URADNI VESTNIK
Mestne občine Velenje

1. marec 2017 Številka: 5/2017

Mestna občina Velenje - ŽUPAN

Na podlagi 37. člena Statuta Mestne občine Velenje
(Uradni vestnik MO Velenje, št. 1/2016 - uradno prečiščeno besedilo)

ISSN 1318-1327

OBJAVLJAM

- naslednje akte Mestne občine Velenje

MESTNA OBČINA VELENJE - SVET

1. Sklep o ustanovitvi javnega dobra v k. o. 957 Škale
2. Sklepa o spremembah in dopolnitvah Sklepa o načrtu pridobivanja in razpolaganja z nepremičnim premoženjem Mestne občine Velenje za leto 2017
3. Celostna prometna strategije Mestne občine Velenje
4. Pravilnik o sofinanciranju programov/projektov/prireditev, ki niso predmet drugih financiranj iz proračuna Mestne občine Velenje
5. Odlok o programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje – uradno prečiščeno besedilo

MESTNA OBČINA VELENJE - ŽUPAN

1. SKLEP O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH SKLEPA O USTANOVITVI SOSVETA ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTI OBČANOV
2. SKLEP O IMENOVANJU STALNIH ČLANOV SOSVETA ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTI OBČANOV

MESTNA OBČINA VELENJE - JAVNI ZAVOD MLADINSKI CENTER VELENJE

1. Spremembe in dopolnitve Statuta Javnega zavoda Mladinski center Velenje

OBČINA ŠMARTNO OB PAKI

1. Sklep o izvzemu iz javnega dobra

Svet Mestne občine Velenje je na podlagi 51. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO in 76/16 – odl. US), 21. člena Zakona o graditvi objektov (Uradni list RS, št. 102/04 – uradno prečiščeno besedilo, 14/05 – popr., 92/05 – ZJC-B, 93/05 – ZVMS, 111/05 – odl. US, 126/07, 108/09, 61/10 – ZRud-1, 20/11 – odl. US, 57/12, 101/13 – ZDavNepr, 110/13 in 19/15) in 24. člena Statuta Mestne občine Velenje (Uradni vestnik Mo Velenje, št. 1/16 - uradno prečiščeno besedilo) na 19. seji, dne 28. 2. 2017 sprejel naslednji

SKLEP

o ustanovitvi javnega dobra v k. o. 957 Škale

1.člen

S tem sklepom se ustanovi javno dobro na parceli 957 802/16.

2. člen

Parcela 957 802/16 ima značaj javnega dobra.

3. člen

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem vestniku Mestne občine Velenje.

Številka: 464-04-0024/2016
Datum: 28.2.2017

župan Mestne občine Velenje
Bojan Kontič, l.r.

Svet Mestne občine Velenje je na podlagi 11. člena Zakona o stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 86/10, 75/12, 47/13 - ZDU-1G, 50/14, 90/14 – ZDU-1I in 14/15 – ZUUJFO in 76/15), 9. člena Uredbe o stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 34/11, 42/12, 24/13, 10/14 in 58/16) in 24. člena Statuta Mestne občine Velenje (Uradni vestnik Mo Velenje, št. 01/16-Uradno prečiščeno besedilo) je na svoji 19. seji dne 28. 2. 2017 sprejel

SKLEP

o spremembah in dopolnitvah Sklepa o načrtu ravnanja z nepremičnim premoženjem Mestne občine Velenje za leto 2017

1. člen

V Sklepu o načrtu ravnanja z nepremičnim premoženjem Mestne občine Velenje za leto 2017 (Uradni vestnik MO Velenje, št. 22/16; v nadaljevanju: sklep) se spremeni 2. odstavek 2. člena tako, da se glasi:

»Razpolaganje z nepremičnim premoženjem v lasti občine se za leto 2017 načrtuje v orientacijski vrednosti 2.476.075,08.«

2. člen

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem vestniku Mestne občine Velenje.

Številka: 460-02-0003/2016
Datum: 28. 2. 2017

župan Mestne občine Velenje
Bojan KONTIČ, l.r.

PRILOGA 1: Načrt razpolaganja z nepremičnim premoženjem občine v letu 2017+A1:I31G29A1:I3A1:I33

2017 - Zemljišča								
Zap.št.	**Šifra in katastrska občina**	**Parcelna št.**	**Velikost (m^2)**	**Vrsta dejanske rabe**	**Predvidena metoda razpolaganja**	**Obrazložitev ekonomske utemeljenosti razpolaganja**	**Orientacijska vrednosti v €/m^2**	**Orientacijska vrednost v €**
18.	964 Velenje	1398/4	13	zemljišče	neposredna pogodba	Za nakup predlagane nepremičnine so zainteresirani lastniki sosednjega zemljišča.	20,00	260,00
19.	964 Velenje	1398/5	52	zemljišče	neposredna pogodba	Predvidena je menjava zemljišč s fizično osebo	20,00	1.040,00
20.	975 Vinska Gora	860/10	177	zemljišče	neposredna pogodba	Po izvzemu iz JD je predvidena zamenjava zemljišč s fizično osebo	20,00	3.540,00
21.	957 Šklale	802/15	548	zemljišče	javni razpis	Pripravil se bo javni razpis za prodajo nepremičnine, na kateri je predvidena gradnja stanovanjskega objekta	30,00	16.440,00
22.	957 Škale	837/1 959/2	551 219 skupaj 770	zemljišče	neposredna pogodba	Za nakup predlaganih nepremičnin so zainteresirani lastniki sosednjih nepremičnin	20,00	15.400,00
23.	957 Škale	810/3 818/20 810/10 - del	137 54 9 skupaj 200	zemljišče	neposredna pogodba	Za nakup predlaganih nepremičnin je zainteresiran lastnik sosednjih nepremičnin	20,00	4.000,00
24.	964 Velenje	1946/1 - del	100	travnik	neposredna pogodba	Za nakup dela predmetne nepremičnine so zainteresirani lastniki sosednje nepremičnine	24,40	2.440,00
25.	964 Velenje	1425 1426/1 1426/2	266 791 589 skupaj 1.646	zemljišče	javni razpis	Pripravil se bo javni razpis za prodajo nepremičnin, na katerih so predvidene gradnje stanovanjskih objektov	30,00	49.380,00
26.	964 Velenje	3/1- del 4 5 7-del 8 9 10-del 11-del 12-del	7.600 1.458 518 1.230 397 3.624 3.600 4.000 130 skupaj 22.557	zemljišče	menjalna pogodba	Predvidena sklenitev menjalne pogodbe, s katero bo MOV pridobila določena zemljišča ob Velenjskem jezeru.	27,00	609.039,00
27.	964 Velenje	1658/1-del	750	zelenica	neposredna pogodba	Za nakup predlaganih nepremičnin je zainteresiran lastnik sosednjih nepremičnin	21,60	16.200,00
28.	975 Vinska Gora	854/4-del	230	travnik	menjalna pogodba	Predvidena sklenitev menjalne pogodbe. MO Velenje bo z menjavo pridobila del kategorizirane ceste	15,00	3.450,00
29.	964 Velenje	2422/8	366	zelenica	neposredna pogodba	Za nakup predlaganih nepremičnin sta zainteresirana lastnika sosednjih nepremičnin	24,40	8.930,40

2017 – Stavbe in deli stavb					
Zap. št.	**Šifra in katastrska občina**	**Opis predmeta prodaje (parcelna številka, naslov, vrsta rabe, velikost, številka stavbe, številka dela stavbe)**	**Predvidena metoda razpolaganja**	**Obrazložitev ekonomske utemeljenosti razpolaganja**	**Orientacijska vrednost €**
6.	972 Šartno ob Paki	garsonjera 19,23 m2, ID 972-144-11, Šmartno ob Paki 80	javna dražba	stanovanje je prazno, potrebno adaptacije	18.250,00
7.	964 Velenje	dvosobno stanovanje, okoli 60 m2	javno zbiranje ponudb	stanovanje zasedenno z najemnikom, ki je zainteresiran za odkup	60.000,00
8.	964 Velenje	dvosobno stanovanje, okoli 60 m2	javno zbiranje ponudb	stanovanje zasedenno z najemnikom, ki je zainteresiran za odkup	60.000,00
9.	964 Velenje	garsonjera, okoli 30 m2	javno zbiranje ponudb	stanovanje zasedenno z najemnikom, ki je zainteresiran za odkup	30.000,00
10.	964 Velenje	Poslovni prostori v poslovnem objektu Kersnikova cesta 2B, Velenje,ID 964-1993-1, 964-1993-4 in 964-1993-6, 119,2 m2	javno zbiranje ponudb	prazni poslovni prostori	34.850,00
SKUPAJ					**483.100,00**

Svet Mestne občine Velenje je na podlagi 24. člena Statuta Mestne občine Velenje (Uradni vestnik MOV, št. 1/16 – uradno prečiščeno besedilo) na 19. redni seji dne 28. 2. 2017 sprejel

Celostno prometno strategijo Mestne občine Velenje
Trajnostna mobilnost za zeleno Velenje
Ukrepajmo danes za prijaznejši jutri

1. VLOGA CELOSTNE PROMETNE STATEGIJE

Mestna občina Velenje sedanjosti predstavlja regionalno savinjsko-šaleško središče z državno in mednarodno pomembnimi podjetji, razvito industrijo, trgovino in ostalimi upravnimi, izobraževalnimi ter drugimi panogami. Po drugi strani se današnje Velenje sooča z visoko uporabo motornega prometa, ki še povečuje potrebe po cestni infrastrukturi in ogroža šibkejše udeležence v prometu, slabo infrastrukturo javnega potniškega prometa, neurejenostjo ter nevarnostjo kolesarskih in pešpoti.

Mestna občina Velenje prihodnosti bo kot regijsko vozlišče spodbujala in uvajala različne oblike trajnostne mobilnosti. Stremela bo k dostopnosti vsem prebivalcem, dnevnim migrantom iz naselij in zaselkov celotne Šaleške doline ter drugim obiskovalcem, ponašala se bo s privlačno urejenimi javnimi površinami in učinkovitimi povezavami znotraj občine in regije.

Ključno povezovalno vlogo med obema stanjema bo na področju razvoja prometa igrala Celostna prometna strategija, ki jo je Mestna občina Velenje (v nadaljevanju MO Velenje) med letoma 2016 in 2017 izdelala skupaj s strokovnjaki in ob pomoči javnosti, kar predstavlja eno izmed bistvenih novosti novega načina načrtovanja. Tradicionalno načrtovanje prometa je pri sprejemanju odločitev za pomembne projekte v občini še do nedavnega prednost dajalo »hitrosti« in »učinkovitosti«, pri čemer pa se je izgubljala transparentnost in vključevanje ključnih skupin deležnikov. Osrednji predmet obravnave je poleg tega predstavljala cestna infrastruktura in osredotočenost na avtomobile.

Sodoben pristop, za katerega smo se odločili in zanj uspešno pridobili nepovratna sredstva, ni zgolj priprava in sprejetje strateškega prometnega dokumenta MO Velenje, temveč pomeni pričetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri kateremu je gradnja šele zadnji korak reševanja izzivov v prometu. Obstoječe načrtovalske prakse nadgrajuje s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja, strateškimi cilji ter stebri, ki celovito vključujejo področja daljnovidnega ukrepanja: trajnostno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

Odločitev za trajnostno mobilnost tako pomeni odločitev za zeleno Velenje, ki bo vzdrževalo ravnotežje med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in uspešnostjo gospodarskega razvoja. Sprejeli smo skupni izziv.

1.1 Izhodišče

V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa motorizirani promet povečuje, kakovost bivanja se niža, velika poraba proračunskih sredstev pa ne privede do bistvenega izboljšanja stanja. Obstoječi strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se osredotočajo predvsem na cestno infrastrukturo. Odsotne pa so strategije, ki bi privedle do ukrepov na podlagi celovite presoje in ki bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet itd. Poleg tega sam postopek sprejemanja odločitev velikokrat ni transparenten, na nekaterih področjih je zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo v Uradnem listu RS št. 78/2015 dne 16. 10. 2015 objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije, ki se bo izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020.

MO Velenje je zato pristopila k razpisu in uspešno pridobila nepovratna sredstva za izdelavo strateškega dokumenta Celostne prometne strategije.

Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih torej upošteva ter nadgrajuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.

1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije

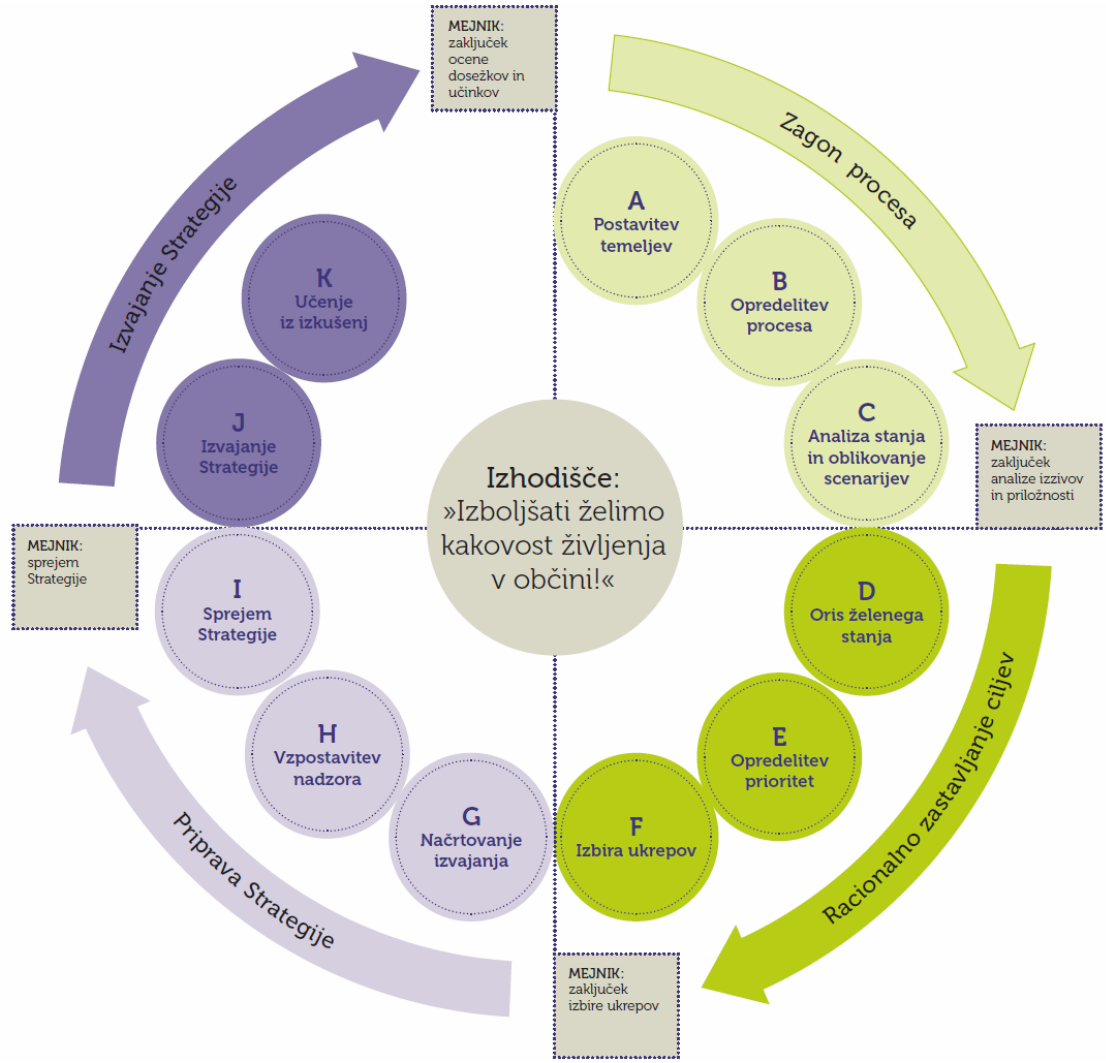
Namen Celostne prometne strategije je torej prispevanje k razvoju urbane mobilnosti in pomoč pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema, s pomočjo katere MO Velenje stremi k:

- izboljšanju kakovosti zraka v mestu,
- zmanjšanju emisije toplogrednih plinov in porabe energije,
- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- izboljšanju povezanosti urbanih območij z njegovim zaledjem,
- izboljšanju izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- znižanju stroškov za mobilnost,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- povečanju prometne varnosti,
- povečanju možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj in
- zmanjšanju stroškov potniškega in tovornega prevoza.

Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na tej podlagi se bo MO Velenje lahko potegovala za razpoložljiva sredstva v okviru nadaljnjih razpisov.

1.3 Metodologija

Izdelava Celostne prometne strategije skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012) obsega 4 faze in 11 sklopov aktivnosti ter upošteva minimalne standarde kot so bili določeni v Razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije, Ministrstvo za Infrastrukturo, oktober 2015, in dodatne zahteve, v skladu s specifikami Mestne občine Velenje.



Slika 1: Smernice za pripravo CPS (Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

Transparentnost

Tekom celotnega trajanja izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje, kot novost, poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Obisk aktivnosti se je zagotavljalo na podlagi sprotnega informiranja s promocijskimi gradivi, vabili, obveščanjem preko spleta, družbenih omrežij, tiska in radia. **Aktivna participacija javnosti** na delavnicah in javnih razpravah ter v javnomnenjskih raziskavah (anketah in intervjujih) je v času oblikovanja strategije tako doprinesla k celovitejšemu vpogledu in je še **dodatno podprla strokovne ugotovitve**, ki slonijo na uvodnem **pregledu obstoječih strategij in politik**, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov. Izbira slednjih je predstavljala kritični del priprave Celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so dostopna na MO Velenje.

Območje obdelave

Celostna prometna strategija MO Velenje se osredotoča na prometni sistem prostora celotne občine. Skoncentriranost večine prometnih tokov, ki prinašajo večjo potrebo po ukrepanju, je razlog za poudarjeno obravnavo samega mesta Velenje. Velenje namreč predstavlja izrazito industrijsko središče in prerašča v regionalni savinjsko-šaleški center z razvito trgovino in ostalimi upravnimi, izobraževalnimi ter drugimi dejavnostmi. Območje obdelave strategije je prav tako razširjeno tudi na

ostala naselja in zaselke Šaleške doline, ki so del MO Velenje. Kljub prioritetni obravnavi strateških ciljev občine, katerim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev Velenja, pa strategija upošteva tudi regionalne prometne tokove.

Čas obdelave

Oblikovanje in začetek izvajanja strategije sta potekala leto dni, s pričetkom izvajanja aktivnosti maja 2016 in zaključno prireditvijo na prostem aprila 2017. Pričujoči dokument vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene tekom posameznih faz – faze postavitve temeljev, analize obstoječega stanja in oblikovanja scenarijev, opredelitve vizije in prioritet razvoja prometa, izbire ukrepov, načrtovanja izvajanja strategije, vzpostavitve nadzora oz. spremljanja na podlagi dogovorjenih kazalnikov ter zakonitega sprejetja strategije na seji občinskega sveta MO Velenje.

V analizi stanja so bili upoštevani podatki izvedenih prometnih študij, štetja prometa in prometnih tokov v letu 2016 in v preteklih letih (primerjave).

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši akcijsko-proračunski načrt, ki predstavlja osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije, od leta sprejema, tj. leta 2017 do leta 2022.

2. PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Celostno načrtovanje prometa predstavlja nov način načrtovanja. Združuje trajnostni, celovit in participativni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje. Poleg tega nudi pridobitev pregleda nad prometnimi stroški in koristmi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi in uporablja metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.
Odločitev Mestne občine Velenje za celostno načrtovanje prometa temelji na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike takšnega sodobnega načina načrtovanja, s katerim želimo v občini doseči:

- ravnovesje med gospodarskim razvojem, socialno pravičnostjo in kakovostjo okolja,
- upoštevanje prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij,
- vključevanje raznolike javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa,
- doseganje merljivih ciljev,
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi in
- večjo strokovnost.

Občanom bodo takšni preventivno-kurativni ukrepi konkretneje prinesli:

- boljšo kakovost javnih prostorov, izboljšano varnost otrok, zmanjšanje količine toplogrednih plinov in podobno,
- pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic in
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov ter lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

Sama občina pa bo pridobila:

- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavah na razpise za evropska finančna sredstva.

3. KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI

V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se navkljub napredku v zadnjih letih Velenje sooča z vrsto strateških izzivov, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja.

Socio-demografska slika je negativna

V MO Velenje se je število prebivalcev med leti 2008 in 2016 zmanjšalo za 4 %. Kljub pozitivnemu naravnemu prirastu in večanju števila mladih, pa delež prebivalcev v delovno aktivni dobi upada, hkrati pa se prebivalstvo stara. Zaskrbljujoča je negativna selitvena bilanca, še posebej visoko izobraženih prebivalcev, ki je večinoma posledica ekonomskih razmer in visoke brezposelnosti, zlasti med mladimi. Že v Trajnostni urbani strategiji smo zapisali, da je eden izmed glavnih strateških izzivov omejiti pojav bega možganov in preobrniti negativni trend z ustvarjanjem pogojev za kreiranje novih poslovnih priložnosti na področjih, kjer ima Velenje največje primerjalne prednosti.

Z vidika prometa so problematični trendi v smislu podaljševanja potovalnih razdalj, premagovanje katerih, v odsotnosti konkurenčnega javnega potniškega prometa, sloni predvsem na avtomobilskemu prevozu. Na eni strani prihaja do suburbanizacije, saj število prebivalcev v nasprotju z mestom Velenje, kjer je bil opazen 7-odstotni upad števila prebivalcev med leti 2008 in 2016, v sosednjih krajih narašča (npr. Podkraj, Podgorje, Lipje, Bevče). Po drugi strani pa se povečuje delež delovnih migracij v druge občine, saj je narasel z 22 % na 32 % med leti 2005 in 2015. Podobno raste tudi stopnja motorizacije, ki je v istem obdobju narasla za 10 %. Vseeno pa s 477 avtomobili na 1.000 prebivalcev ostaja kar precej pod slovenskim povprečjem.

Vpliv prometnih povezav na gospodarstvo

Trenutno stanje prometnih povezav izrazito negativno vpliva na razvoj obstoječega lokalnega in regionalnega gospodarstva. Zaradi odsotnosti hitrih in varnih prometnih povezav obstaja resna nevarnost, da se bodo zaradi neustreznih prometnih povezav in posledično nižje konkurenčnosti, določeni proizvodni programi selili na logistično bolje povezana območja. Neustrezne prometne povezave negativno vplivajo tudi na atraktivnost lokacije z vidika potencialnih investitorjev. Cestna povezava do Arje vasi je neustrezna in nevarna, železniški sistem je nekonkurenčen, počasen in zastarel. Če je opazen splošen gospodarski upad, pa so pozitivni trendi na področju turizma, kjer dobra dostopnost in mobilnost igrata pomembno vlogo in bi te pozitivne premike le še okrepila.

Kakovost življenja lahko še izboljšamo

Občino Velenje označuje privlačno življenjsko okolje in razen na področju gospodarstva in zaposlovanja relativno visoko zadovoljstvo občanov s kakovostjo življenja. Z vidika kakovosti okolja vloženi napori v okoljsko sanacijo in trajnostno naravnana investicijska politika, dajejo dobre rezultate, ki so prepoznani med prebivalci in v širšem okolju. Kakovost okolja se je v zadnjih dveh desetletjih precej izboljšala, saj je okolje postalo ena najpomembnejših postavk lokalne politike. Med vsemi večjimi mesti v Sloveniji, kjer se merijo koncentracije trdnih delcev PM10, ima Velenje najmanj preseganj dnevne mejne koncentracije v letu in je precej pod dovoljeno mejo. Vseeno pa ostaja vodilni onesnaževalec osebni in tovorni promet, ki poteka praktično v celoti skozi mesto Velenje. Prav tako je cestni promet največji problem z vidika hrupa, ki zmanjšuje kakovost bivanja.

Potovalne navade, pretirano vezane na osebne avtomobile, so eden izmed elementov vse bolj sedečega življenjskega sloga, ki pripomore k večjemu tveganju za pojav različnih bolezni. Tako je v občini skoraj 27 % otrok prekomerno prehranjenih, kar presega slovensko povprečje. Po drugi strani je tudi telesni fitnes otrok v Velenju slabši od slovenskega povprečja. Uporaba bolj trajnostnih oblik mobilnosti igra veliko vlogo pri izboljšanju javnega zdravja tako skozi povečano fizično aktivnost kot tudi zmanjšanje zunanjih negativnih vplivov prometa.

Prometna varnost se je v zadnjih 15 letih močno izboljšala, vendar pa je več nesreč z udeležbo kolesarjev, medtem ko število nesreč z udeleženimi pešci ostaja približno na ravni izpred 15 let. Varnost pešcev in kolesarjev je tako eden ključnih izzivov celostne prometne strategije.

Avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti

Trend naraščajočih potovalnih razdalj in stopnje motorizacije ter nekonkurenčnost javnega potniškega prometa v primerjavi je preko let privedlo do stanja, kjer prebivalci za večino poti uporablja avtomobil. V anketi je bilo ugotovljeno, da skoraj 6 od 10 občanov za opravljanje svojih poti uporabi avtomobil, kar je sicer še vedno manj od večine slovenskih mest. Vseeno se s takimi trendi krepijo negativni vplivi prometa na kakovost življenja. Hkrati tisti, ki ne vozijo, nimajo zagotovljenih enakovrednih pogojev za mobilnost. Medtem ko je v mestu stanje boljše, pa je problem pereč predvsem izven mesta.

Brezplačni mestni avtobus Lokalc sicer nudi dobro povezanost z javnim potniškim prometom v urbanem območju, vendar je veliko prostora za optimizacijo, ki bi naredila prevoz bolj prijazen uporabnikom in okolju. Medkrajevni promet je relativno zadovoljiv v ožjem območju, a so povezave z večjimi središči kot so Celje, Maribor in Ljubljana, nezadovoljive. Podobno velja za železniške povezave, ki so zaznamovane z dolgimi potovalnimi časi in nizkimi frekvencami. Zaradi ugodnih geografskih danosti je kolesarjenje idealna oblika mobilnosti na krajših razdaljah v občini, k čemur pripomore tudi sistem avtomatizirane izposoje koles BICY, vendar je glavni omejitveni faktor za hitrejši razvoj kolesarjenja v vsakodnevnem življenju pomanjkljiva, mestoma nevarna kolesarska infrastruktura, ki onemogoča hitro in varno urbano kolesarjenje. To se odraža tudi v večinskem nezadovoljstvu anketirancev. Razmere za hojo so se precej izboljšale, na kar nakazuje tudi zadovoljstvo občanov z urejenostjo površin za pešce, vendar so pešci drugod prepogosto v podrejenem položaju z vidika načrtovanja infrastrukture. Posebno veliko potenciala je v prilagoditvi infrastrukture osebam z omejeno mobilnostjo.

Prometno načrtovanje ni celostno

Na področju trajnostnega prometnega načrtovanja je občina naredila veliko napredka v zadnjih letih, tako da ni presenetljivo, da smo bili v študiji Cipre (2011) uvrščeni na prvo mesto glede na prizadevanja za približevanje k trajnostni mobilnosti. Vseeno pa je prometno načrtovanje v občini še vedno prepogosto podrejeno osebnim avtomobilom navkljub trajnostnim vodilom v ključnih strateških dokumentih. Načrtovanje prometa je pomanjkljivo integrirano tako z ostalimi sektorji na občinski ravni kot tudi z ostalimi prostorskimi ravnmi. To še posebej velja za prostorsko politiko, v kateri niso izkoriščeni potenciali za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Izkoriščeni niso tudi potenciali upravljanja mobilnosti, rezerve pa imamo tudi pri spremljanju in vrednotenju potovalnih navad in učinkov ukrepov. Še vedno se premalo zavedamo pomena prometa v izboljšanju javnega zdravja in kakovosti življenja ter posledičnih vplivov na razvoj občine.

4. KLJUČNE STRATEŠKE PRILOŽNOSTI

MO Velenje je že pred leti stopila na pot bolj celostnega prometnega načrtovanja, zato se zavedamo pozitivnih učinkov, ki jih prinaša trajnostna mobilnost. Hkrati priznavamo, da obstaja še veliko priložnosti za korenito izboljšanje prometnega sistema in s tem višjo kakovost bivanja v občini.

Izkoriščanje geografskih pogojev občine za hojo in kolesarjenje

Geografske danosti občine vezane na relief, podnebje, gostoto naseljenosti in kratke razdalje omogočajo, da bi večino kratkih poti lahko opravili peš ali s kolesom. Priložnost leži predvsem v izboljšanju varnosti in udobnosti peš in kolesarskih povezav, ki bi omogočala hitro premagovanje razdalj. Za to bi bilo smiselno nadgraditi uspehe zadnjih letih na področju izboljšanja infrastrukture, umirjanja prometa, zapiranja središča za motorni promet, parkirne politike in prenove javnih prostorov in trgov. Velik potencial pa prepoznavamo tudi v hoji in kolesarjenju kot turistični in rekreacijski ponudbi ter načrtovanih daljinskih kolesarskih povezavah.

Optimizacija javnega potniškega prometa

Lokalca uporablja vse več prebivalcev, kar nam daje dodaten zagon za izboljšanje prevozov na širšem mestnem območju. Potencial je predvsem v optimizaciji prog in voznih redov, nadgradnji informacijskega sistema in sistema za izdajanje vozovnic, razširitvijo storitve, voznega parka ter izboljšanju poslovnega modela. Velika priložnost je tudi v boljši integraciji različnih oblik javnega potniškega prometa in integraciji ostalih prevoznih načinov z njimi.

Tretja razvojna os

Izgradnja tretje razvojne osi bo povezala regionalna središča mednarodne, nacionalnega in regionalnega pomena, povečala konkurenčnost območja, izboljšale se bodo gospodarske in institucionalne povezave in ne nazadnje tudi prometna varnost. 3. razvojna os bo s preusmeritvijo tranzitnega prometa, ki trenutno poteka ob mestnem središču, v Velenju imela tudi direktne vplive na kakovost življenja v mestu z zmanjšanjem obremenitve okolja s prometnimi emisijami in hrupom.

Racionalnejša poraba sredstev za promet

V zadnjih desetletjih smo veliko sredstev namenili motornemu prometu, kar je razumljivo vodilo do osredotočanja na avtomobilski promet in odvisnosti od njega. Priložnost vidimo v spremembi načrtovalskih prednosti, ki bi več poudarka dajale trajnostnim oblikam mobilnosti.

Dostop do evropskih sredstev in znanja

Velenje je že aktivno vpeto v EU projekte na področju trajnostne mobilnosti (npr. BICY, GUTS), želimo pa še bolj aktivno izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev, znanja, informacij in izkušenj, ki ga nudi Evropska komisija. Sprejem strategije nam bo te priložnosti še povečal.

Sodelovanje z drugimi

Želimo izkoristiti potenciale regijskega sodelovanja, še posebej z Občino Šoštanj in drugimi sosednjimi območji ter ostalimi deležniki na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav.

5. VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V MESTU VELENJE

5.1 Vizija

Vizija prometne ureditve je osnova za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije.

Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki procesa (člani delovne skupine in razširjene delovne skupine) ter zainteresirana javnost, s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Pri tem je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, upoštevaje vsa pomembna področja, zlasti okvire politik prostorskega načrtovanja, gospodarski razvoj, okolje, socialno vključenost, zdravje in varnost.

Vizija celostne ureditve prometa Mestne občine Velenje v letu 2035 je naslednja:

»Velenje kot regijsko vozlišče spodbuja in uvaja različne oblike trajnostne mobilnosti. Je vsem dostopno mesto s privlačno urejenimi javnimi površinami in učinkovitimi povezavami znotraj občine in regije.«

5.2 Strateški cilji

Za uresničevanje vizije smo si na podlagi obširnega vključevanja javnost zastavili naslednje strateške cilje:

1. Povečati prometno varnost in zdravje ljudi
2. Povečati dostopnost in s tem kakovost življenja za vse skupine prebivalcev v občini (otroke, invalide, socialno ogrožene, …)
3. Zagotoviti kakovostno dostopnost vseh naselij v občini
4. Podpirati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva ter privabljanje investitorjev
5. Podpirati turistični razvoj občine
6. Prispevati h kakovostnemu okolju

6. PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

Celostna prometna strategija MO Velenje predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja ključne izzive in priložnosti, ter tudi določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer, v katero želimo iti. Ti cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, temveč nam bodo kasneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Končno ima vsak steber poleg ciljev določene tudi ukrepe, ki cilje zasledujejo. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotrni.

Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so:

Preglednica 1: Prometni stebri CPS

1 **TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE**	2 **HOJA**	3 **KOLESARJENJE**	4 **JAVNI POTNIŠKI PROMET**	5 **MOTORNI PROMET**
Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina	Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja	Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

7. PRVI STEBER - Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

MO Velenje je že leta znana kot občina, kjer je trajnostni razvoj, še posebej z vidika okolja, ena najpomembnejših postavk lokalne politike, okoljska zavest prebivalcev je visoka. Trajnostni razvoj je vodilo ključnih strateških dokumentov, pozitivni premiki tudi na področju prometa so očitni. Hkrati pa se zavedamo, da se promet ne razvija vedno v skladu z zastavljenimi cilji in načeli. S skladnim in celostnim prometnim načrtovanjem bomo strateške usmeritve dosledno tudi izvajali.

Izzivi

V Sloveniji večina pristojnosti upravljanja mestnega prometa sloni na lokalni oziroma občinski ravni, vendar država ne zagotavlja finančnih in ostalih orodij za kakovostno prometno načrtovanje. Zaradi odsotnosti regionalne ravni pa se predvsem večja mesta, vključno z Velenjem, soočajo z velikimi težavami pri reševanju prometnih težav, ki imajo vzrok v njihovem funkcionalnem zaledju. Velenje namreč deluje kot funkcionalna regija z izobraževalnim in zaposlitvenim središčem, vendar mora zaradi slabe prometne povezanosti na regijski in državni ravni občina prenašati negativne učinke cestnega prometa povezanih z dnevnimi migracijami in industrijo.

MO Velenje ima razvito strukturo oddelkov in služb, ki so zadolženi za načrtovanje in upravljanje prometnega sistema, vendar je ta razdrobljenost pogosta ovira za enovit in jasno usmerjen razvoj. Tako naloge prometnega planiranja in umeščanja prometne infrastrukture v prostor, operativne naloge na področju prometa in gradnja infrastrukture, razvoj prometnih in parkirnih režimov in upravljanje parkirišč niso med sabo vedno usklajeni.

Do sedaj so razvojni in prostorski akti nadomeščali prometne strategije, toda s takim pristopom smo pogosto obravnavali samo prometno infrastrukturo, ne pa prometnega sistema in njegovega upravljanja kot celoto. Tako so pogosto izostale podrobnejše strategije javnega prometa, hoje, kolesarjenja, parkirne politike in predvsem upravljanja mobilnosti. Strateški razvojni dokument MO Velenje ter predvsem Trajnostna urbana strategija se sicer bolj dotikata teh področij, a je nivo obravnave premalo podroben in obvezujoč. Občina je pred leti izdelala na primer Načrt TTVS za ljudi z okvaro vida z osnovnimi usmeritvami za načrtovanje, vendar je bil v praksi spregledan oz. ni prišlo do povezovanja med njim in drugimi strateškimi dokumenti na področji prometa. Poleg tega še vedno prihaja do razhajanja med strateškimi usmeritvami in načrtovanimi ukrepi ter njihovo izvedbo.

Glede na izkušnje iz tujine, je integracija s prostorsko politiko premajhna, tako na strateški kot na izvedbeni ravni. Obstaja potencial za izboljšanje učinkovitosti prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa, na primer skozi oceno vplivov novih razvojnih projektov na prometni sistem, vrednotenje učinkov projektov in ukrepov, maksimalne parkirne standarde, vezane na nivo dostopnosti območja z javnim potniškim prometom, itd. Zaradi prostorske politike se dogaja tudi koncentracija trgovine v večjih kompleksih na obrobju naselij ali pa se trgovine pogosto širijo v slabše dostopna in obrobna območja, do koder je zaradi razdalje in neurejene infrastrukture za pešce in kolesarje v veliki meri vezan na prevoz z avti. Končno pa je problem neučinkovite prostorske politike opazen tudi v zapostavljenosti dostopnosti novogradenj z ne motoriziranimi načini in javni potniškim prometom.

Kot drugod v Sloveniji upravljanje mobilnosti še ni uveljavljeno kot sestavni del upravljanja prometnega sistema, ki bi promoviralo trajnostni promet in uravnavalo povpraševanje po uporabi avtomobila na način, da spreminja stališča in potovalne navade prebivalcev. Večji generatorji prometa se pogosto soočajo s težavami s parkiranjem, vendar pri razmišljanju o izboljšanju dostopnosti svojih lokacij razmišljajo večinoma le o povečevanju parkirnih kapacitet. S spremembo pristopa in uvedbo upravljanja mobilnosti, bi ta območja pridobila na dostopnosti tudi z ostalimi prometnimi načini, predvsem z javnim potniškim prometom in kolesom. Poleg razmišljanja o dragih infrastrukturnih ukrepih bi tudi t.i. »mehki« ukrepi, kot so promocija, ozaveščenost in spodbude, lahko pripomogli k spremembi potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev.

Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velik potencial za razvoj, še večji je najbrž potencial uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

Vključevanje strokovne in širše javnosti, kot eden izmed ključnih vidikov CPS, v postopke strateških prometnih odločitev deluje na strateškem nivoju, vendar se vključenost javnosti bistveno zmanjša, ko gre za operativne odločitve in ukrepe na področju prometa.

Spremljanje stanja na področju mobilnosti je deloma vzpostavljeno skozi Strategijo razvoja MO Velenje in Trajnostno urbano strategijo, vendar gre predvsem za merjenje izvedenih ukrepov (npr. dolžina kolesarskih stez), ni pa merjenja potovalnih navad prebivalcev in učinkov investicij in ukrepov v prometnem sistemu. S temi si otežimo spremljanje in vrednotenje sprememb prometnega sistema.

Dosežki

Strategija razvoja MOV (2008), Trajnostna urbana strategija (2015) in Občinski program varstva okolja (2016) so strateški dokumenti, ki so v ospredje postavili trajnostni razvoj prometa v občini oziroma mestu. Ukrepi predvideni v teh dokumentih se osredotočajo predvsem na kolesarjenje, javni potniški promet in mirujoč promet, rezultati katerih so že opazni. Glavni dosežki so brezplačni mestni avtobus, ureditev območij mirujočega prometa v mestu, uvedbo električnih skuterjev in polnilnih mest zanje, medobčinsko, med regijsko in EU sodelovanje ter ozaveščevalni ukrepi. Na regijskem nivoju sodelujemo pri načrtovanju in izgradnji kolesarskega omrežja z lokalnimi deležniki, z občino Šoštanj smo partnerji v sistemu avtomatizirane izposoje koles BICY.

V sklopu projekta Velenje, starosti prijazno mesto, smo na spletni strani uvedli možnost aktivnega vključevanja javnosti preko podajanja vprašanj, komentarjev in predlogov.

Občina je bila že vključena v evropske projekte trajnostne mobilnosti (BICY, GUTS), v katerih smo postavili sistem avtomatizirane izposoje koles BICY ter inovativni sistem za realno-časovno informiranje potnikov Lokalca in uporabnikov sistema BICY. Občina vsako leto sodeluje v Evropskem tednu mobilnosti, v sklopu katerih redno izvedemo nove ukrepe ter intenzivno izvajamo promocijske in ozaveščevalne aktivnosti.

Občina je bila leta 2016 razglašena za razvojno najbolj prodorno občino v regiji med Koroško in Posavjem, glavni vzrok pa sta bili trajnostna mobilnost in vsesplošna aktivnost. Velenje je bilo označeno kot zelo razvita občina z inovativni pristopi, tudi s projekti trajnostne mobilnosti. Poleg tega je bilo Velenje izbrano za najlepše urejen kraj v Sloveniji v kategoriji večja mesta, starosti prijazno mesto, občino po meri invalidov, najbolj zelena mestna občina ter energetsko najučinkovitejša mestna občina.

Cilji

Preglednica 2: Cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: Trajnostno načrtovanje

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalci
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za sodelovanje občinskih služb in sosednjih občin pri urejanju mobilnosti.	Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije občine leta 2017, revizija vsaki dve leti, prenova vsakih pet let.	Sprejem, revizija in prenova CPS.
	Vsaj dva (2) izvedena projekta TM na aktualno finančno perspektivo.	Število izvedenih projektov TM.
	Povečati sodelovanje med uradi in sosednjimi občinami na področju načrtovanja in izvajanja TM do leta 2018.	Število sestankov in udeležb na izobraževanjih s področja celostnega prometnega načrtovanja.
Sprememba načrtovalskih prioritet ter njihova uveljavitev.	Sprejetje takšnega občinskega proračuna v letu 2017 za leto 2018, ki bo povečal sredstva za izvedbo ukrepov TM glede na prejšnja leta.	Povečanje sredstev za izvedbo ukrepov TM.
Sistematično spremljanje vseh vrst mobilnosti.	Vzpostaviti sistem celovitega in rednega spremljanja potovalnih navad do leta 2019 z osveževanjem na 2 leti.	Sistem spremljanja in vrednotenja (anketa, štetje prometa, …).
Zagotavljanje vključevanja deležnikov in zainteresirane javnosti v vseh fazah načrtovanja in izvedbe mobilnosti.	Od leta 2017 za vse večje investicije v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti ter posvete s prebivalci in ključnimi deležniki.	Možnost vključevanja javnosti pri vseh večjih investicijah.

Ukrepi

Celostna prometna strategija MO Velenje predvideva na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa naslednje ukrepe:

a) Organizacija občinske uprave

Za uspešno izvajanje CPS bo uprava MO Velenje izvajala potrebne koordinacije ter redna izobraževanja.

b) Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije

Sprejetje CPS MO Velenje v letu 2017 predstavlja začetek dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa, ki ga bomo nadaljevali s spremljanjem kazalcev in revizijo strategije na vsaki dve

leti (leta 2019 in 2021) ter prenovo vsakih pet let (leta 2022). Dokument za občino ne bo obvezujoč, a ji bo ponudil temelje za razvoj ukrepov.

c) Spremljanje kazalcev na področju trajnostne mobilnosti

V sklopu revizije se bo na vsaki dve leti (leta 2019 in 2021) spremljalo in vrednotilo ključne kvalitativne in kvantitativne kazalce mobilnosti v občini (npr. potovalne navade, zadovoljstvo, zdravje, emisije CO_2 ipd.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Podatki se bodo zbirali z različnimi enostavnimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje.

d) Sistem vključevanja prebivalstva

Eden izmed ključnih ukrepov CPS je vzpostavitev sistema vključevanja javnosti, ki bo lahko s pobudami sodelovala pri reševanju skupnih prometnih problemov. Prebivalstvo bo aktivno vključeno tudi preko anket, delavnic, javnih razprav, izobraževanj in promocij.

e) Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja

V sklopu izvajanja CPS se bo okrepila povezava med prostorskim in prometnim načrtovanjem, še posebej za večje generatorje prometa. S celovitimi presojami vplivov novogradenj na promet se lahko zmanjšuje mobilnostne težave, ki jih objekti povzročajo.

f) Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov (trajnostne) mobilnosti

MOV bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju mobilnosti uravnotežena glede na vse prevozne načine. Manj sredstev se bo namenilo za izgradnjo drage nove infrastrukture za motorni promet, vzporedno pa se bodo povečale investicije v zagotavljanje dobrih pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP.

g) Izdelava mobilnostnih načrtov večjih generatorjev prometa
MOV bo redno spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi bomo celostno reševali težave dostopnosti za večje generatorje prometa (občina, upravna enota, javni zavodi, šole, gospodarstvo, …).

h) Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti s sosednjimi občinami

Gre za projekte oz. ukrepe, ki se nameravajo izvajati ter imajo vpliv preko meja občine Velenje. Predvsem je prihodnost v širjenju kolesarske mreže ter ostalih obstoječih sistemov.

i) Vzpostavitev mobilnostnega centra (info točka)

Leta 2017 se bo izvedel načrt vzpostavitve mobilnostnega centra, kjer se bo dobilo informacije o načinih prevoza v mestu za obiskovalce, študente, dnevne migrante in priseljence, turiste in druge, ki mesto obiščejo prvič ali želijo svoj način potovanja narediti še bolj trajnosten.

j) Strateško načrtovanje dostopnosti za invalide in druge osebe z oviranostmi

Za učinkovito izvajanje ukrepov za izboljšanje dostopnosti za invalide se bo Načrt TTVS za osebe z okvaro vida (2013) prenovil in dopolnil z ukrepi za izboljšanje dostopnosti za druge skupine invalidov – izdelava Strateškega načrta dostopnosti. Načrt vsebuje smernice in ukrepe za izboljšanje dostopnosti peš površin, pomemben del načrta pa je tudi dostop do informacij, kar je predvsem pomembno za izboljšanje dostopnosti JPP za vse uporabnike.

Akcijski načrt

Izvedba x

Načrt/študija o

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a	Organizacija občinske uprave (koordinacija in redno izobraževanje)	Prerazporeditev in delegiranje nalog	majhna	MOV	o	x	x	x	x	x
b	Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije	5.000 € za revizije na 2 leti 20.000 € za prenovo na 5 let	majhna	MOV in zunanji izvajalec	x	x		x		x
c	Spremljanje kazalcev na področju (trajnostne) mobilnosti glede na izbrano metodologijo (anketa, štetje, …)	5.000 € na 2 leti	srednja	MOV in zunanji izvajalec			x		x	
d	Sistem vključevanja javnosti	10.000 € letno	srednja	MOV in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x
e	Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja	brez	srednja	MOV	x	x	x	x	x	x
f	Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti	brez	zahtevno	MOV	x	x	x	x	x	x
g	Mobilnostni načrt za večje generatorje prometa (izdelava, pobude, promocija, …)	brez	srednja	MOV, javni zavodi, gospodarstvo, zunanji izvajalec		x	x	x	x	x
h	Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti s sosednjimi občinami	brez	majhna	MOV, sosednje občine	x	x	x	x	x	x
i	Vzpostavitev mobilnostnega centra (info točka)	brez	majhna	Zavod za turizem	o	x	x	x	x	x
j	Strateško načrtovanje dostopnosti za invalide in druge osebe z oviranostmi	8000 € letno	majhna	MOV in zunanji izvajalec	o	x	x	x	x	x

8. DRUGI STEBER - Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina

Hoja je najbolj naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje in je primerna za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa tudi ne glede na starost ali zdravje. Še več,

uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od/do postajališča javnega potniškega prometa, od/do parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v strnjenih mestnih območjih kot je Velenje. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi se dalo premostiti s hojo, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

Izzivi

Pregled obstoječih dokumentov in strategij je pokazal, da je pešačenje sicer zavedeno v strateških dokumentih, vendar ni prednostno obravnavano, tako v ciljih kot v ukrepih. Ukrepi za pešačenje so predvideni v manjši meri ter predvsem posredno.

Čeprav je infrastruktura za pešačenje v mestnem območju relativno dobro urejena, stanje na področju pešačenja ni na ravni, kot bi pričakovali glede na naštete danosti. Glede na štetje prometa znaša delež pešcev v prometu v mestnem središču od 10 % do 15 %, na obrobju pa je ta delež manj kot 5 %. Ena ključnih prepoznanih težav je, da je načrtovanje površin za pešce podrejeno ostalim prometnim načinom. To se odraža bodisi skozi namenjanje premalo prostora zaradi prioritiziranja motornega prometa, prepogosto pa se kolesarske poti naknadno umešča na pločnike, kar privede do konfliktov med pešci in kolesarji. Tudi če je infrastruktura dobra, tranzitni promet oziroma z njim povezan hrup zmanjšuje število in delež pešcev. Prav tako je manj pešcev tam, kjer ni drevesne vegetacije ali drugih elementov, ki bi povečale privlačnost pešačenja.

V manjših naseljih pa površin za pešce prepogosto kar ni, še posebej ob državnih cestah. Na območju izven mesta Velenje so pogoji za pešačenje zaradi nizke gostote poselitve že tako omejeni. Ker na podeželju ni servisnih dejavnosti (trgovine, šole, delovna mesta ipd.), ki bi bile malo oddaljene od stanovanjskih objektov, je pešačenje malo prisotno. Ravno tako v manjših naseljih ni prisotna infrastruktura za pešačenje (pločniki in pešpoti), še posebej je to problematično ob državnih cestah. Zaradi umeščanja trgovskih centrov na obrobje mesta pa je priložnosti za hojo manj tudi v mestu.

Tudi demografski trendi kažejo na izseljevanje prebivalstva iz centra mesta na obrobje, zaradi česar hoja kot način potovanja po dnevnih opravkih ni več mogoča. Predstavlja pa še vedno pomemben način dostopa do avtobusnih postajališč.

Obstaja tudi veliko potenciala za izboljšanje dostopnosti za osebe z ovirano mobilnostjo. To niso samo invalidi, temveč tudi osebe z drugimi fizičnimi in psihičnimi težavami (bolniki, ostareli, majhni otroci), osebe z manj znanja lokalnega jezika ter osebe s slabo orientacijo. Če se upoštevajo tudi začasni „kratkoročni“ pogoji, kot je nošenje težkih vrečk ali velikih kosov prtljage, okrevanje po operaciji ali bolezni, obiski druge države, itd., vidimo, da vsi trpimo zaradi omejene mobilnosti ob tej ali drugi priložnosti. Izboljšanje dostopnosti, torej da lahko vsi ljudje brez ovir uporabljajo javne prostore in javni prevoz, da je kakovost storitev in objektov za pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza prilagojena vsem potrebam ter da so dnevne storitve dostopne tudi za ne-motoriste, prinaša veliko koristi tako za posameznike kot za družbo. Dobra dostopnost zahteva upoštevanje ne le prometne problematike, ampak tudi načrtovanje rabe zemljišč, načrtovanje mest, gradnjo, vzdrževanje, gospodarska in družbena vprašanja. Sodelovanje med delovnimi področji in organizacijskimi mejami je zato bistvenega pomena (vir: ISEMOA). Med anketiranci je bilo tudi več takih, ki so bili s prilagojenostjo prometnih površin prej nezadovoljni kot zadovoljni. Ovire obsegajo slabe površine, preozki pločniki, razne ovire, stopnice, previsoki robniki in pomanjkanje klančin pa tudi kratki intervali na semaforjih. Tovrstni ukrepi ima tudi največ podpore med prebivalci.

Če je bila hoja nekoč osnovni prometni način, je danes hoje precej manj zaradi sprememb v strukturi naselij in motorizacije. Hkrati se število prometnih nesreč z udeleženim pešcem v nasprotju z splošnim trendom izboljšanja prometne varnost ne zmanjšuje, saj ostaja približno na ravni izpred 15 let. To je dodaten razlog za manjši delež pešcev kot v preteklosti.

Hojo ocenjujemo kot velik potencial pri spopadanju s problemi onesnaženja, hrupa in javnega zdravja. Redna hoja je za večino ljudi najlažji in najcenejši način povečanja telesne aktivnosti, kar zmanjšuje tveganje za razvoj srčno-žilnih bolezni, diabetesa, astme in tudi raka. Glede na nadpovprečno raven debelosti in pod povprečni telesni fitnes otrok v občini hojo prepoznavamo kot idealen način za povečanje zdravja v občini.

Dosežki

Pogoji za razvoj pešačenja glede na velikost mesta (iz roba mesta do centra je največ 20 minut peš), gostota poselitve in razporeditev dejavnosti so relativno ugodni. Mesto Velenje ima relativno dober sistem peščevih površin in poti, ki so večinoma ustrezno povezane. Velik korak k povečanju privlačnosti za pešačenje so območja za pešce. Eden glavnih projektov v zadnjih letih je prenova mestnega središča Velenja oziroma območij, ki smo jih zaprli za motorni promet. Glavno vodilo revitalizacije mestnega središča in privabljanje nove vsebine s podporo nove infrastrukture s ciljem povečati število ljudi, ki bi tu živeli. Predvsem smo lahko ponosni na ureditev peš con, promenade ob Paki skupaj s Trgom mladosti.

Prenovili smo celotno razsvetljavo, posebno pozornost smo namenili osvetlitvi prehodov, pri čemer sodelujemo s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Osnovne šole so vključene v program varnih poti v šolo, namen katerih je povečanje varnosti v šolskih okoliših ter spodbujanje otrok k hoji.

Štetje peš prometa je pokazalo, da se delež pešcev v prometu v mestu Velenje počasi povečuje. Glede na druga mesta podobne velikosti je pešačenje v Velenju dobro uveljavljeno. Glede na analize anket za vsakodnevne opravke uporablja hojo do 20 % prebivalstva oz. vsak peti prebivalec občine Velenje. Tudi anketiranci so izrazili relativno visoko zadovoljstvo z osvetljenostjo pešpoti, varnostjo šolskih poti, prehodi za pešce, pločniki in pešpotmi.
S celostno prometno strategijo želimo nadaljevati pozitivne trende in še bolj povečati delež hoje v prihodnjih petih letih. To bomo storili tako preko ozaveščevalnih akcij kot tudi s postopnim izboljševanjem infrastrukture za pešce.

Cilji

Preglednica 3: Cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: Hoja

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš.	Vzpostaviti vsaj štiri (4) ključne povezave ter odprava vsaj pet (5) problematičnih točk v omrežju pešpoti letno do leta 2022.	Število vzpostavljenih novih ključnih povezav ter odpravljenih problematičnih točk. V letu 2016 je bilo zabeleženih 33 problematičnih točk in odsekov z nezadostno infrastrukturo za pešce.
	Prilagoditi infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam v ožjem središču in zaledju do leta 2022.	Število izvedenih prilagoditev infrastrukture. V letu 2016 je bila infrastruktura gibalno in senzorično oviranim osebam v ožjem središču in zaledju le deloma prilagojena.
Povečanje deleža hoje za kratka potovanja in povečanje prisotnosti pešcev v središčih naselij.	Povečati število pešcev za 30 % glede na leto 2009 do leta 2022.	Število pešcev na referenčnih mestih (vir: štetje).
	Povečati delež vseh opravljenih poti peš za 25 % do leta 2022 v primerjavi z letom 2016.	Delež opravljenih poti peš glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 20,5 % vseh poti opravljenih peš (leta 2022: 25 %).
	Povečati delež opravljenih poti v službo ali šolo peš za 20 % do leta 2022 v primerjavi z letom 2016.	Delež opravljenih poti peš glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 16,9 % poti v službo in v šolo opravljenih peš (leta 2022: 20 %).
Povečanje prometne varnosti ter povečanje	Zmanjšati število nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in izničenje števila smrtnih žrtev do leta 2022 glede na povprečje v	Število prometnih nesreč z udeleženimi pešci (vir: AVP). V obdobju 2013–2015 je bilo v

občutka varnosti pešcev.	obdobju 2010–2015.	prometnih nesrečah v povprečju udeleženih v 16 pešcev na leto. V tem obdobju je bila 1 žrtev s smrtnim izidom (leta 2022: 8, 0).

Ukrepi

Celostna prometna strategija MO Velenje predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

a) Izdelava načrta in izgradnja omrežja pešpoti z upoštevanjem principa dostopnosti za vse

Čeprav je infrastruktura za pešačenje v mestu Velenje dobro razvita je potrebno nekatere manjkajoče odseke dopolniti, razširiti ozka grla ter vzpostaviti celosten in povezan sistem pešpoti skozi celotno mesto. V prvi fazi bomo izdelali podroben načrt omrežja pešpoti in trajnostnih koridorjev, ki bo povezoval posamezne ključne odseke mesta bolj direktno s čim manj ovinki in ovirami za pešce. V nadaljnjih fazah pa bomo postopno izvajali razširitev omrežja pešpoti. Z načrtom bomo natančneje umestili trajnostni koridor, ki bo enotno povezoval mestno jedro skupaj z obrobnimi deli mesta. Predvidena je celostna ureditev trajnostnega koridorja ob Paki, na katerem bodo urejena počivališča ob vodi. Zeleni trajnostni koridorji, bodo pešpoti, ki so ločene od motoriziranega prometa, s privlačnim ambientom, drevoredom, klopmi, dejavnostmi in javno razsvetljavo. Trajnostni koridor bo enotno označen in bo imel prioriteto pri prečkanju prometnic. Zaradi bolj privlačnih in skrajšanih peš poti se bo skrajšal čas potovanja za pešce ter povečal delež pešcev. Trajnostni koridor za pešačenje bo ponekod združen s kolesarskimi potmi ter rekreacijskimi kolarskimi vpadnicami v mesto.

b) Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk in z upoštevanjem principa dostopnosti za vse

Vzpostavili in vzdrževali bomo register nevarnih točk za pešačenje v mestu. Register bo enoten za celotno infrastrukturo (hoja, kolesarjenje, JPP in motorizirani promet).

c) Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje pešačenja

Koristi hoje bomo redno in sistematično promovirali preko medijev, mobilnih aplikacij in ozaveščevalnih dogodkov in akcij za vse ciljne skupine prebivalstva. Ozaveščanje bomo izvajali preko sloganov za promocijo pešačenja. Priredili bomo dogodke in promocijske akcije (npr. nabiranje peš kilometrov). Izvajali bomo redno izobraževanje v šolah in vrtcih. Ciljno bomo izvajali spodbude za pešačenje na delovno mesto pri delodajalcih.

d) Nadgradnja varnih poti v šolo

V Velenju je že vzpostavljen sistem varnih poti v šolo. Izvajali bomo izobraževanja za ravnatelje. Večji poudarek bomo posvetili izvajanju načrtov, tudi v smislu spodbud šole. Nadgradnja varnih poti v šolo se bo izvajala vsako leto.

e) Povečanje privlačnost pešpoti

Obstoječe peš poti se bo skozi redno vzdrževanje stalno izboljševalo in nadgrajevalo. Obnavljali (preplastili ali tlakovali) bomo dotrajane pešpoti in pločnike. Zamenjali in dodajali bomo ulično pohištvo kot so zasaditve drevoredov in grmovnic, pitniki, koši za smeti, razsvetljava, ulična umetnost (galerija na prostem) ter dodali pešcem uporabno in privlačno (prometno) signalizacijo. S pomočjo registra nevarnih točk bomo odpravljali kritična mesta, tako da bodo primerna za vse vrste uporabnikov – otroci, starejši, gibalno in senzorično ovirani, rolerji, vozički …

f) Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk

Da bi povečali privlačnost in prepoznavnost pešačenje bomo vzpostavili zabavne oznake za pešačenje (npr. odtisi stopinj na tleh, tlakovci znanih osebnosti) in oznake časov potovanja, do posameznih delov mesta (npr. jezero 20 minut ipd.). Označbe bodo usklajene z oznakami za kolesarje. Smerokazi bodo služili tudi kot informativne oznake za turiste.

g) Ureditev in označitev rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpoti ter pešpoti v občini

Poleg pešačenja v mestu Velenje bomo z ukrepi tematskih poti povečali pešačenje tudi drugod po občini. Izvedli bomo pregled poti v naravi, ki potekajo ločeno od prometa in bi jih lahko uporabili kot peš poti predvsem v rekreacijske in turistične namene, v manjši meri pa tudi v namene opravljanja dnevnih poti (v šolo in na delovno mesto). Izdajali bomo informativne zloženke, informacijske karte z opisi, postavili smerokaze in table. Skupaj s deležniki na podeželju (gostilne, kmečki turizmi ipd.) in Zavodom za turizem bomo izdelali sistem tematskih poti.

h) Širitev peš con

Nadaljevali bomo s širitvami peš con v Velenju. Peš cone nudijo odprt javni prostor, ki ni samo namenjen prehajanju temveč tudi udejstvovanju v javnem življenju druženju in komercialni dejavnosti brez motečega hrupa motoriziranega prometa. V nadaljevanju je predvidena širitev peš con v Starem Velenju.

i) Odprava nevarnih mest na površinah za pešce

S pomočjo registra nevarnih točk bomo redno in sproti odpravljali nevarna mesta, kjer so najpogostejše prometne nesreče s pešci. Dogradili bomo manjkajoče odseke pločnikov in pešpoti. Uredili bomo prehode za pešce v skladu z varnostnimi standardi (talna razsvetljava in drugi ukrepi za izboljšanje varnosti, pregled varnosti na prehodih tudi na državnih cestah). Uredili bomo tudi peš povezave med naselji in avtobusnimi postajališči. Ob tem bomo upoštevali tudi prednostno ureditev nevarnih mest za slepe in slabovidne, ki bodo identificirana v Strateškem načrtu dostopnosti.

Akcijski načrt

Izvedba	x
Načrt/študija	o

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a	Izdelava načrta in izgradnja omrežja pešpoti z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	1.100.000 €	srednja	MOV in zunanji izvajalec	o	o	x	x	x	x
b	Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk in z upoštevanjem principa dostopnosti za vse	10.000 € v letu 2017 (vzpostavitev) 5.000 € letno (2018–2022) (vzdrževanje)	srednja	MOV, zunanji izvajalec in javnost	o	o				
c	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje pešačenja	7.000 € letno	srednja	MOV, vrtci, šole, javni zavodi in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x
d	Nadgradnja varnih pešpoti v šolo	2.000 € letno	majhna	MOV, vrtci, šole, javni zavodi	x	x	x	x	x	x
e	Povečanje privlačnosti pešpoti	50.000 € v letih 2017 in 2018 5.000 € letno (2019–2022)	srednja	MOV in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x

f	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	10.000 € v letu 2018 5.000 € letno (2019–2022)	majhna	MOV in zunanji izvajalec		x	x	x	x	x
g	Ureditev in označitev rekreacijske, turistične in tematske pešpoti ter pešpoti v občini	10.000 € v letu 2018 5.000 € letno (2019–2022)	srednja	MOV in zunanji izvajalec		x	x	x	x	x
h	Širitev peš con	Ob predpostavki sofinanciranja 1.000.000 € v 5 letih	srednja	MOV in zunanji izvajalec	o	x	x	x	x	x
i	Odprava nevarnih mest na površinah za pešce	Ob predpostavki sofinanciranja 500.000 € v 5 letih	velika	MOV in zunanji izvajalec		x	x	x	x	x

9. TRETJI STEBER - Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Kolesarjenje predstavlja poleg zdravega načina rekreacije tudi vrsto prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje probleme s parkiranjem. V urbanih naseljih omogoča celo najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih ekonomskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov se kolesarjenje ponovno vključuje v prometni sistem, kjer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva vse večjo vlogo in pomen.

Izzivi

Kljub ugodnim geografskih danostim (pretežno ravninska lega, kratke razdalje in ugodni vremenski pogoji, ki omogočajo celoletno kolesarjenje), potencial kolesarjenja še ni dovolj izkoriščen. V mestu Velenje je že precej površin, ki so namenjene kolesarjem, vendar površine v večini primerov niso sklenjene in zaključene. Glavni omejitveni faktor za še hitrejši razvoj kolesarjenja v vsakodnevnem življenju v Velenju je pomanjkljiva, mestoma nevarna kolesarska infrastruktura, ki onemogoča hitro in varno urbano kolesarjenje. Slabše razvite pa so kolesarske povezave med več stanovanjskimi območji in zaposlitvenimi, upravnimi in storitvenimi območji. Z vidika ostale kolesarske infrastrukture je v mestu prisotno pomanjkanje parkirnih mest za kolesa in kolesarnic.

Posebej problematična je slaba tehnična izvedba že obstoječe kolesarske infrastrukture in podrejenost cestni infrastrukturi, saj prihaja do nevarnih in neudobnih rešitev, kot so umeščanje kolesarjev na pločnike, preozke steze, previsoki robniki, dvigi in spusti ob stranskih dovozih, nenadne prekinitve, urbana oprema in prometna signalizacija kot ovira, vodenje v križiščih, slabo vzdrževana površina, nepropustnost enosmernih cest za dvosmerno kolesarjenje, ovire za motorna vozila ipd. Do nepopolnih izvedb prihaja tudi zato, ker občina nima sprejetih standardov ob izgradnji ali prenovi infrastrukture.

Omrežje je zapleteno in ne vodi nujno po najkrajših poteh, kolesarjem neprijazna je tudi ureditev v območju za pešce. Obseg motornega prometa onemogoča varno mešanje kolesarjev in motornih vozil, še posebej v križiščih.

V prostorskih aktih nimamo opredeljenih zahtev glede parkiranja koles, zato se praviloma na ta element pozablja ali pa je izveden pomanjkljivo. Še veliko prostora za izboljšave je v aplikaciji dobrih praks in znanj iz drugih mest.

Tudi med anketiranci je bilo precej več takih, ki so s pogoji za kolesarjenje prej nezadovoljni kot zadovoljni, še posebej to velja za vidik sklenjenosti in varnosti kolesarskih povezav ter urejenosti parkirišč za kolesa. Tovrstni ukrepi imajo tudi večinsko podporo med prebivalci.

Prometna varnost kolesarjev je precej zaskrbljujoča, saj se število prometnih nesreč z njihovo udeležbo ne zmanjšuje. V zadnjih letih je bilo povprečno 21 nesreč na leto, kar je precej več kot v obdobju 2002–2010. Eden od pomembnih razlog je sicer zagotovo tudi povečanje števila kolesarjev, a vseeno stremimo k povečanju varnosti kolesarjev.

Za povečanje deleža kolesarjev v prometu in posledično boljše okoljske učinke in učinke na zdravje prebivalstva so potrebni večplastni ukrepi. Izboljšati je potrebno stanje kolesarske infrastrukture, predvsem v smeri zaključevanja omrežja mestnih kolesarskih poti, ki mora omogočati hitro in varno kolesarjenje.

Dosežki

Velenje ima glede na geografske danosti vse potenciale, da se razvije v sodobno, kolesarsko mesto. V 20-minutnem dosegu je mogoče iz središča Velenja kolesariti vse do sosednjih naselij. Čeprav v kakovosti infrastrukture zaostajamo za kolesarsko bolj razvitimi mesti, pa smo v zadnjih letih naredili napredek v širjenju kolesarskega omrežja, postavili smo tudi nova kolesarska stojala. Urejenih je že več kot 16 km kolesarskih povezav. Leta 2012 uveden brezplačen avtomatiziran sistem za izposojo mestnih koles BICY, ki z 11 postajališči v občini in 4 v občini Šoštanj predstavlja uspešno zgodbo, saj ga uporablja več kot 2.000 ljudi. Tudi večina anketirancev je zadovoljna s sistemom BICY, tako z vidika števila kot lokacije postaj. Mestno kolesarsko omrežje je solidno razvito v smeri vzhod-zahod, povezava KS Gorica in rekreacijsko območje ob jezerih.

Vzpostavili smo tudi tematske kolesarske poti: Tematska kolesarska pot Paški Kozjak, Šentjanška kolesarska pot, Vinskogorska kolesarska pot. Aktivno sodelujemo tudi pri načrtovanju in izgradnje regionalnih in državnih kolesarskih poti. Izdelali smo dokumentacijo za kolesarsko pot Huda Luknja (G11), ki bo Velenja povezala s Koroško, aktivnosti potekajo tudi v sklopu kolesarske povezave Šoštanj–Vinska Gora skozi Velenje.

Glede na anketo 10 % ljudi uporablja kolo za svoje poti, kar je precej visoko glede na slovensko povprečje.

Cilji

Preglednica 4: Cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: Kolesarjenje

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Vzpostavitev pogojev za načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in regije.	Vzpostaviti sodelovanje s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami na področju kolesarjenja do leta 2018.	Število sestankov na temo kolesarjenja s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami.
	Vzpostaviti vsaj štiri (4) ključne povezave do leta 2022 ter odprava vsaj pet (5) problematičnih točk v kolesarskem omrežju letno do leta 2022.	Število vzpostavljenih novih sklenjenih kolesarskih povezav ter število odpravljenih problematičnih točk.
Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje ter parkiranje koles na ravni občine in regije.	Vzpostaviti celovito kolesarsko omrežje do leta 2027.	Sklenjeno kolesarsko omrežje.
	Zagotoviti vsaj pet (5) kakovostnih in varnih parkirišč letno za kolesa pri javnih zgradbah do leta 2022.	Število javnih zgradb s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči.
Povečanje deleža kolesarjenja.	Povečati število kolesarjev za 30 % glede na leto 2016 do leta 2022.	Število kolesarjev na referenčnih mestih glede na analizo stanja (vir: štetje).
	Povečati delež s kolesom opravljenih poti v službo ali šolo za 50 % do leta 2022 glede na leto 2016.	Delež s kolesom opravljenih poti glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 6,5 % poti v

		službo ali šolo opravljenih s kolesom (leta 2022: 10 %).
	Povečanje števila uporabnikov avtomatiziranega sistema za izposojo koles Bicy za 50 % do leta 2022 glede na leto 2015.	Število uporabnikov. Leta 2015 je bilo v sistemu Bicy registriranih 2.311 ljudi (leta 2022: 3.500).
Povečanje prometne varnosti ter povečanje občutka varnosti kolesarjev.	Zmanjšati število nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % in nič smrtnih žrtev do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2010–2015.	Število prometnih nesreč z udeleženimi kolesarji (vir: AVP). V obdobju 2013–2015 je bilo v prometnih nesrečah v povprečju udeleženih v 19 kolesarjev na leto ter nič žrtev s smrtnim izidom (leta 2022: 9, 0).

Ukrepi

Celostna prometna strategija MOV predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

a) Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za dopolnitev mestnega kolesarskega omrežja

Občina bo vzpostavila kakovostno omrežje kolesarskih povezav na območju mesta, ki bodo omogočale varno, udobno in hitro kolesarjenje. Omrežje bo varno, gosto in povezano, saj le tako lahko nudi dobro dostopnost. Glavno vodilo pri načrtovanju bo zagotavljanje varnosti kolesarjev in pešcev, pri čemer bo upoštevano načelo ločevanja kolesarjev, kadar je to nujno potrebno, ter mešanja prometa, če je to varno. Omrežje se bo načrtovalo na osnovi obstoječih povezav, prioritetno se bo načrtovalo manjkajoče povezave.

b) Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za izgradnjo regijskega in državnega kolesarskega omrežja ter povezav s primestnimi naselji

Občina bo aktivno sodelovala pri načrtovanju in izgradnji regijskih in državnih kolesarskih povezav ter tako nadgradila že obstoječe aktivnosti na tem področju.

c) Izdelava registra nevarnih točk

Ker je analiza stanja pokazala, da obstoječe kolesarsko omrežje ni povsod dovolj varno za kolesarje, bomo pripravili register nevarnih točk za kolesarje, ki bo podlaga za njihovo odpravljanje. Primeri takih točk so okolica glasbene šole, določeni prehodi čez cesto, prehodi s površin za kolesarje na cesto ter stebri javne razsvetljave na kolesarskih površinah ipd..

d) Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje uporabe kolesa

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti na področju kolesarjenja so oblika t.i. mehkih ukrepov, ki so lahko zelo učinkoviti še posebej v kombinaciji s kolesarskimi infrastrukturnimi ukrepi. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, inštalacij, aplikacij, razstav in tekmovanj, poseben poudarek bo na kolesarjenju na delo in izobraževanje ter do glavnih storitvenih dejavnosti. Prav tako bomo pozvali ponudnike različnih storitev naj se tudi sami vključijo v spodbujanje dostopa do njih s kolesom.

e) Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk

Sestavni del kolesarskega omrežja bodo tudi smerokazi, ki bodo označevali primarne kolesarske povezave skozi mesto ter v zaledju ter časovno dostopnost lokacij. Ta ukrep bo olajšal orientacijo kolesarjev, hkrati pa bo promoviral kolesarjenje in povečal njegovo opaznost v občini.

f) Ureditev in označitev rekreacijskih kolesarskih poti v občini

Rekreacijske kolesarske poti so poleg primarnih in sekundarnih povezav tretji element kolesarskega omrežja. Povezovale bodo širše mestno območje z zelenim oziroma podeželskim zaledjem ter ključnimi zanimivostmi. Poudarek bo na izboljšanju kakovosti in označitvi obstoječih poti, na primer s smerokazi, rednim vzdrževanjem, mesti za počitek in parkiranje koles, pitniki, tematskimi kartami, aplikacijami itd.

g) Izgradnja manjkajočih delov površin za kolesarje v občini ter odprava pomanjkljivosti na obstoječem omrežju

Končni cilj ukrepa je izgradnja manjkajočih delov površin za kolesarje in odprava pomanjkljivosti na obstoječem omrežju v širšem mestnem omrežju. Omrežje bo sestavljeno iz primarnih in sekundarnih povezav, ki bodo nudile dostop do glavnih ciljev v mestu. Primarne povezave, od prometa ločene kolesarske površine, bodo osnova omrežja. Dopolnjevale jih bodo sekundarne povezave, ki bodo potekale po cestah z nižjimi hitrostmi in manjšim obsegom prometa.

h) Izgradnja regijskih, državnih in drugih primestnih kolesarskih povezav

Občina bo poleg aktivnega sodelovanja pri načrtovanju sodelovala tudi na področju izgradnje regijskih in državnih kolesarskih povezav ter tako nadgradila že obstoječe aktivnosti na tem področju.

i) Izgradnja kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah in druge infrastrukture

Mesta za varno in udobno parkiranje koles je pomemben vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje, ki se ga pogosto zanemari. To obsega parkiranje koles tako za kratek kot dolgi čas. Parkiranje za kratek čas vključuje na primer kolesarska stojala za obiskovalce ob storitvenih objektih, ki jih je možno zagotoviti na enostaven in poceni način. Za zaposlene in šolarje ter ob postajah javnega potniškega prometa bomo zagotovili še varnejša parkirišča z boljšo zaščito pred vremenskimi vplivi, ki bodo omogočali parkiranje za dalj časa.

j) Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposojo koles

Občina bo nadgradila BICY in v ta namen pripravila študijo rešitev za optimalno upravljanje sistema. Prvi namen je širitev omrežja (npr. železniška postaja, glasbena šola, večje trgovine in zaposlitvena središča (v sodelovanju s podjetji), ob Velenjskem jezeru, stanovanjske soseske) ter nadgradnja z e-sistemom, ki bo olajšala premagovanje razdalj in vzpostavila možnost za širjenje sistema tudi izven mesta (območja z večjimi nakloni), seveda ob pogoju urejene varne kolesarske infrastrukture. Drugi namen pa je povezati uporabniško kartico BICY z Lokalcem in drugimi storitvami v mestu, kar bo pripomoglo k integraciji prometnih načinov in olajšanju intermodalnosti.

k) Povečanje privlačnosti kolesarskih poti

Kolesarsko omrežje ne sme biti le varno, udobno, povezano in direktno vodeno, temveč mora biti tudi privlačno. V ta namen bomo na izbranih lokacijah ob primarnih kolesarskih povezavah postavili servisna stojala, zasadili več zelenja ter izboljšali ulično osvetlitev. Postavili bomo tudi kolesarske števce, ki bodo povečali opaznost kolesarjev, spodbujali h kolesarjenju ter navsezadnje omogočili redno spremljanje števila kolesarjev.

Akcijski načrt

Izvedba	x
Načrt/študija	o

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a	Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za dopolnitev mestnega kolesarskega omrežja	100.000 €	velika	MOV in zunanji izvajalec	o	o				
b	Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za izgradnjo regijskega in državnega kolesarskega omrežja ter povezav s primestnimi naselij	100.000 €	velika	MOV in zunanji izvajalec Direkcija RS za infrastrukturo		o	o			
c	Izdelava in vzdrževanje registra nevarnih točk	10.000 € v letu 2017 (vzpostavitev) 5.000 € letno	srednja	MOV, zunanji izvajalec in javnost	o	o	o	o	o	o

		(2018–2022) (vzdrževanje)								
d	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje uporabe kolesa	7.000 € letno	srednja	MOV, vrtci, šole, javni zavodi in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x
e	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	10.000 € v letu 2018 5.000 € letno (2019–2022)	majhna	MOV in zunanji izvajalec		x	x	x	x	x
f	Ureditev in označitev rekreacijskih kolesarskih povezav v občini	10.000 € v letu 2018 5.000 € letno (2019–2022)	srednja	MOV in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x
g	Izgradnja manjkajočih delov površin za kolesarje v občini ter odprava pomanjkljivosti na obstoječem omrežju	1.000.000 €	velika	MOV in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x
h	Izgradnja regijskih, državnih in drugih primestnih kolesarskih povezav	Ob predpostavki sofinanciranja 1.000.000 € letno	velika	MOV in zunanji izvajalec Direkcija RS za infrastrukturo			x	x	x	x
i	Izgradnja kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah in druge infrastrukture	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 10.000 € letno	srednja	MOV in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x
j	Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposojo koles	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 50.000 € letno	srednja	MOV in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x
k	Povečanje privlačnosti kolesarskih poti	50.000 € v letih 2017 in 2018 10.000 € letno (2019–2022)	velika	MOV in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x

9. ČETRTI STEBER - Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa

Javni potniški promet povečuje izkoristek transporta kot celote, zmanjšuje prometne zastoje in probleme s parkiranjem in je okolju bolj prijazen. Pomembna pa je tudi njegova socialna funkcija, saj omogoča mobilnost tistemu sloju prebivalstva, ki drugih oblik prevoza ne morejo uporabljati (starejši občani, otroci ter osebe brez lastnega osebnega avtomobila). Namen javnega prevoza je omogočiti potniku alternativno izbiro prevoznega sredstva. Kakovostni avtobusni in železniški sistem mora zato izpolnjevati določene kriterije, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kvaliteta storitve, da bo postal zanimiv za potencialne potnike.

Izzivi

Brezplačni mestni avtobus Lokalc sicer nudi dokaj dobro povezanost z javnim potniškim prometom in predstavlja možnost optimizacije storitve, da bo le-ta še bolj prijazna do vseh vrst uporabnikov, bolj ekonomična in še bolj prijazna do okolja. Prostor za optimizacijo je v optimizaciji prog in voznih redov, nadgradnji informacijskega sistema in sistema za izdajanje vozovnic. Prostor za optimizacijo je tudi v

uvedbi avtobusov z bolj ekološko sprejemljivimi pogonskimi motorji (elektrika, stisnjeni zemeljski plin, vodik), ki omogočajo tudi boljšo promocijo storitve – boljša identifikacija uporabnikov s sodobno in ekološko rešitvijo.

Najbolj problematična je povezanost z javnim potniškim prometom v večini naseljih izven mesta Velenje (razen proti Šoštanju), saj so medkrajevne avtobusne povezave preredke, da bi bile konkurenčne avtomobilom. Do glavnih državnih središč, kot so Ljubljana, Celje in Maribor, je zelo malo direktnih avtobusnih povezav, potovalni časi so dolgi, postajališča niso primerno urejena.

Število potnikov v železniškem prometu vsako leto upada, kar je posledica nekonkurenčnih potovalnih časov in nizkih frekvenc ter zastarelega sistema. Avtobusni in železniški sistem nista integrirana ne prostorsko ne časovno, prav tako so slabe možnosti za intermodalnost za kolesarje. Anketiranci so večinoma tudi nezadovoljni z urejenostjo železniške postaje, ki ni prilagojena invalidom. Isto velja tudi za potniške vagone.

Na področju turističnega potniškega prometa in tovornega prometa se Velenje sooča s pomanjkanjem parkirnih možnosti za turistične avtobuse in parkirišč za tranzitna tovorna vozila.

Dosežki

Študija javnega potniškega prometa v izvedbi Cipre (2011) je MO Velenje uvrstila na prvo mesto glede na prizadevanja za približevanje k trajnostni mobilnosti, predvsem na račun rasti števila potnikov in potniških kilometrov, brezplačnega prevoza, kakovosti voznega parka in opremljenosti postajališč.

Leta 2008 smo uvedli brezplačen mestni avtobusni prevoz Lokalc. Število potnikov je med 2013 in 2015 naraslo za 13 %, levji delež tega nosi rumena proga. V sklopu projekta GUTS je bil razvit inovativni sistem za realno-časovno informiranje potnikov Lokalca. Vozni park je med novejšimi v državi, konstantno izboljšujemo avtobusna postajališča. Prebivalci so v anketi izrazili večinsko zadovoljstvo z Lokalcem, tako z vidika pogostosti lokacij kot tudi časovnimi intervali in potekom linij.

Medkrajevni promet je dober v smeri proti Šoštanju. Priložnost vidimo tudi v uvajanju enotne vozovnice na državni ravni.

Cilji

Preglednica 5: Cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: Javni potniški promet

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Povečanje uporabe JPP.	Povečati število potnikov v mestnem in medkrajevnem avtobusnem prometu za 20 % do leta 2022 glede na leto 2015.	Število prepeljanih potnikov v avtobusnem prometu na leto (vir: podatki prevoznika). V letu 2015 je bilo na progah mestnega prometa Lokalc prepeljanih 446.269 potnikov, podatkov medkrajevnega prometa v času izdelave ni bilo na voljo (leta 2022: 535.500, X*1,2).
	Povečati število potnikov na ŽP Velenje za 10 % do leta 2022 glede na leto 2015.	Število prodanih kart v železniškem prometu na leto (podatki SŽ). Leta 2015 je bilo prodanih 16.751 vozovnic (leta 2022: 18.500). V obdobju 2013–2015 je bil 6-odstoten letni upad.
	Povečati delež poti opravljenih z avtobusom za 30 % do leta 2022 glede na leto 2016.	Delež opravljenih poti z avtobusom glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 7,5 % vseh poti opravljenih z avtobusom (leta 2022: 10 %).

Izboljšanje kakovosti JPP.	Povečanje frekvence voženj in optimizacija tras JPP do leta 2022.	Dolžina časovnega intervala med vožnjami ter število prilagoditev tras JPP.
	100 % delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice do leta 2019.	Vzpostavitev enotne mestne kartice in integracija z državnim sistemom.
	Prilagoditi celoten JPP gibalno in senzorično oviranim osebam do leta 2022.	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim. Leta 2016 je bil za invalide prilagojen en mestni avtobus (leta 2022: vsa vozila, vsa postajališča v mestu).

Ukrepi

Celostna prometna strategija Mo Velenje predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

a) Študija optimizacije mestnega potniškega prometa – Lokalca in integracije šolskega prevoza z rednimi linijami in Lokalcem

Naročili bomo študijo z namenom najti načine za optimizacijo mestnega avtobusnega prometa Lokalca. Namen je razširiti pokritost območij z omrežjem Lokalca, optimizirati časovni interval voženj ter potek linij, tako da uporabnikom zagotovimo najbolj optimalno možno storitev. Predvsem želimo izboljšati povezave primestnih naselij z mestom v času prometnih konic, ki so trenutno problematične. Hkrati želimo preučiti možnost integracije povezave s šolskimi prevozi, kot je to že praksa v določenih občinah.

b) Študija optimizacije medkrajevnih prevozov in integracija s sistemom Lokalc

Podobno želimo izvesti študijo optimizacije medkrajevnega avtobusnega prometa in njegove povezave z Lokalcem. Naloga bo obsegala študijo števila potnikov, študijo potreb po prevozu med vikendi ter usklajevanje s prevozniki glede zagotavljanja prevozov med vikendi.

c) Vključitev sistema enotne vozovnice

Po zgledu dobrih slovenskih in tujih praks želimo bolj povezati različne prometne sisteme v enega, kar bo olajšalo dostop uporabnikom do različnih storitev. Te trenutno obsegajo BICY, avtomatiziran sistem za izposojo koles, parkiranje v plačljivih conah ter brezplačen mestni avtobus Lokalc. Namen je, da uporabniki uporabljajo samo eno kartico, s katero lahko dostopajo do vseh storitev. Preučili bomo tudi možnost vključitve drugih storitev, ki niso prometne narave, kot so na primer knjižnice idr.

d) Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za povečanje uporabe JPP

Promocijske in ozaveščevalne so podobno kot pri hoji in kolesarjenju najučinkovitejši, kadar so izvedene v povezavi z izboljšanjem ponudbe javnega potniškega prometa. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, z izobraževanjem v šolah in vrtcih, preko promocijskih akcij, z aplikacijami ter skozi spodbude delodajalcev.

e) Informatizacija mestnega JPP Lokalc

V sklopu informatizacije sistema Lokalca načrtujemo uvedbo prikazovalnikov časov prihodov avtobusov na postajališčih. To bo pomembno prispevalo k izboljšanju kakovosti ponudbe javnega potniškega prometa, saj prispeva k prijetnejši uporabniški izkušnji. Potniki si namreč lahko skrajšajo čakalni čas na postajališču, zmanjša se tudi stres povezan z nepredvidljivostjo prihodov avtobusov. Izboljša pa se lahko tudi delovanje prevoznika, saj omogoča boljše upravljanje z voznim parkom in zmanjšuje obseg zamud, kar pripomore tudi k boljši javni podobi javnega potniškega prometa.

f) Prilagoditev voznega parka Lokalca gibalno in senzorično oviranim osebam ter prevozu

koles

Trenutno vozni park ni v celoti prilagojen gibalno in senzorično oviranim osebam. Ker želimo, da je velenjski javni potniški promet resnično dostopen vsem, bomo vozni park prilagodili tako, da bodo vsi avtobusi nizkopodni, da bodo imeli zvočna oznanila ter informacijske ekrane. Poleg tega bomo vzpostavili tudi sistem za prevoz koles na avtobusih.

g) Prilagoditev avtobusnih postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam

Trenutno postajališča niso povsem prilagojena gibalno in senzorično oviranim osebam. Ker želimo, da je velenjski javni potniški promet resnično dostopen vsem, bomo postajališča prilagodili tako, da bodo ustrezala nizkopodnim avtobusom, informacije bodo prikazane tudi v pisavi za slepe in slabovidne, dodane bodo taktilne oznake, kot bo določeno v strateškem načrtu dostopnosti za ljudi z okvaro vida. Prenovo bomo izvajali fazno glede na število potnikov ter prisotnost različnih oblik omejene mobilnosti na posameznih postajališčih.

h) Okolju prijazen vozni park Lokalca

Čeprav je vozni park Lokalca med slovenskimi mesti med mlajšimi in čeprav so vozila standarda EURO 4, si v občini želimo še bolj čistih avtobusov, ki bodo povzročali še manj onesnaženja in hrupa.

i) Javni prevoz po sistemu »na klic«

V občini so najslabše z javnim potniškim prometom pokrita območja z nižjo gostoto poselitve. Zato bomo preučili možnost vzpostavitve javnega prevoza na poziv, ki bo nudil dostopnost prebivalcem v krajih in ob časih, ko tradicionalne oblike javnega prevoza niso zadovoljive. Hkrati bi tak prevoz lahko bil v uporabi za prevoz večjih skupin obiskovalcev na grad, za prevoze v času festivalov in drugih večjih dogodkov.

Akcijski načrt

Izvedba	x
Načrt/študija	o

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a	Optimizacija mestnega JPP Lokalc in integracija šolskega prevoza z rednimi linijami in Lokalcem	50.000 € v letu 2017 (študija) 5.000 € letno (2018–2022) (izvedba, vzdrževanje)	srednja	MOV, sosednje občine in zunanji izvajalec	o	x	x	x	x	x
b	Optimizacija medkrajevnega JPP in integracija s sistemom Lokalc	20.000 € (študija) 5.000 € letno (izvedba, vzdrževanje)	srednja	MOV, MzI, prevozniki in zunanji izvajalec	o	x	x	x	x	x
c	Vključitev sistema enotne vozovnice (Bicy, Lokalc, parkiranje in druge javne storitve)	40.000 €	srednja	MOV, zunanji izvajalec		o	x			
d	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za povečanje uporabe JPP	7.000 € letno	srednja	MOV, vrtci, šole, javni zavodi in zunanji	x	x	x	x	x	x

				izvajalec						
e	Informatizacija mestnega JPP Lokalc (prikazovalniki časov, aplikacija, …)	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 200.000 € (vzpostavitev) 20.000 € letno (vzdrževanje)	velika	MOV, prevoznik in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x
f	Prilagoditev voznega parka Lokalc gibalno in senzorično oviranim osebam ter prevozu koles	Rezultat podpisa koncesijske pogodbe	majhna	MOV, prevoznik in zunanji izvajalec					x	
g	Prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 100.000 € v 5 letih	srednja	MOV, DRSI, AŽP, zunanji izvajalec		x	x	x	x	x
h	Okolju prijazen vozni park Lokalca	Rezultat podpisa koncesijske pogodbe (postopno uvajanje)	majhna	MOV, prevoznik in zunanji izvajalec					x	x
i	Javni prevoz po sistemu »na klic«	50.000 € (nakup vozila) 1.000 € letno (vzdrževanje) 20.000 € letno (izvajanje)	visoka	MOV, zunanji izvajalec Zavod za turizem	x	x	x	x	x	x

10. PETI STEBER - Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

Čeprav je lastništvo avtomobila pod slovenskim povprečjem, pa je v zadnjih dveh desetletjih seveda tudi v naši občini do močnega razmaha uporabe avtomobilov. S tem se krepijo negativni vplivi motornega prometa na družbo, povečujejo se pritiski mirujočega prometa na prostor. Avtomobil bo sicer ostal zelo pomembna in v marsikaterih primerih optimalna oblika mobilnosti, vendar pa je veliko, posebno kratkih poti, ki bi jih lahko nadomestili z uporabo bolj trajnostnih prometnih načinov. S spodbujanjem bolj odgovorne rabe osebnih motornih vozil, ko je to smiselno, lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja v občini.

Izzivi

Stopnja motorizacije se je v samo 10 letih od leta 2002 dvignila s 399 na 490 vozil na prebivalca. Zaradi povečane motorizacije, večjega deleža dnevnih migracij iz občine ter trendov suburbanizacije se je povečal tudi delež uporabe avtomobila. Za pot na delo je leta 2002 namreč znašal 55 %, v anketi pa je bilo ugotovljeno, da je delež danes že 71 %.

Z večjo uporabo avtomobilom so se pojavile tudi parkirne težave, predvsem v stanovanjskih območjih, ki so bila načrtovana za manjše lastništvo avtomobilov. Pojavljajo se konflikti med uporabniki zaradi neupoštevanja prepovedi parkiranja ter, po mnenju prebivalcev, premajhnega števila parkirišč glede na število stanovanj. Težave se pogosto preslikajo tudi na pešce in kolesarje zaradi nepravilnega parkiranja. Parkiranje v mestu je še vedno relativno poceni, povsod je omogočeno vsaj brezplačno kratkotrajno parkiranje, kar verjetno ne odseva realnih stroškov z vzdrževanjem in urejanjem parkirišč.

Delež izdatkov za mobilnost v Sloveniji znaša okoli 15 % oziroma skoraj eno tretjino več sredstev kot gospodinjstva držav EU, kar nas uvršča na neslavno 2. mesto. To povečuje socialno neenakost, saj so prebivalci, ki si ne morejo ali nočejo privoščiti avtomobila, zapostavljeni in neenakovredno obravnavani pri prometnem načrtovanju.

Tudi zaradi slabe strateške prometne lege in slabe povezanosti z železniškim omrežjem promet v občini večinoma sloni na cestni infrastrukturi. Ta v celoti poteka skozi mesto Velenje, kjer so najpomembnejši vplivi onesnaževanje zraka z onesnaževali (plinske emisije, emisije prašnih delcev), onesnaževanje tal in rastlinstva (predvsem ob prometnicah), hrup, prometne nesreče, prometni zastoji zaradi povečane gostote prometa ter poškodbe infrastrukture. Prometna kultura in nedisciplina pomembno prispeva k slabši prometni varnosti, še posebej ranljivih uporabnikov kot so pešci in kolesarji, med njimi še posebej otroci in starostniki. Posredno pa je problematičen vse bolj sedeč življenjski slog, povezan tudi z uporabo avtomobila, kar pripomore k slabši javni zdravstveni sliki.

Prometno najbolj obremenjena je smer sever-jug, ki povezuje Koroško regijo z osrednjo Slovenije. Sorazmerno velika obremenjenost je tudi v smeri vzhod-zahod, in sicer na cesti, ki povezuje mesti Velenje in Šoštanj, ter cesti, ki vodi proti zahodu. Prometni zastoji se pojavljajo v času konic ob začetku in koncu delovnega časa podjetij, kar kaže na izrazito migracijo na delovna mesta z osebnimi avtomobili.

Po mnenju prebivalcev so državne ceste na splošno v slabem stanju in neurejene, prav tako so po njihovem mnenju lokalne ceste in ulice slabo oziroma površno vzdrževane, preozke in z neurejenimi bankinami.

Veliko težavo predstavlja tovorni promet, kjer na najbolj obremenjenih državnih cestah znaša od 10 % pa tudi do 20 % celotnega motornega prometa. To povzroča velike obremenitve za prometno infrastrukturo in zmanjšuje občutek varnosti ostalih udeležencev v prometu, predvsem pešcev in kolesarjev. Na drugi strani je težava voznikov tovornih vozil tudi to, da v Velenju ni primernega počivališča, kjer bi ti vozniki lahko zakonito in normalno opravljali zakonsko predpisane počitke.

Neugodne prometne povezave s sosednjimi regijami imajo velik negativni vpliv na gospodarski razvoj. Večja podjetja v regiji grozijo s selitvijo proizvodnje na logistično in poslovno ugodnejša območja. Razvoj takšnih scenarijev bi imel katastrofalne posledice za gospodarstvo in socialno stanje v mestu in regiji.

Dosežki

Podatki kažejo, da je stopnja motorizacije dosegla svoj vrh, tako kot preostala Slovenija, leta 2009, od takrat pa je malenkost upadla in stagnira in znaša 477 vozila na 1.000 prebivalcev. Tako je nižja od slovenskega povprečja, ki znaša 523. Hkrati se količina motornega prometa v zadnjih letih zmanjšuje, kar dokazujejo tudi rezultati opravljenih štetij. V povprečju se je ves motorni promet v obdobju 2006–2016 zmanjšal za 15 %, kar je resda verjetno tudi posledica upada gospodarske aktivnosti. V anketi je sicer večina izrazila zadovoljstvo s pretočnostjo prometa v občini.

Izdelali smo Strategijo ureditve mirujočega prometa v Mestni občini Velenje 2010–2030. Tako smo v zadnjih letih začeli izvajati bolj trajnostno prometno politiko, ki deli mesto Velenje na parkirne cone glede na dovoljen čas parkiranja in ceno. Večjih parkirnih težav na javnih parkiriščih v Velenju sicer ni zaznati, kar je uspeh. Prav tako je glede na anketo več zadovoljnih kot nezadovoljnih na področju parkirnega režima v modrih conah in s številom parkirišč.

V zadnjem desetletju smo močno izboljšali splošno prometno varnost, saj se je število vseh nesreč zmanjšalo za več kot tretjino. Število smrtnih žrtev od leta 2009 nikoli ne preseže ene žrtve na leto, kar je precej bolj kot v obdobju 2002–2008, ko so na cestah umrli tudi po trije ali štirje ljudje na leto. Vseeno želimo še izboljšati varnost, tako da smrtnih žrtev sploh ne bi bilo. Sodelujemo tudi z nevladnimi organizacijami, šolami in občani v okviru Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ter Sosveta za izboljšanje varnosti občanov. Uvedli smo merjenje hitrosti s stacionarnimi radarji, izvajamo pa tudi projekt v Velenju vozimo varno. Poleg uvedbe območij za pešce, kjer je motorni promet prepovedan, smo umirili promet v številnih soseskah, kjer so postavljene talne ovire in ploščadi ter prometna signalizacija za omejitev hitrosti na 30 km/h oziroma 40 km/h.

V anketi so bili kot najbolj nujni ukrepi označeni ravno umirjanje prometa v naseljih ter zmanjšanje števila avtomobilov na cestah in parkiriščih.

Za spodbujanje uporabe okolju bolj prijaznih vozil smo uvedli električne polnilnice na Titovem trgu in na Šaleški cesti.

Aktivno sodelujemo pri umeščanju trase tretje razvojne osi, ki predvideva povezavo regionalnih središč mednarodne, nacionalnega in regionalnega pomena, povečanje konkurenčnosti območja, izboljšanje gospodarskih in institucionalnih povezav in ne nazadnje tudi prometne varnosti. Tretja razvojna os bo s preusmeritvijo tranzitnega prometa, ki trenutno poteka ob mestnem središču, v Velenju imela tudi direktne vplive na kakovost življenja v mestu z zmanjšanjem obremenitve okolja s prometnimi emisijami in hrupom.

Cilji

Preglednica 6: Cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: Motorni promet

Cilji	Ciljne vrednosti	Kazalci
Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila	Zmanjšati količino motornega prometa v občini za 10 % do leta 2022 glede na leto 2016.	Število vozil na referenčnih mestih (vir: štetje).
	Zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo in v šolo za 10 % do leta 2022 glede na leto 2016.	Delež z avtomobilom opravljenih poti v službo ali šolo (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 66,9 % poti v službo ali šolo opravljenih z avtomobilom (leta 2022: 60 %).
	Zmanjšati število avtomobilov na prebivalca za 1 % do leta 2022.	Stopnja motorizacije (vir: STAT). Stopnja motorizacije v MOV je leta 2015 znašala 477 vozil/1.000 preb. (leta 2022: 472).
Umirjanje motornega prometa	Umiriti promet na vsaj enem (1) območju letno v mestu ter v vsaj treh (3) primestnih naseljih v občini do leta 2022.	Število območij z umirjanjem prometa.
Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja	Sprememba parkirne politike do leta 2020.	Vzpostavitev trajnostno naravnane parkirne politike.
Povečanje prometne varnosti	Zmanjšati število poškodovanih v nesrečah z motoriziranimi udeleženci za 50 % do leta 2022 glede na obdobje 2013–2015 ter izničiti število smrtnih žrtev do leta 2022.	Število prometnih nesreč (vir: AVP). V obdobju 2013-2015 je bilo v povprečju 111 prometnih nesreč na leto, od tega povprečno 1 prometna nesreča s smrtnim izidom letno (leta 2022: 55, 0).

Ukrepi

Celostna prometna strategija MO Velenje predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa naslednje ukrepe:

a) Študija in predlog optimizacije parkirne politike

Do leta 2018 bomo izdelali študijo in predlog parkirne politike MO Velenje, ki bo temeljila na ciljih in usmeritvah CPS. Nova parkirna politika bo spodbujala nadaljevanje nadzorovanega parkiranja. Parkirne tarife bodo določene tako, da bodo s časovnimi omejitvami ter ceno parkirnin v mestnem središču spodbujale kratkotrajno parkiranje, ter obratno spodbujale dolgotrajno parkiranje izven strogega mestnega jedra ter v garažnih hišah, ki trenutno samevajo.

b) Vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa

Zelo velika težava v zvezi z mirujočim prometom je problem iskanja prostih parkirnih površin, ki ga največkrat povezujemo s pomanjkanjem parkirnih površin, pa vendar ni vedno tako. V izogib zastojem ter zmanjšani varnosti udeležencev v prometu bomo vzpostavili sistem vodenja mirujočega prometa. S tem se bo voznikom preko informacijskih tabel posredovalo informacije o lokacijah in številu prostih parkirnih mest na prostem in v garažnih hišah.

c) Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za racionalnejšo uporabo motornih vozil

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za racionalnejšo uporabo motornih vozil so najbolj uspešne v kombinaciji z akcijami za spodbujanje trajnostnih prometnih načinov, te pa v kombinaciji z izboljšano ponudbo in pogoji za uporabo le-teh. Zato bomo izvajali ustrezna promoviranja, ki se bodo povezovala z ukrepi in promocijskimi in ozaveščevalnimi aktivnostmi ostalih stebrov.

d) Vzpostavitev parkirišča za tovorna vozila in turistične avtobuse

V občini danes nimamo zagotovljenega parkirišča za tovorna vozila in turistične avtobuse. V izogib negativnih vplivom bomo preučili možnosti za umestitev parkirišč na strateško primerni lokaciji.

e) Širitev omrežja električnih polnilnic za električne avtomobile in električna kolesa

Podpora za večjo uporabo okolju prijaznih vozil je pomembna predvsem z vidika zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, izboljšanja kakovosti zraka ter zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. V ta namen bo MO Velenje razširila omrežje električnih polnilnic in s tem olajšala uporabo električnih vozil z namenom, da se njihov delež v prometu poveča. Prav tako bo več polnilnic za električna kolesa, ki so primerna za kolesarjenje na daljše razdalje in na razgibanem reliefu.

f) Obvozna cesta za zmanjšanje tranzitnega prometa

V izogib negativnih vplivov motornega prometa na glavnih cestah skozi Velenje je v prihodnosti v planu izgradnja obvozne ceste (Tretja razvojna cesta), ki bo preusmerila tranzitni promet iz samega mesta. Občina ima omejene možnosti vpliva na izgradnjo infrastrukture, ki je v domeni države. Kljub temu obstajajo mehki načini vpliva z intenzivnim povezanim dialogom med lokalnimi skupnostmi in odločevalci na državnem nivoju.

g) Izgradnja in ureditev parkirišč P+R

Sistem P+R (Park & Ride oziroma »parkiraj in se pelji«) je oblika integracije prometnih načinov, ki omogoča uporabnikom osebnih motornih vozil (pa tudi koles) parkiranje na parkirišču, od koder nadaljujejo pot v mesto z javnim potniškim prometom (z Lokalcem) ali s kolesom.

Glede na smer in intenzivnost dnevnih migracij bomo uredili parkirišče P+R ob Velenjskem jezeru, na katerega bomo usmerili dnevne migrante, ki v mesto danes vstopajo preko Partizanske ceste (PLDP leta 2014 11.799 vozil/dan) in bodo v prihodnjih letih vstopali preko načrtovane hitre ceste (tretja razvojna os), ki ima priključek predviden ravno na te območju. Del dnevnih migrantov, ki sedaj v mesto vstopajo po Celjski cesti (PLDP leta 2014 16.383 vozil), se bo novem v mesto prav tako pripeljal po hitri cesti. Glede na napoved prometa za leto 2040 naj bi po njej pripeljalo v Velenje približno 1.700 osebnih vozil na dan oz. skupaj v obe smeri 3.400 os. vozil/dan PLDP (vir: Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1, Prometna študija za različico F2-2, PNZ d.o.o., april 2016).

h) Umirjanje prometa

Z umirjanjem prometa želimo izboljšati prometno varnost ter kakovost okolja z zmanjšanjem obsega in hitrosti motornega prometa v preurejenih območjih. Na ta način želimo tudi spodbujati hojo in kolesarjenje. V ta namen bomo preučili potrebo po dodatnih zaključenih območjih umirjanja prometa, v katerih bomo dosegli zmanjšanja hitrosti z znižanjem hitrostnih omejitev ter preurejanjem elementov na cestah in križiščih. Na obstoječih območjih umirjenega prometa bomo dodajali dodatne potrebne ukrepe umirjanja (hitrostni otoki, šikane, deljeni prostor »shared space« idr.).

Akcijski načrt

Izvedba	x
Načrt/študija	o

Zap. Št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a	Študija in predlog optimizacije parkirne politike	50.000 € (študija)	srednja	MOV in zunanji izvajalec		o				
b	Vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa	100.000 € (Načrt in izvedba)	srednja	MOV in zunanji izvajalec		o	x	x	x	x
c	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za racionalnejšo uporabo motornih vozil	7.000 € letno	srednja	MOV, vrtci, šole, javni zavodi in zunanji izvajalec	x	x	x	x	x	x
d	Vzpostavitev parkirišča za tovorna vozila	50.000 € (Načrt) 200.000 € (odkupi zemljišč + izvedba)	srednja	MOV in zunanji izvajalec			o	x		
e	Širitev omrežja električnih polnilnic za električne avtomobile in električna kolesa	4.000 € / polnilnico	nizka	MOV, in zunanji izvajalec		o	x	x	x	x
f	Obvozna cesta za zmanjšanje tranzitnega prometa (aktivno sodelovanje pri umeščanju in izgradnji)	Brez	zelo visoka	MOV, DRSI in zunanji izvajalec	o	o	o	o	o	o
g	Izgradnja in ureditev parkirišč P+R	Ob predpostavki sofinanciranja 1.454.000 € (Načrt in izvedba)	visoka	MOV, zunanji izvajalec	o	x	x	x	x	x
h	Umirjanje prometa	20.000 € (Načrt) 50.000 € (Izvedba)	visoka	MOV, DRSI in zunanji izvajalec		o	x	x	x	x

Številka: 344-06-0023/2015
Datum: 28. 2. 2017

župan Mestne občine Velenje
Bojan KONTIČ, l.r.

Svet Mestne občine Velenje je na podlagi 21. in 29. člena Zakona o lokalni samoupravi (Ur.l. RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO in 76/16 – odl. US), Pravilnika o postopkih za izvrševanje proračuna Republike Slovenije (Ur. l. RS, št. 50/07, 61/08, 99/09 – ZIPRS1011, 3/13 in 81/16) in 24. člena Statuta Mestne občine Velenje (Uradni vestnik Mestne občine Velenje, št. 1/2016- uradno prečiščeno besedilo) na 19. seji dne 28. 2. 2017 sprejel

PRAVILNIK
o sofinanciranju programov/projektov/prireditev, ki niso predmet drugih financiranj iz proračuna Mestne občine Velenje

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

S tem pravilnikom se določajo pogoji, postopki in merila za sofinanciranje programov/projektov/prireditev, ki niso predmet drugih financiranj iz proračuna Mestne občine Velenje, ter nadzor.

2. člen

Po tem pravilniku se iz proračuna Mestne občine Velenje sofinancirajo programi/projekti/prireditve društev, klubov in drugih organizacij ter programi/projekti/prireditve pravnih in fizičnih oseb, ki niso predmet drugih financiranj iz proračuna Mestne občine Velenje, in pomenijo prispevek k zadovoljevanju javnih potreb ali prepoznavnosti občine, izboljšujejo kakovost življenja občanov in dostopnost do različnih dejavnosti.

3. člen

Prijavitelj lahko preko javnega razpisa, ki je objavljen na podlagi tega pravilnika, pridobi sofinanciranje programov/projektov/prireditev največ dvakrat v tekočem letu oziroma za isti program/projekt/prireditev samo enkrat v tekočem letu. Upravičeni stroški, ki jih Mestna občina Velenje sofinancira, so izključno stroški, ki so neposredno povezani z izvedbo programov/projektov/prireditev. Stroški, ki so povezani z običajnimi tekočimi aktivnostmi prijavitelja, kot so na primer stroški najema poslovnih prostorov (razen enkratnega najema prireditvenega prostora), stroški rednega dela, računovodstva, interneta, telefonije, ipd. niso upravičeni stroški.

Prijavitelj mora program/projekt/prireditev izvesti v obsegu, ki ga je načrtoval v prijavnem obrazcu. Komisija lahko poročilo, v primeru, če to bistveno odstopa od prijavljenega programa/projekta/prireditve, zavrne ali sorazmerno zmanjša obseg sofinanciranja (izplača odstotek od upravičenih stroškov).
Podlaga za zmanjšanje ali zavrnitev sofinanciranja:

- bistveno odstopanje števila izvedenih programov/projektov/prireditev od števila prijavljenih,
- bistveno odstopanje od prijavljenega programa/projekta/prireditve,
- nižja finančna konstrukcija od prijavljene,
- nekakovostna izvedba programa/projekta/prireditve,
- druge nepravilnosti po presoji komisije.

4. člen

Do sofinanciranja po tem pravilniku so upravičene:

1. fizične in pravne osebe s stalnim prebivališčem oziroma sedežem v Mestni občini Velenje;
2. fizične in pravne osebe s stalnim prebivališčem oziroma sedežem v drugi občini, če programe/projekte/prireditve organizirajo na območju Mestne občine Velenje;
3. fizične in pravne osebe s stalnim prebivališčem oziroma sedežem v drugi občini, če so njihovi programi/projekti/prireditve, ki so organizirani izven Mestne občine Velenje, z vidika zadovoljevanja javnih potreb ali prepoznavnosti občine, pomembni za Mestno občino Velenje.

Do sofinanciranja po tem pravilniku niso upravičene: krajevne skupnosti, mestne četrti ter pravne in fizične osebe, ki so prejele sredstva za isti program/projekt/prireditev na katerem od drugih razpisov Mestne občine Velenje (npr. na razpisu za področje kulture, turizma, športa, sociale, podjetništva …).
Do sofinanciranja niso upravičeni tisti programi/projekti/prireditve, za katere komisija presodi, da ne predstavljajo prispevka k zadovoljevanju javnih potreb ali prepoznavnosti občine, izboljšujejo kakovost življenja občanov in dostopnost do različnih dejavnosti.

II. POSTOPEK DODELJEVANJA PRORAČUNSKIH SREDSTEV

5. člen

Postopek dodeljevanja proračunskih sredstev prijaviteljem poteka po postopkih določenih v pravilniku, ki opredeljuje postopke za izvrševanje proračuna Republike Slovenije.
Razpisni rok se časovno prilagodi postopku priprave in sprejemu občinskega proračuna.

6. člen

Postopek javnega razpisa vodi 5-članska komisija, ki jo s sklepom za izvedbo javnega razpisa za sofinanciranje programov/projektov/prireditev, ki niso predmet drugih financiranj iz proračuna Mestne občine Velenje (v nadaljevanju: komisija), imenuje župan.

Vloge, prispele na javni razpis, obravnava komisija iz tega člena.

7. člen

Javni razpis za dodelitev sredstev mora biti objavljen v Uradnem listu Republike Slovenije in na krajevno običajen način.

Objava javnega razpisa mora vsebovati:

- predmet razpisa,
- razpisni rok,
- pogoje, ki jih morajo izpolnjevati prijavitelji in njihovi programi/projekti/prireditve,
- določitev obdobja za porabo sredstev,
- okvirno višino sredstev, ki so na razpolago,
- vsebino, način in rok oddaje prijav,
- navedbo oseb, pooblaščenih za dajanje informacij v zvezi z razpisom,
- datum odpiranja vlog,
- merila za ocenjevanje in vrednotenje prijav,
- rok, v katerem bodo vlagatelji obveščeni o izidu javnega razpisa.

8. člen

Za dodelitev proračunskih sredstev prijavitelj zaprosi s prijavo na javni razpis za sofinanciranje programov/projektov/prireditev, ki niso predmet drugih financiranj iz proračuna Mestne občine Velenje. Prijavo v zaprti kuverti (s pripisom: Prijava na javni razpis za sofinanciranje programov/projektov/prireditev) odda v sprejemno pisarno Mestne občine Velenje ali jo pošlje po pošti na naslov Mestne občine Velenje.
Prijava na razpis mora vsebovati:

- podatke o prijavitelju oziroma izjavo o izpolnjevanju pogojev iz 4. člena tega pravilnika,
- podatke o namenu porabe sredstev (opis programov/projektov/prireditev, njihov obseg, pričakovano udeležbo oz. naklado in kraj izvedbe),
- načrtovano finančno konstrukcijo za izvedbo programov/projektov/prireditev ter predvidene vire financiranja,
- številko transakcijskega računa, kamor se sredstva nakažejo,
- davčno številko ali ID za DDV,
- podpisano izjavo o uporabi grba Mestne občine Velenje na promocijskih materialih
- izjavo glede omejitev poslovanja,
- izjavo, da prijavitelj za isti program/projekt/prireditev ni prejel sredstev iz drugih razpisov Mestne občine Velenje za tekoče leto.

Prijavitelji lahko oddajo prijavo na javni razpis za sofinanciranje programov/projektov/prireditev, ki niso predmet drugih financiranj iz proračuna Mestne občine Velenje, kadarkoli v času objave razpisa v tekočem proračunskem letu. Javni razpis je objavljen od 15. marca do 30. novembra tekočega leta oziroma do porabe sredstev.

9. člen

Prijavitelj se zavezuje, da bo za vse promocijske aktivnosti uporabil grb Mestne občine Velenje in da bo na vseh sofinanciranih produktih navedel Mestno občino Velenje kot podpornika programa/projekta/prireditve.

10. člen

Komisija se sestane najkasneje do 15. v mesecu ter odpre in pregleda vloge, prispele v preteklem mesecu. Če komisija ugotovi, da vloga ob vložitvi ni popolna, prijavitelja pozove, naj vlogo v roku 8 dni dopolni. Če prijavitelj tega ne stori oziroma je vloga kljub dopolnitvi še vedno nepopolna, se vloga zavrže.

Župan izda sklepe o izbiri prejemnikov sredstev na podlagi predloga komisije.

Prijavitelj lahko vloži na Mestno občino Velenje pritožbo v roku 8 dni od prejema sklepa. Vložena pritožba ne zadrži podpisa pogodbe z ostalimi prijavitelji.
Pritožnik mora v pritožbi natančno navesti pritožbene razloge. Predmet pritožbe ne morejo biti postavljena merila za dodelitev sredstev. O pritožbi v roku 15 dni s sklepom odloči župan.

11. člen

Skupaj s sklepom o višini in namenu odobrenih proračunskih sredstev se prijavitelju pošlje v podpis pogodba o sofinanciranju programov/projektov/prireditev.

Obvezne sestavine pogodbe so:
- prijaviteljev naziv, naslov, davčna številka ali ID za DDV, številka transakcijskega računa, kamor se sredstva nakažejo in odgovorna oseba,
- namen, za katerega se sredstva dodeljujejo,
- višina dodeljenih sredstev,
- čas realizacije programov/projektov/prireditev,
- obveznost poročanja o izvedbi programov/projektov/prireditev,
- roki in način izpolnitve pogodbene obveznosti,
- način nadzora nad namensko porabo sredstev,
- določilo, da mora prijavitelj ob nenamenski porabi sredstev sredstva vrniti v proračun skupaj z zakonskimi zamudnimi obrestmi ter
- druge medsebojne pravice in obveznosti ter drugo, kar sledi iz notranjih predpisov in usmeritev Mestne občine Velenje glede obvezne sestavine pogodb.

Če prijavitelj pogodbe o sofinanciranju ne podpiše in je ne vrne občinski upravi v roku 8 dni od prejema, se šteje, da je prijavitelj odstopil od zahteve po sofinanciranju programov/projektov/prireditev.

III. MERILA ZA OCENJEVANJE

12. člen

Komisija pri odločanju o oblikovanju predloga za sofinanciranje upošteva ter točkuje naslednja merila:

Pomen za občane Mestne občine Velenje in za Mestno občino Velenje, prispevek k prepoznavnosti in ugledu Mestne občine Velenje	0–30 točk
Jasna opredeljenost ciljev in namena programov/projektov/prireditev	0–20 točk
Kvaliteta, inovativnost in izvirnost programov/projektov/prireditev	0–30 točk
Reference prijaviteljev in dosedanje sodelovanje prijaviteljev z Mestno občino Velenje	0–20 točk

Točke, dodeljene za posamezna merila, se seštevajo. Možnih točk je 100. Vrednost točke je 10 evrov.

Komisija lahko prijavljene programe/projekte/prireditve, ki po kateremkoli od navedenih meril (npr. po množičnosti, odmevnosti, finančni zahtevnosti …) bistveno odstopajo od drugih prijavljenih programov/projektov/prireditev, predlaga za sofinanciranje, večje od 1.000 evrov. Za sofinanciranje, večje od 1.000 evrov, je potreben poseben sklep župana.

IV. NADZOR NAD PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV

13. člen

O izvedbi sofinanciranih programov/projektov/prireditev morajo prijavitelji v skladu s pogodbo občinski upravi predložiti poročilo o izvedbi na obrazcu, ki je sestavni del razpisne dokumentacije.

Občinska uprava ali po njej pooblaščeni organ lahko kadarkoli v roku 3 let po izvedbi programov/projektov/prireditev preveri namensko porabo dodeljenih proračunskih sredstev.

14. člen

Prijavitelji programov/projektov/prireditev, ki so predmet tega pravilnika, so dolžni izvajati dogovorjene programe/projekte/prireditve v skladu s tem pravilnikom, in le za namene, opredeljene v pogodbi.

Prijavitelj mora vrniti prejeta sredstva v občinski proračun, skupaj z zakonskimi zamudnimi obrestmi od dneva prejema nakazila do dneva vračila, če je bila na podlagi nadzora ugotovljena nenamenska poraba sredstev.

Če prijavitelj ni oddal poročila ali če je bila na podlagi nadzora ugotovljena nenamenska poraba sredstev, prijavitelj ne more pridobiti sredstev na podlagi tega pravilnika v istem in v naslednjem letu.

V. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

15. člen

Z dnem uveljavitve tega pravilnika preneha veljati Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o sofinanciranje dejavnosti/programov/projektov/prireditev, ki niso predmet drugih financiranj iz proračuna Mestne občine Velenje, objavljen v Uradnem vestniku Mestne občine Velenje, št. 2/2015).

16. člen

Ta pravilnik začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem vestniku Mestne občine Velenje.

Številka: 403-04-0004/2017
Datum: 28. 2. 2017

župan Mestne občine Velenje
Bojan KONTIČ, l.r

Na podlagi 109. člena Poslovnika Sveta Mestne občine Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 3/2016 - uradno prečiščeno besedilo) je Svet Mestne občine Velenje na 19. seji dne 28. 2. 2017 potrdil uradno prečiščeno besedilo Odloka o programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje, ki obsega:

- Odlok o programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 15/2013 z dne 23. 10. 2013),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 11/2016 z dne 25. 5. 2016),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 12/2016 z dne 22. 6. 2016),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 22/2016 z dne 30. 11. 2016),

ODLOK

O PROGRAMU OPREMLJANJA ZA OBSTOJEČO KOMUNALNO OPREMO IN MERILIH ZA ODMERO KOMUNALNEGA PRISPEVKA ZA OBMOČJE MESTNE OBČINE VELENJE

uradno prečiščeno besedilo (UPB1)

I. UVODNE DOLOČBE

1. člen

S tem odlokom se sprejme program opremljanja za obstoječo komunalno opremo za območje Mestne občine Velenje (v nadaljevanju: program opremljanja), ki ga je izdelalo Komunalno podjetje Velenje, Koroška 37b, 3320 Velenje, št. projekta PO-03/2013-SK.

S tem odlokom se sprejme Program opremljanja stavbnih zemljišč z javno kanalizacijo na območju naselja centra Bevč (v nadaljevanju: program opremljanja), ki ga je izdelalo podjetje Herging, d. o. o., Gorica 100, 3263 Gorica pri Slivnici, št. projekta 02-2016.

S tem odlokom se sprejme Program opremljanja stavbnih zemljišč z javno kanalizacijo na območju centra Plešivca in Črne gore (v nadaljevanju: program opremljanja), ki ga je izdelalo podjetje Herging, d. o. o., Gorica 100, 3263 Gorica pri Slivnici, št. projekta 03-2016.

S tem odlokom se sprejme Program opremljanja stavbnih zemljišč in podlage za odmero komunalnega prispevka za del območja vodovoda Loke-Jurk (v nadaljevanju: program opremljanja), ki ga je izdelalo Komunalno podjetje Velenje, d. o. o., Koroška cesta 37b, 3320 Velenje, št. projekta PO-01/2016.

2. člen

Program opremljanja je podlaga za odmero komunalnega prispevka za obstoječo komunalno opremo.

3. člen

Program opremljanja vsebuje:

- prikaz obstoječe komunalne opreme na območju Mestne občine Velenje,
- obračunska območja posameznih vrst obstoječe komunalne opreme,
- skupne in obračunske stroške opremljanja po posameznih vrstah komunalne opreme in po obračunskih območjih,
- preračun obračunskih stroškov opremljanja na parcelo oziroma na neto tlorisno površino objekta po posameznih vrstah komunalne opreme in obračunskih območjih.

Program opremljanja vsebuje tudi podrobnejša merila za odmero komunalnega prispevka.

4. člen

Komunalna oprema so:
- objekti in omrežja infrastrukture za izvajanje obveznih lokalnih gospodarskih javnih služb varstva okolja po predpisih, ki urejajo varstvo okolja,
- objekti in omrežja infrastrukture za izvajanje izbirnih lokalnih gospodarskih javnih služb po predpisih, ki urejajo energetiko, na območjih, kjer je priključitev obvezna,
- objekti grajenega javnega dobra, in sicer: občinske ceste, javna parkirišča in druge javne površine.

Komunalni prispevek je plačilo dela stroškov gradnje komunalne opreme, ki ga zavezanka ali zavezanec (v nadaljnjem besedilu: zavezanec) plača občini. V višini komunalnega prispevka niso vključeni stroški vzdrževanja komunalne opreme.

Šteje se, da so s plačilom komunalnega prispevka poravnani vsi stroški priključevanja objekta na komunalno opremo, razen gradnje tistih delov priključkov, ki so v zasebni lasti. Ne glede na določbo prejšnjega odstavka velja, da stroški fizične priključitve objekta na obstoječo komunalno opremo niso vključeni v odmerjeni znesek komunalnega prispevka.

Obračunsko območje posamezne vrste komunalne opreme je območje, na katerem se zagotavlja priključevanje na to vrsto komunalne opreme, oziroma območje njene uporabe.

Obračunski stroški opremljanja za določeno vrsto komunalne opreme na obračunskem območju so skupni stroški, izračunani po metodi nadomestitvenih stroškov in knjigovodskih vrednosti za določeno vrsto komunalne opreme na obračunskem območju, zmanjšani za delež drugih virov.

Za obračun komunalnega prispevka se upošteva celotna parcela ali več parcel, ki so opredeljene v projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja kot zemljišče z nameravano gradnjo.
Neto tlorisna površina je seštevek vseh tlorisnih površin objekta in se izračuna po standardu SIST ISO 9836.

II. PRIKAZ OBSTOJEČE KOMUNALNE OPREME

5. člen

Prikaz obstoječe komunalne opreme je razviden v programu opremljanja.

6. člen

Program opremljanja obravnava naslednjo obstoječo komunalno opremo v Mestni občini Velenje:
- vodovod (oznaka obračunskih območij VO),
- kanalizacija (oznaka obračunskih območij KA),
- plinovod (oznaka obračunskega območja PL),
- daljinsko ogrevanje (oznaka obračunskih območij DO),
- ceste (oznaka obračunskih območij CE),
- javne odprte in zelene površine (oznaka obračunskih območij JZ),
- javne površine za ravnanje z odpadki (oznaka obračunskega območja RO).

III. OBRAČUNSKA OBMOČJA POSAMEZNIH VRST OBSTOJEČE KOMUNALNE OPREME

7. člen

Obračunska območja za posamezno komunalno opremo so:
- vodovod: 4 obračunskih območij VO_1, VO_IND, VO_PC in VO_LOKE-JURK,
- kanalizacija: 5 obračunskih območij KA_1, KA_IND, KA_PC, KA_BEVČE in KA_PLEŠIVEC,
- plinovod: 1 obračunsko območje PL_1,
- daljinsko ogrevanje: 3 obračunska območja od DO_1, DO_IND in DO_PC,
- ceste: 3 obračunska območja, CE_1, CE_2 in CE_PC,
- javne zelene in odprte površine: 2 obračunski območji, JZ_1 in JZ_2 in
- površine za ravnanje z odpadki: eno obračunsko območje RO_1.
-

8. člen

Obračunska območja so prikazana v grafični prilogi 1, 2, 3 in 4, ki so sestavni del tega odloka.

IV. SKUPNI IN OBRAČUNSKI STROŠKI OPREMLJANJA PO POSAMEZNIH VRSTAH KOMUNALNE OPREME IN PO OBRAČUNSKIH OBMOČJIH

9. člen

Skupni in obračunski stroški opremljanja po posameznih vrstah komunalne opreme in po obračunskih območjih so na vpogled v programu opremljanja.

V. PRERAČUN OBRAČUNSKIH STROŠKOV OPREMLJANJA NA PARCELO OZIROMA NA NETO TLORISNO POVRŠINO OBJEKTA PO POSAMEZNIH VRSTAH KOMUNALNE OPREME IN OBRAČUNSKIH OBMOČJIH

10. člen

Stroški opremljanja kvadratnega metra parcele oziroma neto tlorisne površine objekta za določeno komunalno opremo na obračunskem območju so opredeljeni kot seštevek stroška magistralne, primarne in sekundarne komunalne opreme.

Stroški opremljanja kvadratnega metra parcele in neto tlorisne površine objekta za določeno komunalno opremo na obračunskem območju so:

VODOVOD						
Obračunska območja	Strošek na m2 parcele (EUR/m2)			Strošek na m2 neto tlorisne površine objekta (EUR/m2)		
	Magistralna in primarna komunalna oprema	Sekundarna komunalna oprema	Skupaj	Magistralna in primarna komunalna oprema	Sekundarna komunalna oprema	Skupaj
VO_1	1,16	0,89	2,05	5,32	4,65	9,97
VO_ind	1,16	0,00	1,16	5,32	0,00	5,32
VO_pc	1,16	1,28	2,44	5,32	2,18	7,50
VO_loke-jurk	1,16	0,50	1,66	5,32	5,28	10,60

KANALIZACIJA						
Obračunska območja	Strošek na m2 parcele (EUR/m2)			Strošek na m2 neto tlorisne površine objekta (EUR/m2)		
	Magistralna in primarna komunalna oprema	Sekundarna komunalna oprema	Skupaj	Magistralna in primarna komunalna oprema	Sekundarna komunala oprema	Skupaj

KA_1	0,47	1,73	2,20	1,76	7,35	9,11
KA_ind	0,47	0,00	0,47	1,76	0,00	1,76
KA_pc	0,47	1,89	2,36	1,76	3,23	4,99
KA_bevče	0,48	1,39	1,87	1,81	9,43	11,24
KA_plešivec	0,48	0,50	0,98	1,81	8,18	9,99

PLINOVOD		
Obračunska območja	Strošek na m2 parcele (EUR/m2)	Strošek na m2 neto tlorisne površine objekta (EUR/m2)
	Sekundarna komunalna oprema	Sekundarna komunalna oprema
PL_1	0,54	5,21

DALJINSKO OGREVANJE						
Obračunska območja	Strošek na m2 parcele (EUR/m2)			Strošek na m2 neto tlorisne površine objekta (EUR/m2)		
	Magistralna in primarna komunalna oprema	Sekundarna komunalna oprema	Skupaj	Magistralna in primarna komunalna oprema	Sekundarna komunalna oprema	Skupaj
DO_1	2,59	3,59	6,18	7,90	12,63	20,53
DO_ind	2,59	0,00	2,59	7,90	0,00	7,90
DO_pc	2,59	1,97	4,56	7,90	2,40	10,30

CESTE						
Obračunska območja	Strošek na m2 parcele (EUR/m2)			Strošek na m2 neto tlorisne površine objekta (EUR/m2)		
	Primarna komunalna oprema	Sekundarna komunalna oprema	Skupaj	Primarna komunalna oprema	Sekundarna komunalna oprema	Skupaj

CE_1	1,15	2,21	3,36	5,46	7,16	12,62
CE_2	1,15	0,98	2,13	5,46	9,83	15,29
CE_pc	1,15	1,28	2,43	5,46	2,19	7,65

JAVNE ODPRTE IN ZELENE POVRŠINE		
Obračunsko območje	Strošek na m2 parcele (EUR/m2)	Strošek na m2 neto tlorisne površine objekta (EUR/m2)
	Primarna in sekundarna komunalna oprema	Primarna in sekundarna komunalna oprema
JZ_1	1,29	3,94
JZ_2	0,31	3,11

POVRŠINE ZA RAVNANJE Z ODPADKI		
Obračunsko območje	Strošek na m2 parcele (EUR/m2)	Strošek na m2 neto tlorisne površine objekta (EUR/m2)
	Primarna in sekundarna komunalna oprema	Primarna in sekundarna oprema
RO_1	0,10	0,49

VI. MERILA ZA ODMERO KOMUNALNEGA PRISPEVKA

11. člen
(namembnost)

Za določitev faktorja dejavnosti pri odmeri komunalnega prispevka se objekte razvrsti po namembnosti glede na pretežni namen v skladu s predpisi, ki urejajo uvedbo in uporabo enotne klasifikacije vrst objektov.

Kadar gre za funkcionalno zaokroženo območje, na katerem se nahaja več med seboj povezanih stavb oziroma gradbenih inženirskih objektov, je treba vsakega od teh objektov razvrstiti kot ločeno enoto.

Pri vseh stavbah, z izjemo enostanovanjskih stavb (CC-SI 11100) in dvostanovanjskih stavb (CC-SI 11210), se ne glede na pretežni namen stavbe ločeno upošteva dele stavb, ki so namenjeni parkiranju in servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije).

12. člen
(opremljenost stavbnega zemljišča s komunalno opremo)

Opremljenost stavbnega zemljišča s komunalno opremo se upošteva tako, da se ugotovi, na katero vrsto komunalne opreme lahko zavezanec priključi svoj objekt in ali mu je omogočena uporaba določene vrste komunalne opreme.

Kadar se komunalni prispevek odmeri za objekt, ki je v fazi izdaje gradbenega dovoljenja, se vrsto komunalne opreme, na katero bo zavezanec priključil svoj objekt ali mu bo omogočena uporaba te vrste komunalne opreme, ugotovi iz projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja.

Kadar se komunalni prispevek odmeri za obstoječi objekt, ki se na novo priključuje na komunalno opremo ali ki se mu izboljšuje opremljenost stavbnega zemljišča, se vrsto komunalne opreme, na katero bo zavezanec priključil svoj objekt ali mu bo omogočena uporaba te vrste komunalne opreme, ugotovi na podlagi podatkov lastnika oz. zavezanca in upravljavca te vrste komunalne opreme.

Vsem stavbam razen nestanovanjskim kmetijskim stavbam (CC-SI 1271) se upošteva, da so priključene na ceste, javne odprte in zelene površine ter na ravnanje z odpadki.

Za nestanovanjske kmetijske stavbe (CC-SI 1271), ki nimajo samostojnih priključkov na komunalno opremo se upošteva, da so opremljene samo s cestami.

Za dele stavb iz tretjega odstavka 11. člena tega odloka, ki so namenjeni parkiranju in servisnim prostorom objekta (garaže, kolesarnice in prostori za inštalacije), se komunalni prispevek odmeri samo za ceste ter vodovodno omrežje ter za tisto komunalno opremo, na katero se objekti priključujejo prek samostojnih priključkov.

13. člen
(zavezanec za plačilo komunalnega prispevka)

Zavezanec za plačilo komunalnega prispevka je investitor oziroma lastnik objekta, ki se na novo priključuje na komunalno opremo, ali ki povečuje neto tlorisno površino objekta ali spreminja njegovo namembnost.

Komunalni prispevek se za obstoječo komunalno opremo odmeri:
- za objekte za katere je potrebno gradbeno dovoljenje, na zahtevo zavezanca pred izdajo gradbenega dovoljenja,
- za objekte za katere ni potrebno pridobiti gradbenega dovoljenja ob priključitvi na komunalno opremo, na zahtevo zavezanca ali po uradni dolžnosti.

Ne glede na prvo in drugo alinejo drugega odstavka tega člena se komunalni prispevek ne odmeri:
- za gradnjo nezahtevnih in enostavnih objektov v skladu z veljavnim predpisom o vrstah objektov glede na zahtevnost, ki nimajo samostojnih priključkov na komunalno opremo,
- za gradbene inženirske objekte klasifikacije (CC-SI 21, CC-SI 22).

14. člen
(posebnosti pri odmeri komunalnega prispevka)

V primeru dozidav in nadzidav se komunalni prispevek izračuna za povečano neto tlorisno površino objekta oziroma površino parcele.

V primeru rekonstrukcij in sprememb namembnosti se komunalni prispevek izračuna, če je prišlo do povečanja neto tlorisne površine objekta ali površine parcele ali izboljšanja opremljenosti parcele s komunalno opremo.

V primeru spremembe neto tlorisne površine objekta oziroma spremembe njegove namembnosti, se komunalni prispevek odmeri na način, da se izračuna razlika med komunalnim prispevkom za predvideno stanje objekta in komunalnim prispevkom za obstoječe stanje objekta. Če je razlika pozitivna, se komunalni prispevek obračuna v znesku razlike. V nasprotnem se komunalni prispevek ne obračuna in ne vrača.

V primeru porušitve obstoječega objekta in gradnje novega objekta na obstoječi parceli objekta ali njenemu delu oziroma gradnje novega objekta na mestu prej odstranjenega objekta, se že poravnane obveznosti iz naslova obračuna komunalnega prispevka upoštevajo.

15. člen
(parcela)

Če se komunalni prispevek odmeri za objekt, ki je v fazi izdaje gradbenega dovoljenja, se za površino parcele pri odmeri komunalnega prispevka, upoštevajo vsa zemljišča z nameravano gradnjo iz projekta za pridobitev

gradbenega dovoljenja v skladu z veljavno zakonodajo s področja graditve objektov in prostorskega načrtovanja.

Če se komunalni prispevek odmeri za obstoječi objekt, ki se na novo priključuje na komunalno opremo ali ki se mu izboljšuje opremljenost zemljišča, se za površino parcele upošteva površina, kot je opredeljena v ustreznem prostorskem aktu, ki znaša, če ni drugače določeno 400 m2.

V kolikor parcele ni mogoče določiti na način iz prejšnjega odstavka, se površina stavbišča objekta pomnoži s faktorjem 1,5. Dobljena površina se v takem primeru upošteva kot površina parcele pri izračunu komunalnega prispevka.

16. člen
(neto tlorisna površina)

Če se komunalni prispevek odmeri za objekt, ki je v fazi izdaje gradbenega dovoljenja, se za neto tlorisno površino objekta pri odmeri komunalnega prispevka upošteva neto tlorisno površino iz projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja.

Če se komunalni prispevek odmeri za obstoječi objekt, ki se na novo priključuje na komunalno opremo ali ki se mu izboljšuje opremljenost zemljišča, se za neto tlorisno površino objekta pri odmeri komunalnega prispevka upošteva neto tlorisno površino iz projektne dokumentacije za ta objekt ali podatke iz uradnih evidenc.
Za objekte, za katere se ne more izračunati oz. določiti neto tlorisna površina objekta, se komunalni prispevek odmeri le od površine parcele. Tako dobljeno vrednost se ob odmeri pomnoži s faktorjem 2.

17. člen
(upoštevanje že plačanih sredstev za opremljanje stavbnih zemljišč)

Zavezanec za plačilo komunalnega prispevka lahko pri odmeri komunalnega prispevka uveljavlja v preteklosti plačan komunalni prispevek za objekte, ki se odstranijo in se nahajajo znotraj parcele, na kateri se gradi objekt, za katerega se odmerja komunalni prispevek.

Breme dokazovanja že plačanih obveznosti iz naslova odmere komunalnega prispevka je v celoti na strani investitorja oz. zavezanca.

Rok za uveljavljanje vračila komunalnega prispevka je pet let po poteku gradbenega dovoljenja. V primeru, če gradbeno dovoljenje ni izdano in je bil postopek za izdajo gradbenega dovoljenja zavrnjen oz. završen s sklepom, se za rok vračila prispevka šteje pet let od dokončnosti sklepa oz. odločbe pristojne upravne enote.
Za uveljavljenje vračila komunalnega prispevka mora investitor vložiti vlogo ter predložiti:

- sklep oz. odločbo upravne enote o končanju postopka za izdajo gradbenega dovoljenja,
- kopijo gradbenega dovoljenja in izjavo lastnika oz. investitorja, da ni pričel z gradnjo objekta v skladu z izdanim gradbenim dovoljenjem.

V primeru, da je investitor oz. zavezanec poravnal odmerjeni komunalni prispevek pa pri pristojni upravni enoti ni vložil vloge za izdajo gradbenega dovoljenja mora to navesti v vlogi za uveljavljanje vračila komunalnega prispevka. Pristojni občinski organ podatek preveri pri pristojni upravni enoti. V tem primeru se za rok uveljavljenja vračila komunalnega prispevka upošteva pet let od dokončnosti odločbe o odmeri komunalnega prispevka.

Pri vračilu komunalnega prispevka se zamudne obresti ne obračunajo.

18. člen
(indeksiranje stroškov opremljanja)

Stroški iz 10. člena tega odloka se pri odmeri komunalnega prispevka indeksirajo za obdobje celih koledarskih let, ob uporabi povprečnega letnega indeksa cen za posamezno leto, ki ga objavlja Združenje za gradbeništvo v okviru Gospodarske zbornice Slovenije, pod »gradbena dela - ostala nizka gradnja«.

VII. IZRAČUN KOMUNALNEGA PRISPEVKA

19. člen

Komunalni prispevek za določeno vrsto komunalne opreme se izračuna na naslednji način:

KPi=(A(parcela)·Cpi·Dpi)+(K(dejavnost)·A(tlorisna)·Cti·Dti)

Zgornje oznake pomenijo:

KPi komunalni prispevek za določeno vrsto komunalne opreme,
A(parcela) površina parcele (m2),
Cpi indeksirani stroški opremljanja kvadratnega metra parcele z določeno komunalno opremo na obračunskem območju,
Dpi delež parcele pri izračunu komunalnega prispevka,
K(dejavnosti) faktor dejavnosti,
Cti indeksirani stroški opremljanja kvadratnega metra neto tlorisne površine objekta z določeno komunalno opremo na obračunskem območju,
A(tlorisna) neto tlorisna površina objekta (m2),
Dti delež neto tlorisne površine objekta pri izračunu komunalnega prispevka.

20. člen

Celotni komunalni prispevek se izračuna na naslednji način:

KP = ∑KPi

Zgornje oznake pomenijo:

KP celotni izračunani komunalni prispevek,

KPi izračunani komunalni prispevek za posamezno vrsto komunalne opreme, na katero se objekt priključuje.

21. člen

Razmerje med upoštevanjem merila parcele in merila neto tlorisne površine pri izračunu komunalnega prispevka je Dpi:Dti = 0,3:0,7.

22. člen
(faktor dejavnosti)

Faktor dejavnosti je 1, razen za naslednje vrste objektov določenih po Uredbi o klasifikaciji vrst objektov in objektih državnega pomena (Uradni list RS, št. 109/11):

Šifra(CC-SI)	Faktor	Opredelitev, izjeme
1122	1,1	Tri in večstanovanjske stavbe
121	1,1	Gostinske stavbe
122	0,9	Poslovne in upravne stavbe
123	1,3	Trgovske stavbe in stavbe za storitvene dejavnosti
1242	0,7	Garažne stavbe
125 230	0,8 0,8	Industrijske stavbe in skladišča Industrijski gradbeni kompleksi
241	0,7	Objekti za šport, rekreacijo in prosti čas

1271	0,7	Nestanovanjske kmetijske stavbe
1272	0,7	Obredne stavbe
1273	0,7	Kulturna dediščina, ki se ne uporablja v druge namene

23. člen
(olajšave)

Komunalni prispevek na območju Mestne občine Velenje se ne plača za:
- gradnjo gospodarske javne infrastrukture,
- gradnjo neprofitnih stanovanj v delu, v katerem je občina investitor ali soinvestitor,
- gradnjo neprofitnih stanovanj v delu, v katerem so investitorji skladi, ki so v 100 % državni lasti,
- gradnjo posameznih vrst stavb za izobraževanje, znanstveno-raziskovalno delo in zdravstvo po predpisih o uvedbi in uporabi enotne klasifikacije vrst objektov v delu, ki so v lasti in solasti občine ali države.

Občina predpiše delno oprostitev plačila komunalnega prispevka tudi za gradnjo naslednjih ne-stanovanjskih stavb:
- 122 Poslovne in upravne stavbe - v višini 50 %,
- 12304 Stavbe za storitvene dejavnosti - v višini 50 %,
- 125 Industrijske stavbe in skladišča - v višini 50 %,
- 12740 Druge stavbe, ki niso uvrščene drugje (samo Gasilski domovi) - v višini 100 %,
- 12722 Pokopališke stavbe - v višini 100 %,
- 1273 Kulturna dediščina, ki se ne uporablja v druge namene - v višini 100 %,
- 12711 Stavbe za rastlinsko pridelavo - v višini 50 %,
- 12712 Stavbe za rejo živali - v višini 50 %.

V tem primeru mora občina oproščena sredstva iz tega odstavka v enaki višini nadomestiti iz nenamenskih prihodkov občinskega proračuna.

VIII. ODLOČBA O ODMERI KOMUNALNEGA PRISPEVKA

24. člen

Občinski upravni organ izda odmerno odločbo na zahtevo zavezanca ali po uradni dolžnosti. Odločba se izda v 15 dneh od popolne vloge, da je vloga popolna se šteje:
- ko je vloga podpisana s strani vseh zavezancev oz. s strani pooblaščenca s priloženim pooblastilom,
- ko so priložena vsa soglasja,
- ko je priložen tisti del projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja, ki je potreben za odmero komunalnega prispevka (vodilna mapa, arhitektura, po oceni organa tudi preostala dokumentacija).

O izdani odločbi občina obvesti tudi upravno enoto in Komunalno podjetje Velenje, d. o. o.

Če investitor ne poravna komunalnega prispevka v enem (1) letu od dneva izdaje te odločbe, se odločba šteje za nično. Investitor mora po tem datumu pred pridobitvijo gradbenega dovoljenja, ponovno vložiti vlogo za odmero komunalnega prispevka.

25. člen

Program opremljanja je na vpogled v Uradu za urejanje prostora na Mestni občini Velenje.

IX. POGODBA O OPREMLJANJU

26. člen
(pogodba o opremljanju)

Gradnjo predvidene komunalne opreme, ki je upoštevana v programu opremljanja, lahko Mestna občina Velenje s pogodbo o opremljanju odda zavezancu za plačilo komunalnega prispevka po tem odloku.

Mestna občina Velenje lahko na podlagi programa opremljanja sklene pogodbo o opremljanju tudi za gradnjo predvidene komunalne opreme, ki ni upoštevana v programu opremljanja.

S pogodbo o opremljanju se zavezanec za plačilo komunalnega prispevka in Mestna občina Velenje dogovorita, da bo zavezanec za plačilo komunalnega prispevka sam zgradil del ali celotno komunalno opremo za opremljanje parcele, na kateri namerava graditi objekt, oziroma za izboljšanje opremljenosti parcele, na kateri ima obstoječi objekt. V tem primeru se v pogodbi o opremljanju natančno opredelijo pogodbene obveznosti obeh strank.

Odlok o programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 15/2013) vsebuje naslednje prehodne in končne določbe:

X. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

27. člen
(obročno plačevanje)

Zavezancem, katerim je odločba o plačilu komunalnega prispevka izdana po uradni dolžnosti, je plačilo komunalnega prispevka omogočeno v največ desetih (10) zaporednih mesečnih obrokih. Zavezanec mora vlogo za obročno plačilo podati najkasneje v roku 30 dni od dokončnosti odločbe.

V vlogi se navede razlog za obročno odplačilo, ter število želenih obrokov. Občinska uprava na podlagi priložene dokumentacije in argumentov določi število obrokov. Zavezancu se obročno plačilo odobri ali zavrne z dopolnilno odločbo, ki se izda v roku 15 dni po dokončnosti odločbe o plačilu komunalnega prispevka.

Ne glede na prejšnji odstavek tega člena lahko občinska uprava v izrednih primerih določi večje število zaporednih mesečnih obrokov.

28. člen

Na območjih, kjer je potrebna zgraditev nove komunalne opreme, rekonstrukcija ali povečanje zmogljivosti obstoječe komunalne opreme, se komunalni prispevek izračuna na podlagi sprememb in dopolnitev tega programa opremljanja ali novega programa opremljanja. V novem programu opremljanja se obračunski stroški obstoječe komunalne opreme prevzamejo po stroških opredeljenih v 10. členu tega odloka (z upoštevanjem revalorizacije). V novem programu opremljanja se ponovno opredelijo tudi merila za odmero komunalnega prispevka.

29. člen

Odmera komunalnega prispevka se v nedokončanih postopkih, v katerih do začetka veljave tega odloka še niso bile izdane odločbe o odmeri komunalnega prispevka, dokonča po dosedanjih predpisih.

30. člen

Z dnem uveljavitve tega odloka preneha veljati Odlok o programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje Mestne občine Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 17/2012).

31. člen

Ta odlok začne veljati osmi dan po objavi v Uradnem vestniku Mestne občine Velenje.
Priloga:

- grafična priloga 1: Prikaz obračunskih območij (sestavni del odloka),
- grafična priloga 2: obračunsko območje KA_bevče (sestavni del odloka),
- grafična priloga 3: obračunsko območje KA_plešivec (sestavni del odloka),
- grafična priloga 4: obračunsko območje VO_loke-jurk (sestavni del odloka).

Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 11/2016) vsebuje naslednjo končno določbo:

5. člen

Te spremembe in dopolnitve odloka začnejo veljati naslednji dan po objavi v Uradnem vestniku MO Velenje.

Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 12/2016) vsebuje naslednjo končno odločbo:

5. člen

Te spremembe in dopolnitve odloka začnejo veljati naslednji dan po objavi v Uradnem vestniku MO Velenje.

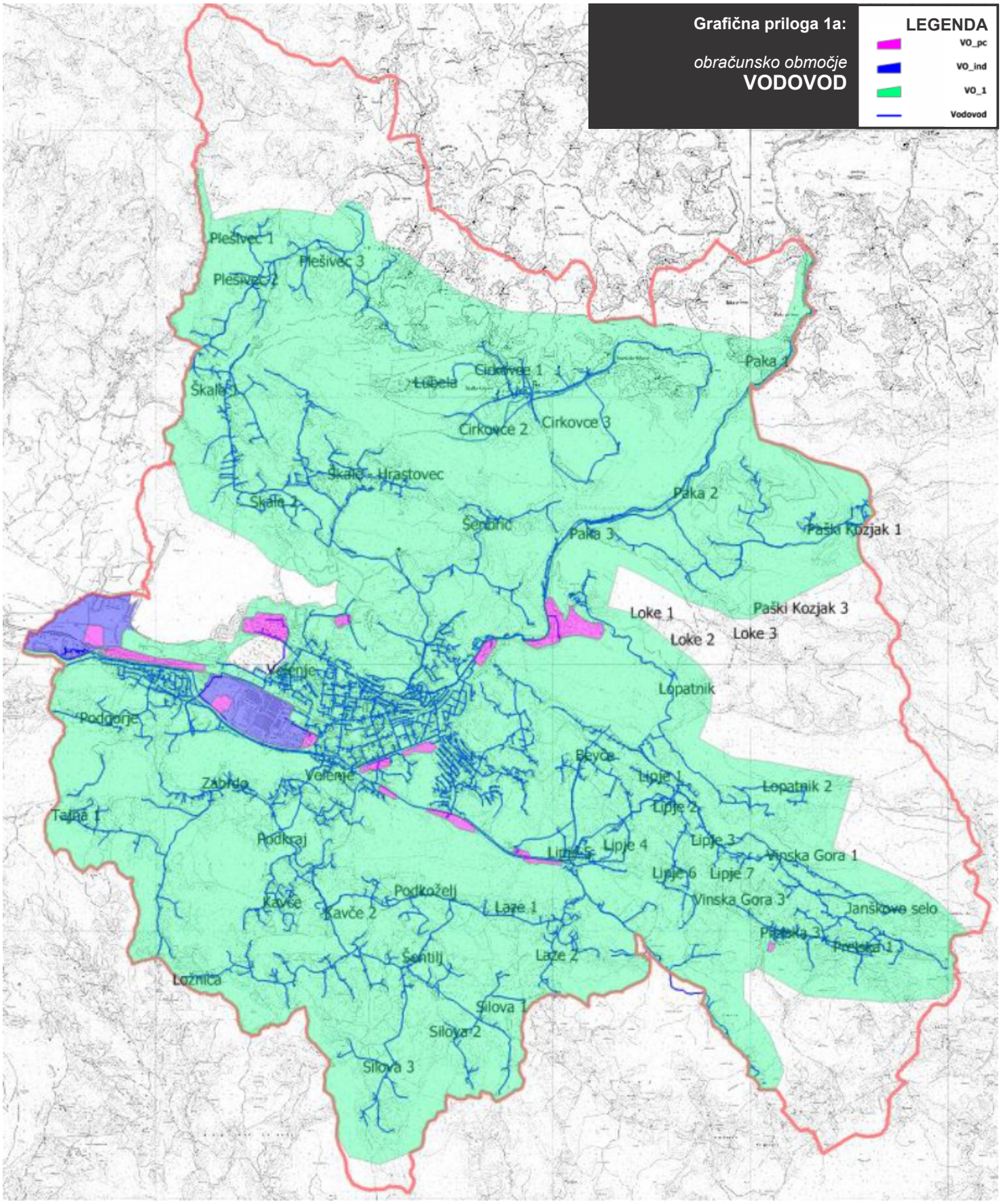
Odlok o spremembah in dopolnitvah odloka programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 22/2016) vsebuje naslednjo končno določbo:

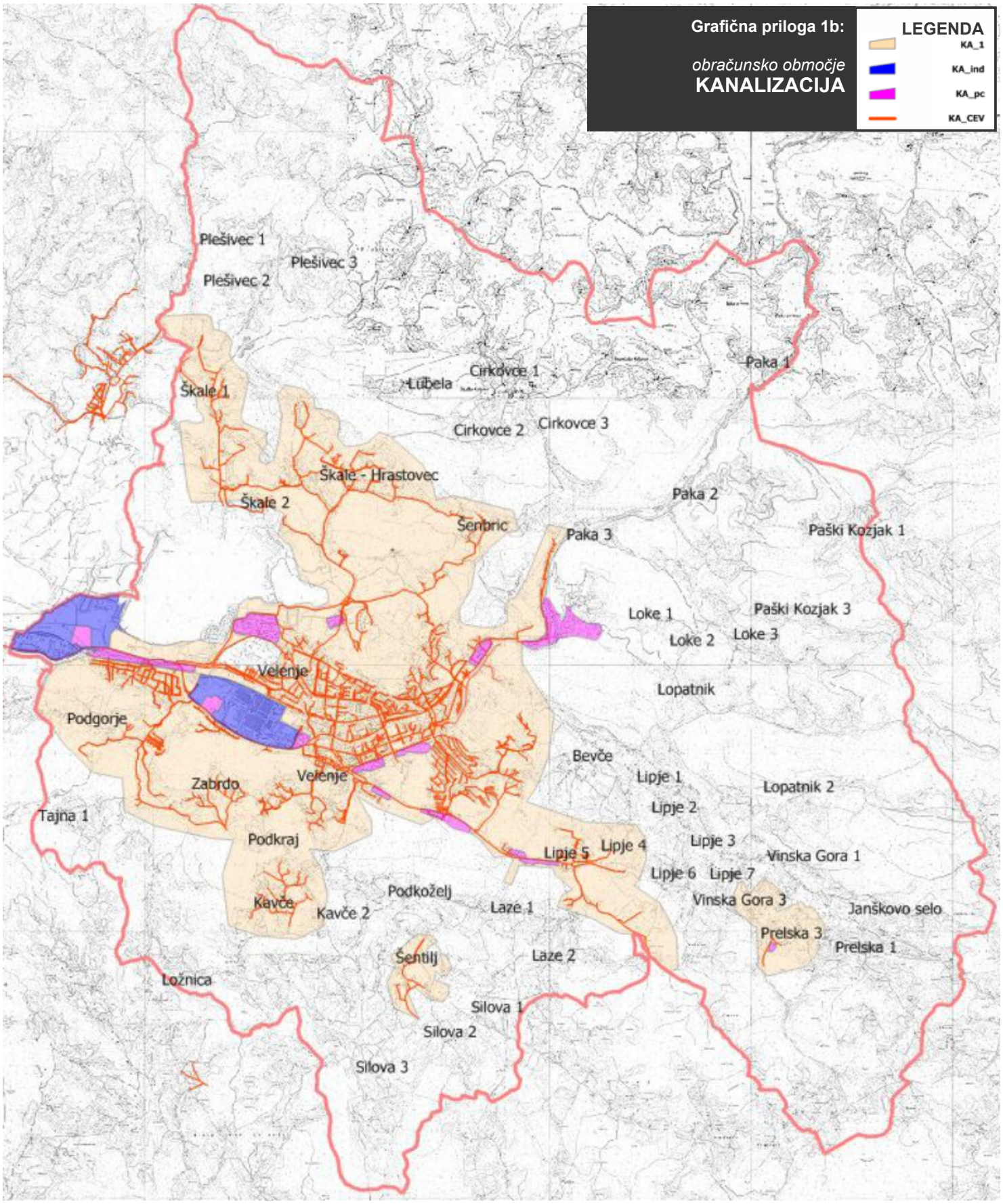
15. člen

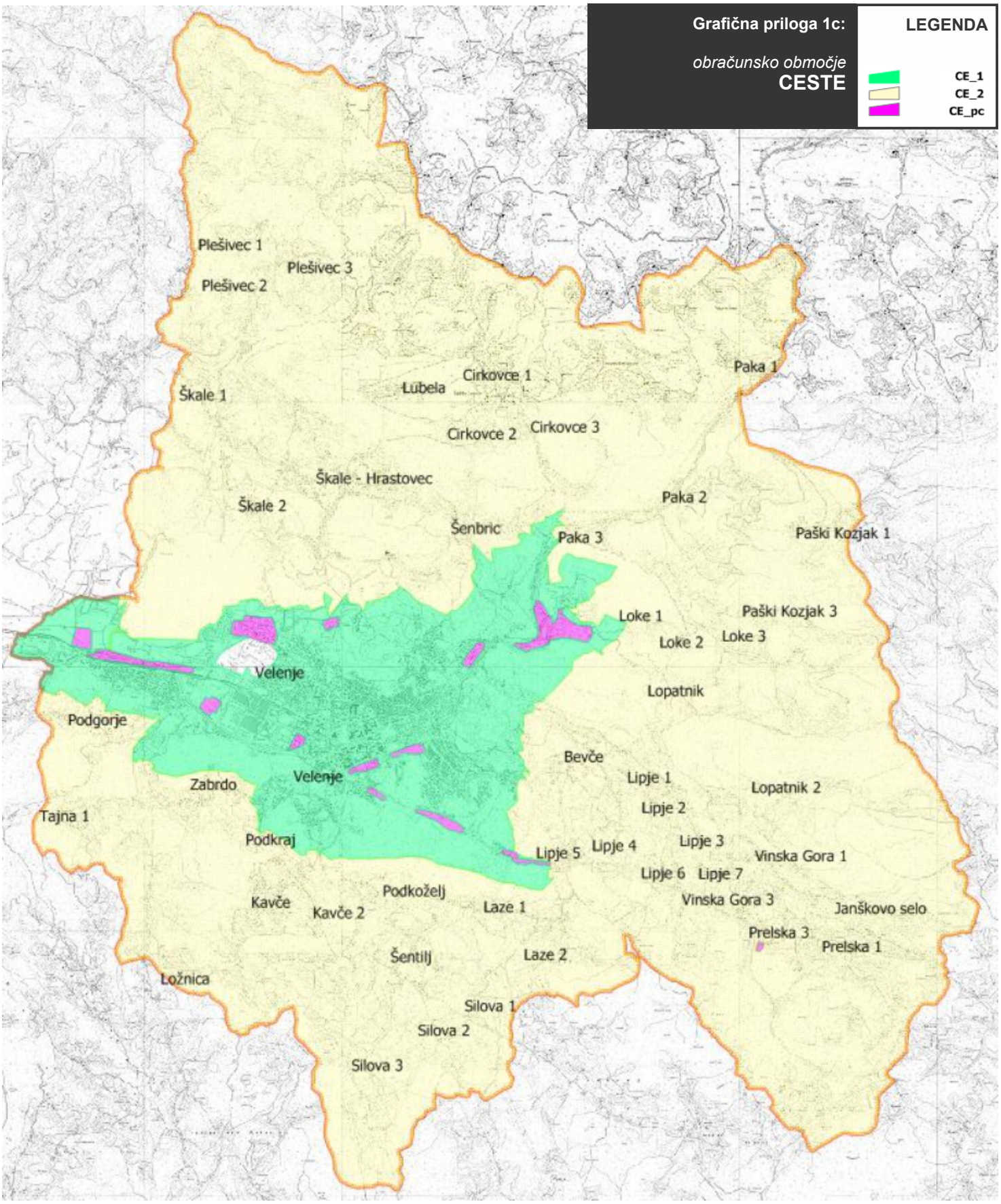
Te spremembe in dopolnitve odloka začnejo veljati naslednji dan po objavi v Uradnem vestniku MO Velenje.

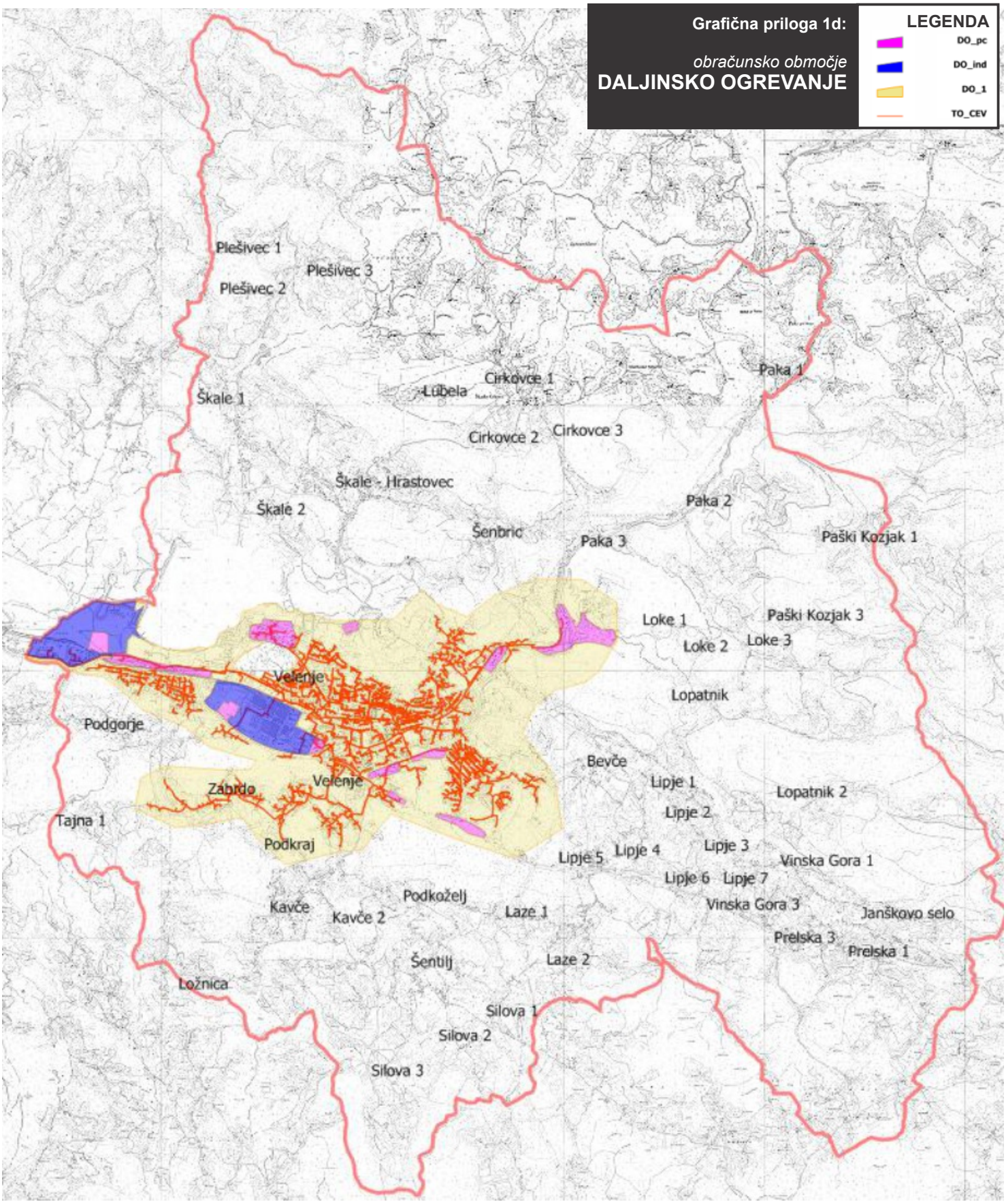
Številka: 352-01-0004/2016
Datum: 28. 2. 2017

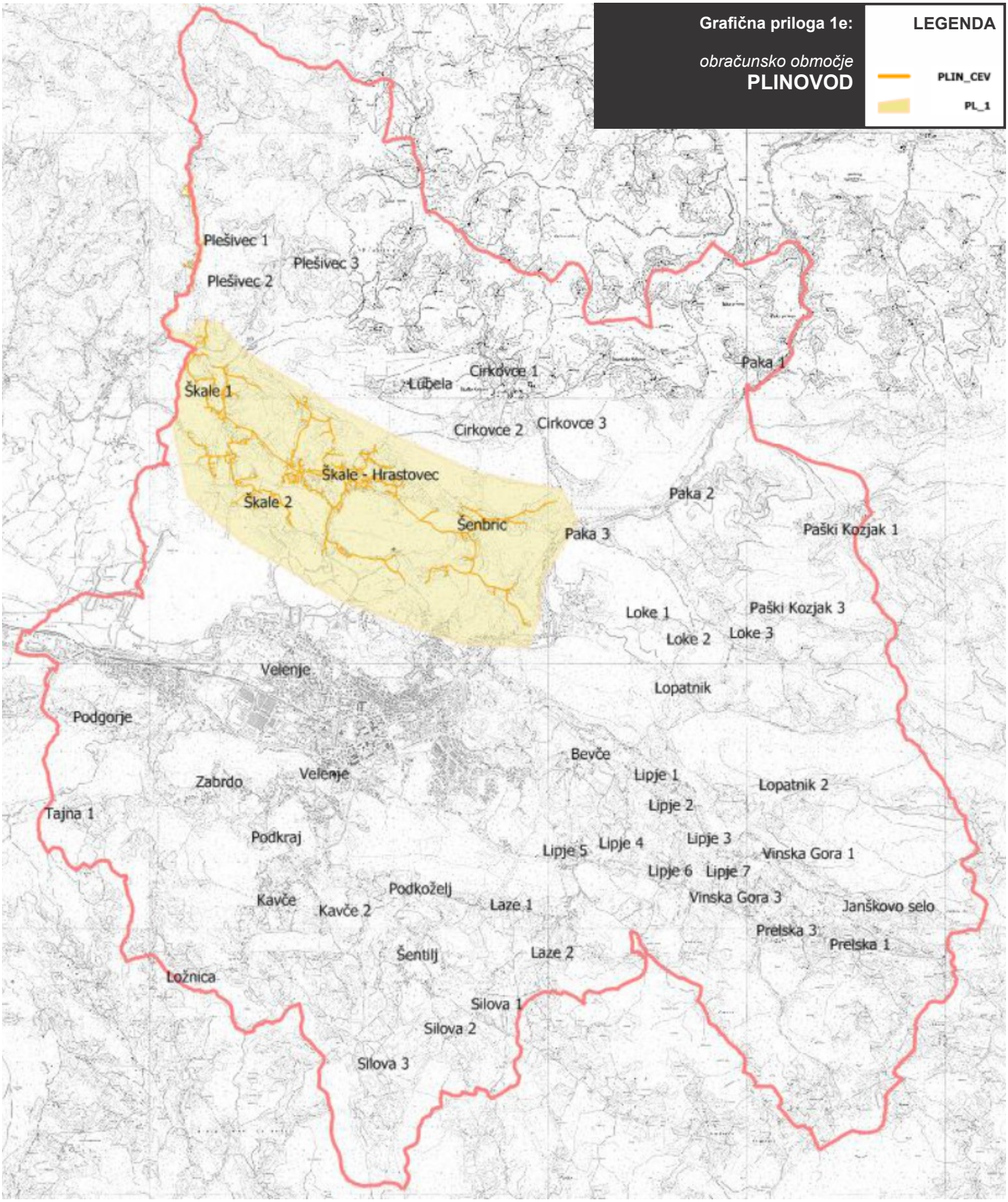
župan Mestne občine Velenje
Bojan KONTIČ, l.r.


Grafična priloga 1a:
obračunsko območje
VODOVOD
LEGENDA
VO_pc
VO_ind
VO_1
Vodovod
Plešivec 1
Plešivec 3
Plešivec 2
Škale 1
Lubela
Cirkovce 1
Cirkovce 2
Cirkovce 3
Paka 1
Škale - Hrastovec
Škale 2
Šentric
Paka 2
Paka 3
Paški Kozjak 1
Paški Kozjak 3
Loke 1
Loke 2
Loke 3
Velenje
Lopatnik
Podgorje
Bevce
Lipje 1
Lopatnik 2
Zabrdo
Velenje
Lipje 2
Tajna 1
Podkraj
Lipje 4
Lipje 3
Vinska Gora 1
Lipje 6
Lipje 7
Podkoželj
Vinska Gora 3
Kavče
Kavče 2
Laze 1
Janškovo selo
Prelska 3
Prelska 1
Šentilj
Laze 2
Ložnica
Silova 1
Silova 2
Silova 3


Grafična priloga 1b:
obračunsko območje
KANALIZACIJA
LEGENDA
KA_1
KA_ind
KA_pc
KA_CEV
Plešivec 1
Plešivec 3
Plešivec 2
Škale 1
Lubela
Cirkovce 1
Cirkovce 2
Cirkovce 3
Paka 1
Škale - Hrastovec
Škale 2
Šenbric
Paka 2
Paka 3
Paški Kozjak 1
Loke 1
Loke 2
Loke 3
Paški Kozjak 3
Velenje
Lopatnik
Podgorje
Bevče
Zabrdo
Velenje
Lipje 1
Lopatnik 2
Lipje 2
Tajna 1
Podkraj
Lipje 5
Lipje 4
Lipje 3
Vinska Gora 1
Lipje 6
Lipje 7
Podkoželj
Kavče
Kavče 2
Laze 1
Vinska Gora 3
Janškovo selo
Prelska 3
Prelska 1
Šentilj
Laze 2
Ložnica
Silova 1
Silova 2
Silova 3


Grafična priloga 1c:
obračunsko območje
CESTE
LEGENDA
CE_1
CE_2
CE_pc
Plešivec 1
Plešivec 3
Plešivec 2
Škale 1
Lubela
Cirkovce 1
Paka 1
Cirkovce 2
Cirkovce 3
Škale - Hrastovec
Škale 2
Paka 2
Šenbric
Paka 3
Paški Kozjak 1
Loke 1
Paški Kozjak 3
Loke 2
Loke 3
Velenje
Lopatnik
Podgorje
Bevče
Velenje
Zabrdo
Lipje 1
Lopatnik 2
Lipje 2
Tajna 1
Podkraj
Lipje 5
Lipje 4
Lipje 3
Vinska Gora 1
Lipje 6
Lipje 7
Podkoželj
Kavče
Kavče 2
Laze 1
Vinska Gora 3
Janškovo selo
Prelska 3
Prelska 1
Šentilj
Laze 2
Ložnica
Silova 1
Silova 2
Silova 3


Grafična priloga 1d:
obračunsko območje
DALJINSKO OGREVANJE
LEGENDA
DO_pc
DO_ind
DO_1
TO_CEV
Plešivec 1
Plešivec 3
Plešivec 2
Škale 1
Lubela
Cirkovce 1
Paka 1
Cirkovce 2
Cirkovce 3
Škale - Hrastovec
Škale 2
Paka 2
Šenbric
Paka 3
Paški Kozjak 1
Loke 1
Paški Kozjak 3
Loke 2
Loke 3
Velenje
Lopatnik
Podgorje
Bevče
Lipje 1
Lopatnik 2
Zabrdo
Velenje
Lipje 2
Tajna 1
Podkraj
Lipje 5
Lipje 4
Lipje 3
Vinska Gora 1
Lipje 6
Lipje 7
Podkoželj
Kavče
Kavče 2
Laze 1
Vinska Gora 3
Janškovo selo
Prelska 3
Prelska 1
Šentilj
Laze 2
Ložnica
Silova 1
Silova 2
Silova 3

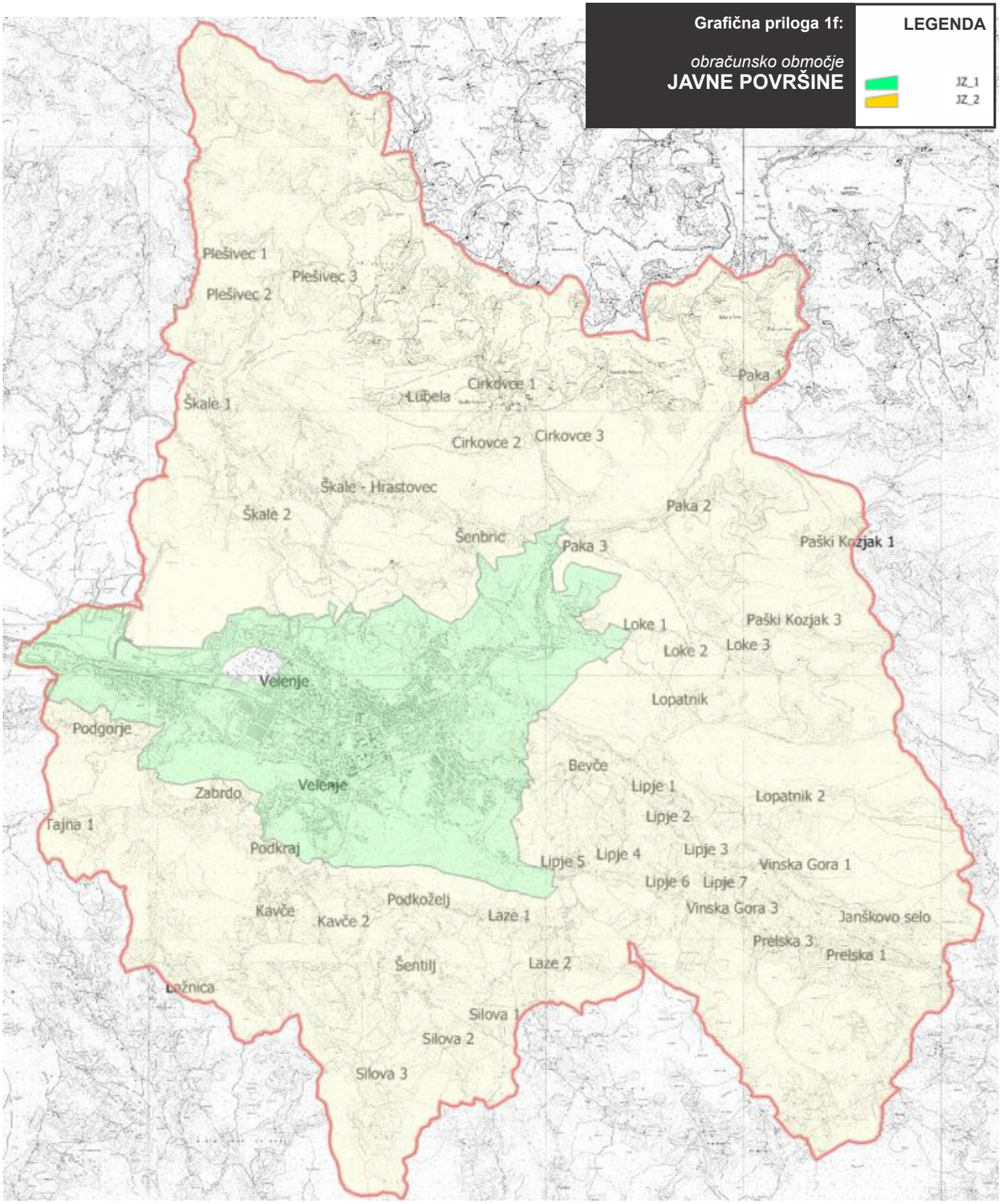

Grafična priloga 1e:
obračunsko območje
PLINOVOD
LEGENDA
PLIN_CEV
PL_1
Plešivec 1
Plešivec 3
Plešivec 2
Škale 1
Lubela
Cirkovce 1
Cirkovce 2
Cirkovce 3
Paka 1
Škale - Hrastovec
Škale 2
Šenbric
Paka 2
Paka 3
Paški Kozjak 1
Loke 1
Paški Kozjak 3
Loke 2
Loke 3
Velenje
Lopatnik
Podgorje
Bevče
Zabrdo
Velenje
Lipje 1
Lopatnik 2
Lipje 2
Tajna 1
Podkraj
Lipje 5
Lipje 4
Lipje 3
Vinska Gora 1
Lipje 6
Lipje 7
Podkoželj
Kavče
Kavče 2
Laze 1
Vinska Gora 3
Janškovo selo
Prelska 3
Prelska 1
Šentilj
Laze 2
Ložnica
Silova 1
Silova 2
Silova 3

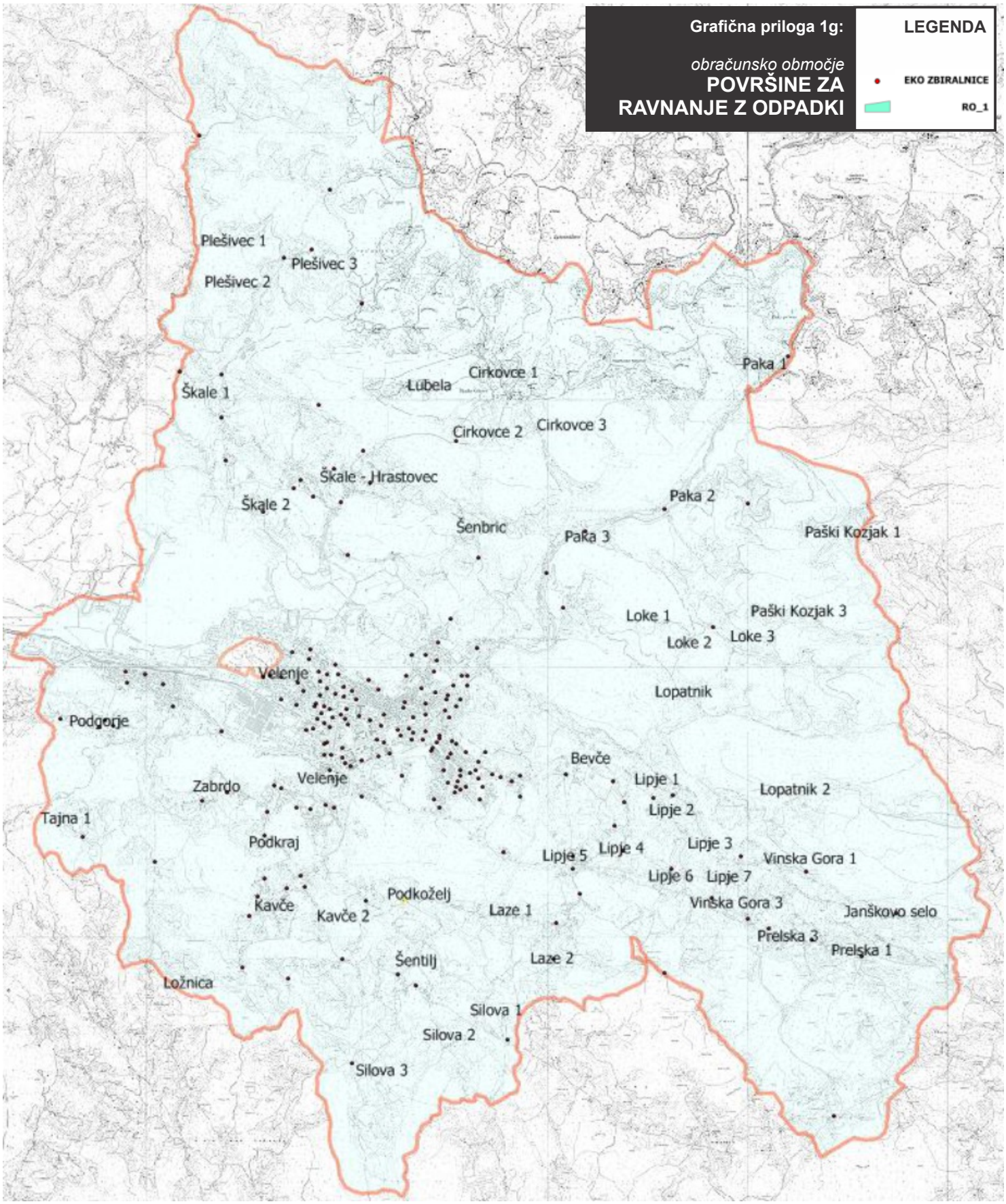
Grafična priloga 1f:

obračunsko območje
JAVNE POVRŠINE

LEGENDA

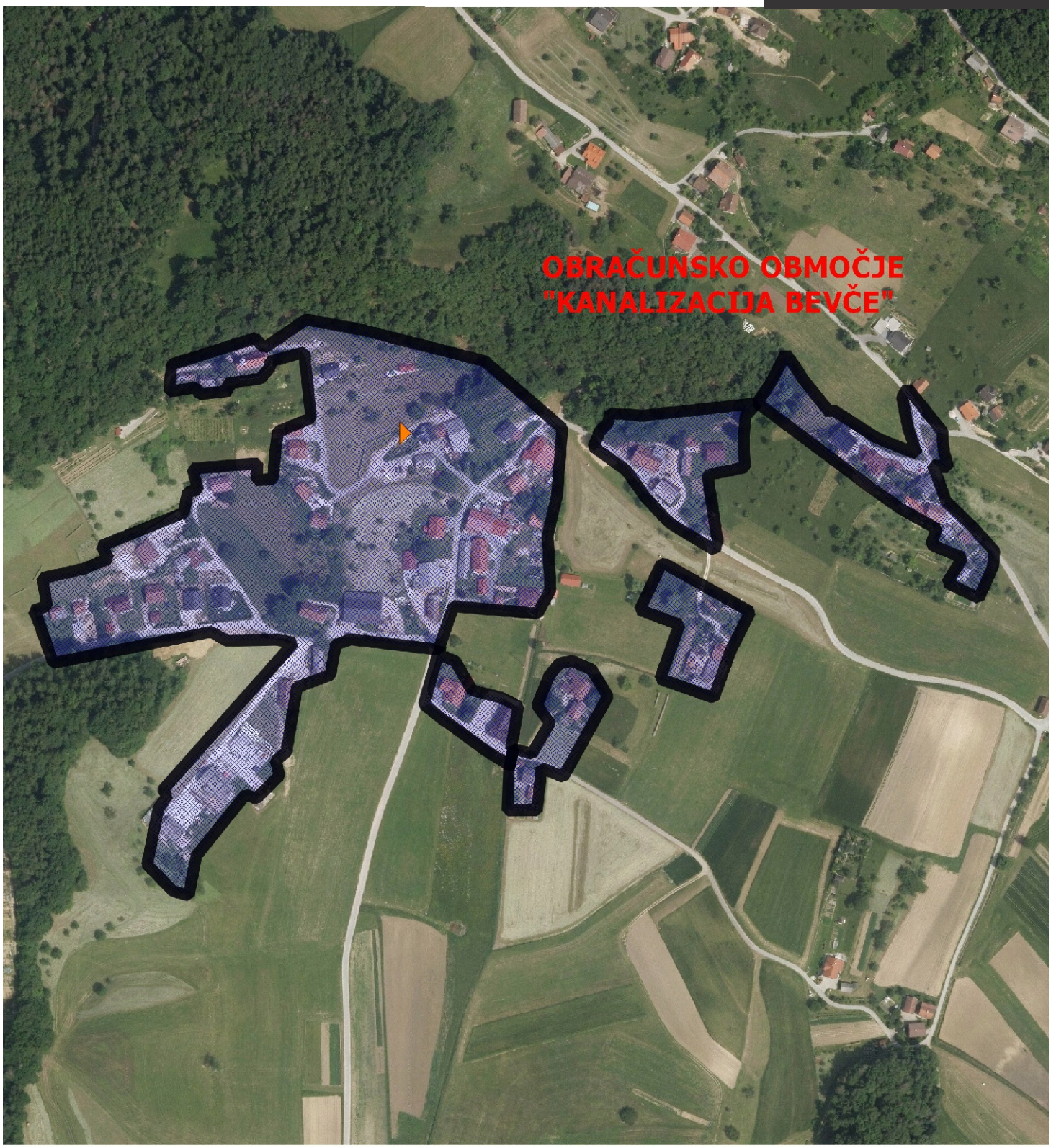
JZ_1
JZ_2




Grafična priloga 1g:
obračunsko območje
POVRŠINE ZA RAVNANJE Z ODPADKI
LEGENDA
EKO ZBIRALNICE
RO_1
Plešivec 1
Plešivec 3
Plešivec 2
Škale 1
Lubela
Cirkovce 1
Paka 1
Cirkovce 2
Cirkovce 3
Škale - Hrastovec
Škale 2
Paka 2
Šenbric
Paka 3
Paški Kozjak 1
Loke 1
Paški Kozjak 3
Loke 2
Loke 3
Velenje
Lopatnik
Podgorje
Bevče
Zabrdo
Velenje
Lipje 1
Lopatnik 2
Lipje 2
Tajna 1
Podkraj
Lipje 5
Lipje 4
Lipje 3
Vinska Gora 1
Lipje 6
Lipje 7
Podkoželj
Kavče
Kavče 2
Laze 1
Vinska Gora 3
Janškovo selo
Prelska 3
Prelska 1
Šentilj
Laze 2
Ložnica
Silova 1
Silova 2
Silova 3

Grafična priloga 2:

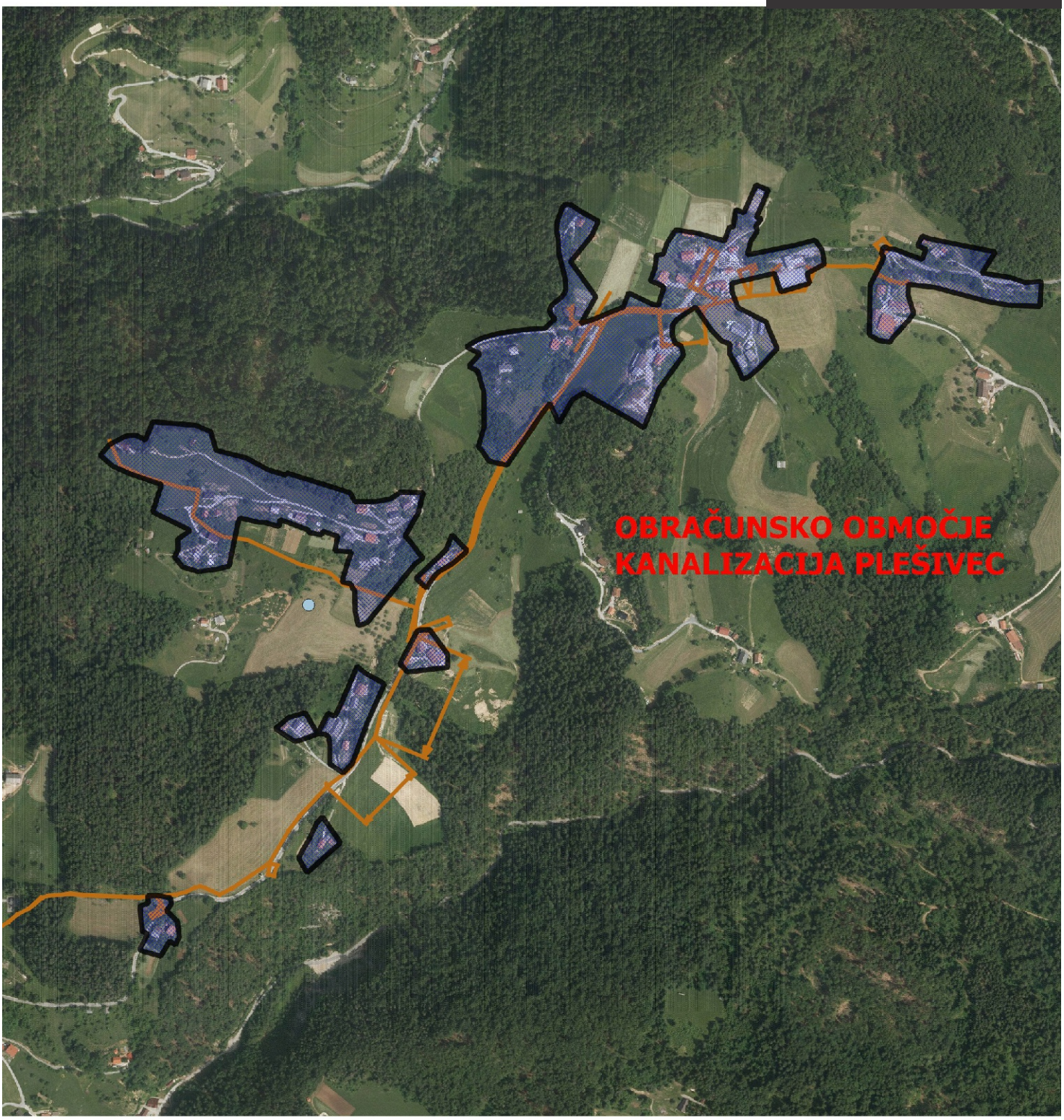
obračunsko območje
KANALIZACIJA BEVČE



Grafična priloga 3:

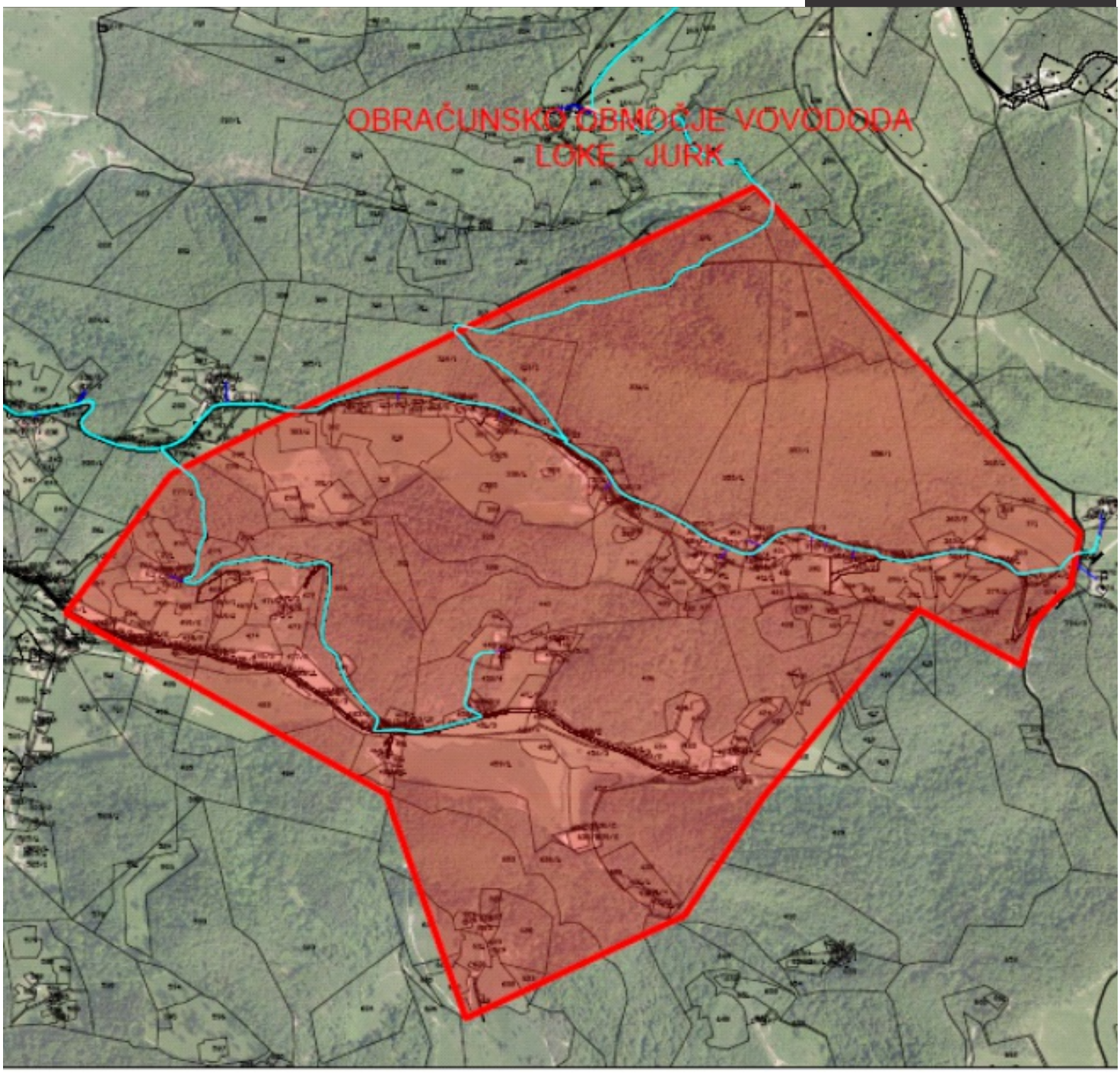
obračunsko območje

KANALIZACIJA PLEŠIVEC



Grafična priloga 4:

obračunsko območje
VO_LOKE-JURK



Župan Mestne občine Velenje je na podlagi 33. člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 - uradno prečiščeno besedilo, 27/08 - odl. US, 76/08, 79/09, 51/10, 84/10 - odl. US, 40/12 - ZUJF, 14/15 - ZUUJFO in 76/16 - odl. US) in 41. člena Statuta Mestne občine Velenje (Uradni vestnik MOV, št. 1/2016-uradno prečiščeno besedilo) dne 1.2.2017 sprejel

SKLEP

O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH SKLEPA O USTANOVITVI SOSVETA ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTI OBČANOV

1. člen

V sklepu o ustanovitvi Sosveta za izboljšanje varnosti občanov (Uradni vestnik MO Velenje št. 4/2002) se 4. člen spremeni tako, da se glasi:
Sosvet je posvetovalno telo, ki ga sestavljajo:
- stalni člani kot predstavniki organov in drugih uradnih institucij,
- nestalni člani kot predstavniki organizacij, ki delujejo na področju varnosti,
- posamezniki.

Mandat članov traja 4 leta oz. do prenehanja funkcije v organu ali drugi uradni instituciji.

Stalni člani Sosveta za izboljšanje varnosti občanov (v nadaljevanju: sosvet) so:
- župan Mestne občine Velenje,
- direktor občinske uprave Mestne občine Velenje,
- poslanec v Državnem zboru RS z območja Mestne občine Velenje,
- vodja Urada za komunalne dejavnosti Mestne občine Velenje,
- strokovni sodelavec Urada za komunalne dejavnosti Mestne občine Velenje,
- predstavnik medobčinskega redarstva,
- predstavnik Upravne enote Velenje,
- komandir Policijske postaje Velenje,
- predstavnik Zdravstvenega doma Velenje,
- predstavnik Centra za socialno delo Velenje,
- predstavnik aktiva ravnateljev osnovnih šol Velenje,
- predstavnik Centra srednjih šol Velenje,
- predstavnik Visoke šole za varstvo okolja,
- predstavnik občinskega gasilskega poveljstva,
- predstavnik Mladinskega centra Velenje,
- predstavnik Medobčinske LAS Velenje,
- komandir Policijske postaje prometne policije Celje.

Stalne člane sosveta lahko v primeru upravičene odsotnosti oz. zadržanosti nadomešča njegov namestnik, ki ga član sosveta pisno pooblasti za sodelovanje na posamezni seji.
Stalno članstvo v sosvetu je opredeljeno po funkciji in preneha hkrati s prenehanjem opravljanja funkcije v organu ali drugi uradni instituciji.
Župan z ugotovitvenim sklepom imenuje stalne člane, ki aktivno sodelujejo v sosvetu do izteka mandata oz. do prenehanja svoje funkcije. Predsednik sosveta predloži ugotovitveni sklep v seznanitev in potrditev vsem članom sosveta na naslednji seji.

2. člen

Ta sklep začne veljati z dnem podpisa in se objavi v Uradnem vestniku Mestne občine Velenje.

Številka: 080-07-01/2014-864
Datum: 1.2.2017

župan Mestne občine Velenje:
Bojan KONTIČ, l.r.

Župan Mestne občine Velenje je na podlagi 33. a člena Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 - uradno prečiščeno besedilo, 27/08 - odl. US, 76/08, 79/09, 51/10, 84/10 - odl. US, 40/12 - ZUJF, 14/15 - ZUUJFO in 76/16 - odl. US) in 41. člena Statuta Mestne občine Velenje (Uradni vestnik MOV, št. 1/2016-uradno prečiščeno besedilo) dne 1.2.2017 sprejel ugotovitveni

SKLEP
O IMENOVANJU STALNIH ČLANOV SOSVETA ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTI OBČANOV

1. člen

V Sosvet za izboljšanje varnosti občanov se skladno s 4. členom Sklepa o ustanovitvi Sosveta za izboljšanje varnosti občanov (Uradni vestnik MO Velenje, št. 4/2002) imenujejo:
- Bojan Kontič, župan Mestne občine Velenje; predsednik Sosveta za izboljšanje varnosti občanov,
- Jan Škoberne, poslanec v Državnem zboru Republike Slovenije,
- mag. Iztok Mori, direktor občinske uprave Mestne občine Velenje,
- Anton Brodnik, vodja Urada za komunalne dejavnosti Mestne občine Velenje,
- Janez Vranc, Urad za komunalne dejavnosti Mestne občine Velenje ali njegov namestnik Jernej Korelc,
- Sonja Glažer, vodja Medobčinske inšpekcije, redarstva in varstva okolja ali njen pooblaščenec,
- mag. Franja Tevž, v.d. načelnica Upravne enote Velenje ali njen pooblaščenec,
- Boštjan Debelak, komandir Policijske postaje Velenje ali njegov pooblaščenec,
- Vinko Mlakar, komandir Policijske postaje prometne policije Celje ali njegov pooblaščenec,
- Valerija Kidrič, direktorica Centra za socialno delo Velenje ali njen pooblaščenec,
- mag. Janko Šteharnik, direktor Zdravstvenega doma Velenje ali njegov pooblaščenec,
- mag. Ivan Kotnik, direktor Šolskega centra Velenje ali njegov pooblaščenec,
- mag. Milena Pečovnik, direktorica Visoke šole za varstvo okolja Velenje ali njen pooblaščenec,
- Jože Drobež, poveljnik Gasilske zveze Velenje ali njegov pooblaščenec,
- Zdenko Gorišek, predsednik Aktiva ravnateljev osnovnih šol Velenje ali njegov pooblaščenec,
- Drago Seme, predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ali njegov pooblaščenec,
- Marko Pritržnik, direktor Mladinskega centra Velenje ali njegov pooblaščenec in predsednik Medobčinske LAS ali njegov namestnik.

2. člen

Mandat članov traja do izteka 4-letnega mandatnega obdobja, kot izhaja iz sklepa z dne 03.02.2014. Člane po preteku mandata imenuje župan.
V delovanje Sosveta za izboljšanje varnosti občanov se lahko vključujejo tudi drugi organi, organizacije in društva, ki lahko neposredno ali posredno vplivajo na varnost občanov.

3. člen

Ta sklep začne veljati z dnem podpisa in se objavi v Uradnem vestniku Mestne občine Velenje.

Številka: 080-07-01/2014-684
Datum: 1.2.2017

župan Mestne občine Velenje:
Bojan KONTIČ, l.r.

Na podlagi Zakona o zavodih (Uradni list RS - stari, št. 12/91, Uradni list RS/I, št. 17/91 - ZUDE, Uradni list RS, št. 55/92 - ZVDK, 13/93, 66/93, 66/93, 45/94 - odl. US, 8/96, 31/00 - ZP-L, 36/00 - ZPDZC in 127/06 - ZJZP), Zakona o uresničevanju javnega interesa za kulturo (Uradni list RS, št. 77/07 - uradno prečiščeno besedilo, 65/07 - odl. US, 56/08, 4/10, 20/11, 100/11 - odl. US, 111/13 in 68/16) in 8. člena Odloka o ustanovitvi javnega zavoda Mladinski center (Uradni vestnik MO Velenje, št. 11/16 – uradno prečiščeno besedilo) je svet zavoda na svoji 1. dopisni seji, dne 20. 2. 2017 sprejel

SPREMEMBE IN DOPOLNITVE STATUTA
JAVNEGA ZAVODA MLADINSKI CENTER VELENJE

1. člen

6. člen Statuta Mladinskega centra Velenje (Uradni vestnik MO Velenje, št. 7/97 in spremembe št 1/02; v nadaljevanju: Statut) se spremeni tako, da se glasi:

»Mladinski center opravlja naslednje dejavnosti:
C/18.130 priprava za tisk in objavo
C/18.200 razmnoževanje posnetih nosilcev zapisa
C/20.590 proizvodnja drugih kemičnih izdelkov
C/26.110 proizvodnja elektronskih komponent
F/43.290 drugo inštaliranje pri gradnjah
G/47.990 druga trgovina na drobno zunaj prodajaln, stojnic in tržnic
I/55.204 planinski domovi in mladinska prenočišča
I/55.900 dejavnost študentskih in dijaških domov
J/58.110 izdajanje knjig
J/58.130 izdajanje časopisov
J/58.140 izdajanje revij in druge periodike
J/58.190 drugo založništvo
J/58.290 drugo izdajanje programja
J/59.110 produkcija filmov, video filmov, televizijskih oddaj
J/59.120 post produkcijske dejavnosti pri izdelavi filmov, video filmov, televizijskih oddaj
J/59.130 distribucija filmov, video filmov, televizijskih oddaj
J/59.140 kinematografska dejavnost
J/59.200 snemanje in izdajanje zvočnih zapisov in muzikalij
J/60.100 radijska dejavnost
J/60.200 televizijska dejavnost
J/61.100 telekomunikacijske dejavnosti po vodih
J/62.010 računalniško programiranje
J/62.020 svetovanje o računalniških napravah in programih
J/62.030 upravljanje računalniških naprav in sistemov
J/63.110 obdelava podatkov in s tem povezane dejavnosti
L/68.200 oddajanje in obratovanje lastnih ali najetih nepremičnin
M/73.110 dejavnost oglaševalskih agencij
M/73.120 posredovanje oglaševalskega prostora
M/74.200 fotografska dejavnost
M/74.900 drugje nerazvrščene strokovne in tehnične dejavnosti
N/77.330 dajanje pisarniške opreme in računalniških naprav v najem in zakup
N/77.390 dajanje drugih strojev, naprav in opredmetenih sredstev v najem in zakup
N/79.110 dejavnost potovalnih agencij
N/82.190 fotokopiranje, priprava dokumentov in druge posamične pisarniške dejavnosti
N/82.300 organiziranje razstav, sejmov, srečanj
O/84.110 splošna dejavnost javne uprave
O/84.120 urejanje zdravstva, izobraževanja, kulturnih in drugih socialnih storitev razen obvezne socialne varnosti
O/84.210 urejanje zunanjih zadev
P/85.520 izobraževanje, izpopolnjevanje in usposabljanje na področju kulture in umetnosti
P/85.590 drugje nerazvrščeno izobraževanje, izpopolnjevanje in usposabljanje
P/85.600 pomožne dejavnosti za izobraževanje
Q/88.910 dnevno varstvo otrok
Q/88.991 dejavnost humanitarnih in dobrodelnih organizacij
Q/88.999 drugo drugje nerazvrščeno socialno varstvo brez nastanitve
R/90.010 umetniško uprizarjanje
R/90.030 umetniško ustvarjanje
R/90.040 obratovanje objektov za kulturne prireditve
R/91.012 dejavnost arhivov
R/93.110 obratovanje športnih objektov
R/93.190 druge športne dejavnosti
S/94.990 dejavnost drugje nerazvrščenih članskih organizacij.«

2. člen

14. člen Statuta se spremeni tako, da se glasi:

»Za direktorja zavoda je lahko na podlagi javnega razpisa imenovana oseba, ki poleg pogojev, predpisanih z zakonom, izpolnjuje še naslednje pogoje:
- družboslovna smer najmanj visokošolske strokovne izobrazbe (prejšnje), visokošolske strokovne izobrazbe, visokošolske univerzitetne izobrazbe;
- najmanj dve leti delovnih izkušenj;
- strokovne in vodstvene sposobnosti;
- znanje slovenskega jezika (visoka raven).

Kandidati za direktorja morajo k prijavi na razpis priložiti program dela in razvojno vizijo delovanja zavoda za naslednje mandatno obdobje.«

3. člen

15. člen Statuta se spremeni tako, da se glasi:

»Mandat direktorja traja 5 let. Po preteku mandatne dobe je lahko ista oseba znova imenovana za direktorja.«

4. člen

16. člen Statuta se spremeni tako, da se glasi:

»Direktorja imenuje in razrešuje, na podlagi javnega razpisa, Svet zavoda Mladinski center Velenje. Pred imenovanjem si mora Svet zavoda Mladinski center Velenje pridobiti soglasje ustanovitelja.«

5. člen

Črta se 26. člen Statuta.

6. člen

27. člen Statuta se preštevilči in postane 26. člen.

7. člen

Te spremembe in dopolnitve Statuta začnejo veljati naslednji dan po objavi v Uradnem vestniku Mestne občine Velenje.

Datum: 20. 2. 2017

Predsednik Sveta zavoda Mladinski center Velenje
Dimitrij AMON, l.r.

OBČINA ŠMARTNO OB PAKI

Na podlagi 29. člena Zakona o lokalni samoupravi - ZLS-UPB2 (Ur.l. RS, št. 94/07, 27/08, 76/08, 100/08, 79/2009, 14/10, 51/10), 23. člena Zakona o graditi objektov – ZGO-1 (Ur.l. RS, št. 102/04 -UPB1, 92/05, 93/05, 111/05, 120/06, 126/07, 57/09 , 108/09, 61/10, 20/11, 57/12, 101/13, 110/13 in 19/15) in 16. člena Statuta občine Šmartno ob Paki (Uradni vestnik MOV, št. 7/2015-UPB) je Občinski svet Občine Šmartno ob Paki na svoji 18. redni seji dne 27.2.2017 sprejel naslednji

SKLEP
O IZVZEMU IZ JAVNEGA DOBRA

1. člen

S tem sklepom se izvzame iz javnega dobra nepremičnino parc. št. 546/2 k.o. 969 -Veliki Vrh, vpisano kot javno dobro.

2. člen

Nepremičnino parc. št. 546/2 k.o. 969 -Veliki Vrh, vpisana kot javno dobro, postane last Občine Šmartno ob Paki.

3. člen

Ta sklep se objavi v Uradnem vestniku Mestne občine Velenje in začne veljati naslednji dan po objavi.

Številka: 478-0008/2017
Datum: 27.2.2017

Župan Občine Šmartno ob Paki
Janko Kopušar, univ.dipl.ekon., l.r.

KAZALO

Objava aktov..... 1

MESTNA OBČINA VELENJE - SVET

1. Sklep o ustanovitvi javnega dobra v k. o. 957 Škale.....3
2. Sklepa o spremembah in dopolnitvah Sklepa o načrtu pridobivanja in razpolaganja z nepremičnim premoženjem Mestne občine Velenje za leto 2017.....3
3. Celostna prometna strategije Mestne občine Velenje.....6
4. Pravilnik o sofinanciranju programov/projektov/prireditev, ki niso predmet drugih financiranj iz proračuna Mestne občine Velenje.....36
5. Odlok o programu opremljanja za obstoječo komunalno opremo in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje mestne občine Velenje – uradno prečiščeno besedilo.....40

MESTNA OBČINA VELENJE - ŽUPAN

1. SKLEP O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH SKLEPA O USTANOVITVI SOSVETA ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTI OBČANOV.....61
2. SKLEP O IMENOVANJU STALNIH ČLANOV SOSVETA ZA IZBOLJŠANJE VARNOSTI OBČANOV.....62

MESTNA OBČINA VELENJE - JAVNI ZAVOD MLADINSKI CENTER VELENJE

1. Spremembe in dopolnitve Statuta Javnega zavoda Mladinski center Velenje.....63

OBČINA ŠMARTNO OB PAKI

1. Sklep o izvzemu iz javnega dobra.....64

Izdajatelj: Mestna občina Velenje / Naklada 33 izvodov / Letna naročnina 59 €
Razmnoževanje DILING d.o.o Velenje / Skladno z določili Zakona o DDV se DDV plačuje po stopnji 22%