja, ni sprejela strategije razvoja občine, ni določila ciljev na področju mirujočega prometa, prav tako pa pri sprejemanju notranjih aktov ni v celoti upoštevala zakonodaje s področja mirujočega prometa.

Pri *uresničevanju in spremljanju ukrepov na področju mirujočega prometa občina ni bila uspešna*. Razmerij z izvajalcem gospodarske javne službe ni natančno opredelila in ni v celoti upoštevala pogodbenih določil pri izvajanju gospodarske javne službe – vzdrževanje in upravljanje javnih parkirišč, ker ni natančno določila objektov in naprav, ki so bili dani v upravljanje. Občina je prihodke od parkirnin, v nasprotju z ustanovitvenim aktom javnega podjetja, vključila med prihodke proračuna, poleg tega pa prihodkov od parkirnin ni nadzorovala in ni preverjala, ali so ustvarjeni prihodki od parkirnin na parkirno mesto ustrezni. Občina je v letu 2005 razpolagala s prihodki od parkirnin in plačanih glob zaradi nepravilnega parkiranja, ki so za 2,6-krat presegle stroške vzdrževanja parkirišč. Tako je ustvarila sredstva, ki bi lahko bila dobro izhodišče za uspešen razvoj mirujočega prometa v občini, vendar jih ni uporabila za razvoj na tem področju. Občina nima zbirk podatkov o infrastrukturi na področju mirujočega prometa, zato nima podlag za oceno ustreznosti trenutnega stanja in načrtovanje na področju mirujočega prometa. Prometno ureditev mirujočega prometa je občina urejala zgolj s prometno signalizacijo, ni pa je določila s predpisom. Iz sprejetih cenikov parkiranja pa izhaja, da je občina zagotavljala zgolj kratkotrajne oblike parkiranja, zanemarjala pa potrebe po celodnevem parkiranju.

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 *občina pri opravljanju nalog s področja politike mirujočega prometa ni bila uspešna*.

⁶⁵ Uradni list RS, št. 41/01.

6. ZAHTEVA ZA PREDLOŽITEV ODZIVNEGA POROČILA

Mestna občina Maribor 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;
- 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 potrди 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 poslovanja⁶⁶. 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 Maribor krši obveznost dobrega poslovanja, bo ravnalo v skladu s sedmim do štirinajstim odstavkom 29. člena ZRacS-1.

⁶⁶ Tretja točka prvega odstavka 37. člena Poslovnika Računskega sodišča Republike Slovenije, Uradni list RS, št. 91/01.

7. PRIPOROČILA

Mestni občini Maribor 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: 1215-18/2006-21

Datum: 30. maja 2008

Tomaž Vesel,
prvi namestnik predsednika

Poslano:

1. Mestni občini Maribor, priporočeno s povratnico;
2. Borisu Soviču, priporočeno;
3. Državnemu zboru Republike Slovenije, priporočeno;
4. 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

