

Socialni demokrati
Zeleni Slovenije
Liberalna demokracija Slovenije
Neodvisna lista za Maribor
Slovenska Lipa
Klub samostojnih svetnikov

GMS – 463

Datum: 21.6.2012

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR

NASLOV GRADIVA: PROBLEMATIKA AVTOMATIZIRANEGA NADZORA
PROMETA S PREDLOGI UKREPOV

GRADIVO PRIPRAVILA: SVETNIŠKA SKUPINA SOCIALNIH DEMOKRATOV
Tone GAČNIK, vodja

GRADIVO Svetniške skupine
PREDLAGA: SOCIALNI DEMOKRATI
ZELENI SLOVENIJE
LIBERALNA DEMOKRACIJA SLOVENIJE
NEODVISNA LISTA ZA MARIBOR
KLUB SAMOSTOJNIH SVETNIKOV
SLOVENSKA LIPA

POROČEVALEC: Tone GAČNIK (SD), Melita Cimerman (Zeleni), Tomaž Orešič
(LDS), dr. Alojz Križman (LMB), Gregor Jager (Samostojni svetniki), Rok Peče (Lipa)

Predlogi sklepov:

1. Mestni svet Mestne občine Maribor s tem sklepom določa začasni moratorij na izvajanje sistema avtomatskega nadzora prometa, ki je vzpostavljen z javno – zasebnim partnerstvom, izvedenim na podlagi Akta o javno – zasebnem partnerstvu za projekt »Nadgradnja in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Maribor« in Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor, sprejetih na 4. seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor 16. decembra 2010, in Novelacije DIIP, sprejete na 13. seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor 19. decembra 2011, do uskladitve projekta z zakonodajo oziroma predvidoma do 28. februarja 2013. V kolikor uskladitev z zakonodajo ni mogoča, naj Mestna občina Maribor povzame vse ukrepe za dosego ničnosti vzpostavljenih pravnih razmerij.
2. Mestni svet Mestne občine Maribor pričakuje od župana in Mestne uprave Mestne občine Maribor, da v obdobju začasnega moratorija iz prejšnjega sklepa pristopita k reviziji koncepta avtomatskega nadzora prometa in k pogajanjem z zasebnim partnerjem, da se zagotovi:
 - zakonitost sklenjenega javno – zasebnega partnerstva, tako da poplačilo zasebnega partnerja ne bo odvisno od pobranih glob, ker kazni ne morejo biti predmet koncesijskih razmerij in ker obsega kazni ni mogoče uporabiti kot stimulacije za ekonomska razmerja,
 - ustrezna opozorilna označba področij v cestnem prometu, ki so podvrženi avtomatskemu nadzoru prometa z označitvijo meritev hitrosti in snemanja v realnem času,
 - celovitost pristopa obnove semaforkega omrežja z izvedenimi ukrepi preplastitev in drugimi ukrepi za umirjanje prometa, pri tem pa naj se obnova semaforkega omrežja izvede v času pred začetkom izvajanja avtomatskega nadzora prometa, ki je osnova za poplačilo zasebnega partnerja,
 - del zbranih sredstev iz glob kot namenski vir za promocijo varne vožnje, izobraževanje o prometni varnosti in dvigovanju prometne kulture,
 - področja avtomatskega nadzora prometa naj se vzpostavijo prednostno na kritičnih prometnih točkah, še posebej ob šolskih poteh, ob osnovnih šolah, vrtcih, izobraževalnih in javnih ustanovah, tako da bo avtomatski nadzor prometa v funkciji večje prometne varnosti in ne sistematičnega kaznovanja udeležencev v cestnem prometu,
 - preučitev možnosti, da se zaračunajo globe le za težje prometne prekrške, ki so kaznovani tudi s kazenskimi točkami, in za ponavljajoče se storilce prometnih prekrškov,
 - javnost pogodbe o javno – zasebnem partnerstvu, ki je sklenjena med Mestno občino Maribor in družbo Iskra Sistemi d.o.o. Ljubljana.
3. Mestni svet Mestne občine Maribor poziva Komisijo za preprečevanje korupcije, da pregleda celoten postopek za vzpostavitev javno – zasebnega partnerstva, Komisija za preprečevanje korupcije je s tem pozivom zaprosena, da poda načelno mnenje o obstoju ravnanj, ki ustrezajo definiciji korupcije, pri vzpostavitvi javno – zasebnega partnerstva.
4. Mestni svet Mestne občine Maribor poziva Računsko sodišče Republike Slovenije, da z vidika svojih pristojnosti revidira postopek vzpostavitve javno – zasebnega partnerstva ter presodi pravilnost in smotrnost ravnanj za vzpostavitev javno – zasebnega partnerstva in smotrnost celotnega koncepta avtomatiziranega nadzora nad cestnim prometom v Mestni občini Maribor z vidika zakonitosti in gospodarne rabe javnih sredstev (vključno s sorazmernostjo odpovedi javnofinančnim prihodkom v korist zasebnega partnerja).

Problematika avtomatiziranega nadzora prometa s predlogi ukrepov

Gradivo za obravnavo na seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor

Projekt avtomatiziranega nadzora prometa

Mestni svet Mestne občine Maribor je na svoji 4. seji dne 31. januarja 2011 sprejel Akt o javno – zasebnem partnerstvu za projekt »Nadgradnja in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Maribor« in Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor, kasneje – na 13. seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor 19. decembra 2011 – pa še Novelacijo DIIP.

Mestna uprava je kot predlagatelj omenjenih dokumentov ugotavljala, da Maribor razpolaga »s staro opremo v cestnem prometu, ki ne kljubuje več velikemu številu udeležencev v prometu, predvsem pa zaradi zastarelosti draži vzdrževanje. Dodatno težavo v Mestni občini Maribor predstavlja tudi dejstvo, da večina obstoječih sistemov ni prometno odvisnih, kar pomeni, da se ne odzivajo na realen promet, temveč so vnaprej programirani, kar pa ne more zagotavljati pretočnosti. Trenutna prometna ureditev tako ne zagotavlja več učinkovitega obvladovanja prometnega povpraševanja, ki iz dneva v dan povečuje svoj vpliv, hkrati pa postaja vedno bolj nepredvidljiv in neobvladljiv.« Ob tem se »Mestna občina Maribor sooča s finančnimi omejitvami, ki onemogočajo financiranje tako kompleksnega in ambicioznega projekta. Trenutna finančna konstrukcija in namenskost sredstev omogočata le parcialne rešitve, ki na dolgi rok bistveno podražijo implementacijo posodobitve na način, ki bi uresničil želje in potrebe udeležencev v prometu in upravljalcev avtomatizacije cestnega projekta.«

Po Dokumentu identifikacije investicijskega projekta za nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor je osnovni namen projekta »vzpostavitev ažurnega in v realnem času odzivnega sistema za avtomatsko vodenje prometa«, ob tem pa:

- optimiziran promet, ki bo omogočil boljšo varnost vseh udeležencev v cestnem prometu in posledično manjše število prometnih nesreč
- boljši nadzor nad prometom, ki bo tako postal bolj pretočen in urejen
- zmanjšanje stroškov električne energije za vzdrževanje trenutne opreme v cestnem prometu
- zmanjšanje onesnaževanja okolja z izpušnimi plini in hrupom
- zmanjšanje časa, porabljenega v prometnih zastojih

Celovita nadgradnja avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor je po osnovnem DIIP obsegala:

- zamenjavo 52 semaforških naprav, kalibriranje 48 križišč, postavitve novih drogov v 48 križiščih ter postavitve do 1.300 detektorjev za vozila in pešce,
- opremo 74 križišč z novimi LED signalnimi dajalci za nočno zatemnitev
- vzpostavitev komunikacijskih poti in priklop 82 semaforških naprav na prometni center
- vzpostavitev video nadzora 10 križišč in
- vzpostavitev sodobnega Centra za nadzor in upravljanja s prometom v mestu.

Celotna vrednost investicije je bila takrat ocenjena na 5.660.838 €, kot je razvidno iz tabele na 27. strani DIIP:

Vrsta del	Brez DDV (€)	Vrednost DDV (€)	Skupaj (€)	Delež (%)
Gradbena dela	418.250	83.650	501.900	8,87
Montaža	786.975	157.395	944.370	16,68
Skupaj gradbena dela	1.205.225	241.045	1.446.270	25,55
Programska in strojna oprema	1.904.140	380.828	2.284.968	40,36
Druga oprema	1.459.150	291.830	1.750.980	30,93
Skupaj oprema	3.363.290	672.658	4.035.948	71,30
Investicijska dokumentacija	10.050	2.010	12.060	0,21
Pravno svetovanje	4.800	960	5.760	0,10
Projektna dokumentacija	50.000	10.000	60.000	1,06
Pridobivanje dovoljenj in soglasij	84.000	16.800	100.800	1,78
Skupaj dokumentacija	148.850	29.770	178.620	3,16
Skupaj vrednost investicije	4.717.365	943.473	5.660.838	100,00

Na podlagi sprejetega DIIP je Mestna občina Maribor pristopila k objavi mednarodnega javnega razpisa, ki se je izvedel v obliki trifaznega konkurenčnega dialoga:

- prva faza: priznanje sposobnosti (tehnični, finančni, referenčni, kadrovske in drugi pogoji za priznanje sposobnosti)
- druga faza: dialog (kandidati, ki jim bo priznana sposobnost, predstavijo ponujen način realizacije projekta iz tehničnega in finančnega vidika. Naloga javnega partnerja je, da vse predstavljene rešitve postavi na skupni imenovalec in določi funkcionalnosti, ki naj jih ima sistem ter opredeli način izbora najugodnejšega ponudnika)
- tretja faza: oddaja končnih fiksnih ponudb.

Na 13. seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor je Mestna uprava predstavila Novelacijo Dokumenta identifikacije investicijskega projekta za nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor, ki jo je Mestni svet na isti seji potrdil. Po obrazložitvi predlagatelja je bila novelacija potrebna zaradi sprememb ponujenega poslovnega modela za izvedbo javno – zasebnega partnerstva. V trenutku novelacije je potekala druga faza konkurenčnega dialoga, potem ko je bila priznana sposobnost samo enemu ponudniku (podjetje Iskra Sistemi d.o.o.), ta pa je po trditvah predlagatelja ponudil »poslovni model, ki Mestni občini Maribor daje bistveno večjo dodano vrednost in je posledično širši od modela, kot ga je zahtevala Mestna občina Maribor in ki je bil predstavljen januarja 2011«.

Zasebni partner je namreč ob zahtevani osnovni nadgradnji (vgradnje osnovne prometne in križiščne opreme ter posodobitve centra za avtomatsko vodenje prometa) ponudil še izgradnjo optičnega omrežja in implementacijo dveh prekrškovnih sistemov. Po besedah predlagatelja je »zasebni partner mestu Maribor ponudil najsodobnejši način upravljanja s prometom z optimalnim številom detektorjev, sodobnim centrom za vodenje prometa, vrhunskimi semaforškimi napravami, novimi ali obnovljenimi drogovi, tipkami za slepe in slabovidne, preplastitve dotrajanih križišč, optično povezavo prometnega omrežja, paralelno optično

omrežje za potrebe Mestne občine Maribor in njenih podjetij in služb, algoritem za adaptivno vodenje prometa in dva prekrškovna sistema, ki bosta umirila vožnjo, izboljšala varnost in pretočnost prometa ter omogočila čistejši zrak».

Vrednost investicije se po novelaciji DIIP bistveno poveča: »Ocenjeni stroški investicije v nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor skupaj z DDV znašajo 28.306.164 €.« Po takrat predstavljenem modelu bo zasebni partner zagotovil 99,96% celotne investicije, Mestna občina Maribor pa 10.380 € oziroma 0,04% celotne investicije. Hkrati je novelacija DIIP predvidela tudi model financiranja: »Zasebni partner pričakuje povračilo investicije v dogovorjenem deležu iz naslova prihodkov realiziranih glob detektiranih prekrškov ter souporabe novozgrajenega optičnega omrežja. Zasebni partner upravičuje pričakovanje povračila investicije ob dejstvu, da do velikega števila kršitev cestnoprometnih predpisov na območju Mestne občine Maribor prihaja že sedaj, kar ogroža varnost in pretočnost cestnega prometa, vendar Mestna občina Maribor zaradi omejenih finančnih virov ne more zagotavljati popolnega nadzora nad prometnimi udeleženci. Zato sta se v drugem krogu konkurenčnega dialoga ponudnik in Mestna občina Maribor dogovorila, da bo vzpostavljen sistem financiranja, ki bo temeljil na učinkovitosti vzpostavljenega sistema, ki se bo merila skozi detektirano in izterjano število prekrškov. Pri tovrstnih prihodkih bo imel zasebni partner pravico do udeležbe z namenom povračila investicije.«

Novelacija DIIP je predvidela naslednje vrednosti investicije po letih:

Vrsta del / leto	2012	2013	2014	2015	Skupaj
Splošna dela	686.884	700.649	714.684	728.988	2.831.205
Preplastitev vozišča, talne obeležbe	8.765	8.941	9.120	9.302	36.128
Zamenjava semaforne naprave	395.844	403.777	411.865	420.108	1.631.594
Posodobitev križišča na LED	959.970	979.207	998.821	1.018.813	3.956.811
Rekonstrukcija križišča	156.988	160.134	163.341	166.611	647.074
Center za avtomatsko vodenje prometa	868.112	885.508	903.246	921.324	3.578.189
Optični priključki – optično omrežje	36.318	37.046	37.788	38.544	149.697
Nova križišča	854.326	871.446	888.902	906.693	3.521.367
Video nadzor križišča	32.336	32.984	33.644	34.318	133.282
Prikljop semaforne naprave na optiko	183.643	187.323	191.075	194.900	756.942
Video stena s programsko opremo	0	0	0	3.456.273	3.456.273
Prekrškovni sistem ISV	871.917	889.390	907.205	925.363	3.593.874
Prekrškovni sistem VDR	785.321	801.058	817.104	833.458	3.236.941
Izgradnja paralel. optičnega omrežja	46.925	47.865	48.824	49.801	193.415
Nepredvideni stroški	502.407	512.475	522.741	533.203	2.070.827
Skupaj vrednost investicije	6.389.756	6.517.802	6.648.359	10.237.700	29.793.617

Novelacija DIIP je vsebovala tudi lestvico razdelitve prilivov iz naslova izterjanih glob za vse detektirane prekrške:

Leto trajanja pogodbe	Predlagan odstotek prilivov, ki bodo pripadali zasebnemu partnerju (%)	Predlagan odstotek prilivov, ki bodo pripadali javnemu partnerju (%)
1. leto po podpisu pogodbe	92	8
2. leto po podpisu pogodbe	92	8
3. leto po podpisu pogodbe	92	8
4. leto po podpisu pogodbe	92	8

5. leto po podpisu pogodbe	92	8
6. leto po podpisu pogodbe	92	8
7. leto po podpisu pogodbe	92	8
8. leto po podpisu pogodbe	92	8
9. leto po podpisu pogodbe	92	8
10. leto po podpisu pogodbe	92	8

Iz DIIP ne izhaja, da se po povrnitvi vrednosti investicije dogovori drugačen režim delitve sredstev (vodstvo Mestne občine Maribor sedaj govori o aneksu, ki pa bo sprejet le ob soglasju obeh partnerjev), nasprotno pa DIIP določa, da »tveganja, ki izhajajo iz števila detektiranih prekrškov, v celoti prevzema zasebni partner.«

Začetek delovanja sistema avtomatiziranega nadzora prometa je naletela na širok odziv mariborske javnosti. Številna mnenja meščank in meščanov, objavljena v medijih, spletnih portalih in socialnih omrežjih, kažejo, da mariborska javnost takšne rešitve, ki mesto spreminja v policijsko mesto stalnega nadzora, ne sprejema. V zadnjih dneh smo pričali tudi pojavu vandalizma in uničevanja nameščenih radarjev.

V prvih 36 urah delovanja sistema avtomatiziranega nadzora prometa je bilo zabeleženih več kot 5000 prekrškov. Časnik Dnevnik je ocenil, da bi se ob nespremenjenem trendu znesek celotne investicije povrnil v 115 dneh. Argumentacija vodstva Mestne občine Maribor, da bo sklenjen aneks, ne zadošča, saj v sprejetih dokumentih identifikacije investicijskega projekta in ne v aktu o javno – zasebnem partnerstvu ni določil o spremenjenih razmerjih participacije zasebnega in javnega partnerja pri pobranih globah, aneks pa je mogoče sprejeti le ob soglasju obeh partnerjev. Naivno je pričakovati, da bo zasebni partner privolil v zasebno manj ugodno delitev finančnih koristi iz naslova tega projekta, četudi postavljena razmerja predstavljajo očitno oškodovanje javnega interesa in zmanjšanja javnofinančnih prihodkov. Iz DIIP ne izhaja, da se po povrnitvi vrednosti investicije dogovori drugačen režim delitve sredstev (vodstvo Mestne občine Maribor sedaj govori o aneksu, ki pa bo sprejet le ob soglasju obeh partnerjev), nasprotno pa DIIP določa, da »tveganja, ki izhajajo iz števila detektiranih prekrškov, v celoti prevzema zasebni partner.«

Predlagatelji tega gradiva ocenjujemo, da mora biti prometna varnost na prvem mestu. Javne objave števila prekrškarjev v prvem tednu obratovanja sistema avtomatiziranega nadzora prometa kažejo na zaskrbljujočo sliko obsežnega števila prekrškov, iz katerih bi lahko izhajala tudi nizka prometna kultura.

Prometne nesreče, katerih vzrok je neprilagojena hitrost, predstavljajo v letu 2012 sedem odstotkov vseh prometnih nesreč na območju Mestne občine Maribor, medtem ko so v letu 2011 takšne nesreče predstavljale vsega 4,2 odstotka vseh prometnih nesreč. Nesreče, katerih vzrok bi bila vožnja skozi rdečo luč, so redke. Z varnostnega vidika naj bi bilo nesmiselno postavljati radarje v semaforizirana križišča, ker je križišče v naseljih – zlasti če je semaforizirano – že samo po sebi element, ki umirja hitrost. Tako se hitrost zmanjšuje predvsem z infrastrukturo, dober primer tega pa sta Mladinska in Maistrova ulica, ki sta obe zoženi in ob šolah opremljeni s hitrostnimi ovirami. Tudi na tistih cestah, kjer infrastruktura omogoča višje hitrosti, do tega prihaja predvsem med križišči in ne na samih križiščih. Relevantno je tudi vprašanje, ali je sistem stalnega nadzora z avtomatiziranim sistemom kaznovanja najprimernejša oblika za zagotavljanje prometne varnosti.

Postavitev avtomatiziranih merilnikov hitrosti s sankcioniranjem prekrškov je korektiven varnostni ukrep, ki pa mora temeljiti na bistveno drugačnih predpostavkah kot le v pomanjkanju denarja za obnovo semaforiziranih križišč. Mestnemu svetu ob obravnavi dokumentov za oblikovanje javno – zasebnega partnerstva ni bila predstavljena nobena analiza števila, vzrokov in posledic prometnih nesreč v mestnih križiščih, niti ne obravnava kritičnih točk v prometu, kjer bi bila postavitve radarjev kot korektivnega varnostnega ukrepa posebej utemeljena.

Še več: glede na lokacije radarjev je mogoče trditi, da je njihova namestitve sledila ambiciji čim višjega obsega pobranih kazni in ne tam, kjer bi bilo to iz vidika prometne varnosti najbolj smiselno (okolica vrtcev, šol, bolnišnic in drugih javnih ustanov). Običajno se v razvitem svetu ne dovoljuje popoln, skoraj 100 – odstoten nadzor nad prometom 24 ur na dan in 7 dni v tednu.

Ob začetku obratovanja merilnikov hitrosti ti niso bili ustrezno označeni z opozorilnimi tablami o meritvi hitrosti in/ali snemanju prometa. Direktor Agencije za varnost v prometu Ljubo Zajc pravi: »Še preden postaviš kakršnokoli nadzorno napravo, moraš javnost natančno in obširno obvestiti, kaj boš naredil in zakaj, kaj od tega pričakuješ in kakšno korist bodo ljudje od tega imeli. Potrebna je permanentna komunikacija z uporabniki med uporabo teh naprav, kot tudi med izrekanjem kazni. Vsekakor bi morali biti radarji ustrezno označeni. Važno je tudi, da radarji stojijo tam, kjer hitrost ogroža ljudi, saj je cilj zmanjšanje hitrosti.«

Ob tem obstaja resna možnost, da je celoten sistem javno – zasebnega partnerstva nezakonit. V samem aktu javno – zasebnega partnerstva ni pravne podlage za poplačilo zasebnega partnerja iz dela pobranih glob, prav tako pa velja, da kazni ne smejo biti predmet koncesijskih razmerij in da obsega kazni ni mogoče uporabiti kot stimulacije za ekonomska razmerja. To bi namreč pomenilo, da bi bil zasebni partner motiviran k vzpodbujanju čim večjega deleža nezakonitih ravnanj, kar je nevzdržno iz vidika pravnega sistema kot tudi pričakovanj udeležencev. Dr. Rajko Pirnat: »Občinski redarji imajo pravico nadzirati gibajoči promet in prekrške v mestu. Morajo pa biti uporabniki opozorjeni na videonadzor, ki jih snema. Na cesti morajo stati opozorila o videonadzoru. Plačilo javno zasebnega partnerja pa nikakor ne sme biti odvisno od višine denarja, ki se bo nabrala iz teh sankcij. Če bi plačilo bilo odvisno od višine pobranih kazni, bi šlo za koncesijo, koncesije pa ne sme biti.«

Zato predlagatelji predlagamo Mestnemu svetu Mestne občine Maribor v sprejem naslednje sklepe:

1. Mestni svet Mestne občine Maribor s tem sklepom določa začasni moratorij na izvajanje sistema avtomatskega nadzora prometa, ki je vzpostavljen z javno – zasebnim partnerstvom, izvedenim na podlagi Akta o javno – zasebnem partnerstvu za projekt »Nadgradnja in avtomatizacija cestnega prometa v Mestni občini Maribor« in Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za nadgradnjo in posodobitev avtomatizacije cestnega prometa v Mestni občini Maribor, sprejetih na 4. seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor 16. decembra 2010, in Novelacije DIIP, sprejete na 13. seji Mestnega sveta Mestne občine Maribor 6. decembra 2011, do uskladitve projekta z zakonodajo oziroma predvidoma do 28. februarja 2013. V kolikor uskladitev z zakonodajo ni mogoča, naj Mestna občina Maribor povzame vse ukrepe za doseg ničnosti vzpostavljenih pravnih razmerij.
2. Mestni svet Mestne občine Maribor pričakuje od župana in Mestne uprave Mestne občine Maribor, da v obdobju začasnega moratorija iz prejšnjega sklepa pristopita k reviziji koncepta avtomatskega nadzora prometa in k pogajanjem z zasebnim partnerjem, da se zagotovi:
 - zakonitost sklenjenega javno – zasebnega partnerstva, tako da poplačilo zasebnega partnerja ne bo odvisno od pobranih glob, ker kazni ne morejo biti predmet koncesijskih razmerij in ker obsega kazni ni mogoče uporabiti kot stimulacije za ekonomska razmerja,
 - ustrezna opozorilna označba področij v cestnem prometu, ki so podvrženi avtomatskemu nadzoru prometa z označitvijo meritev hitrosti in snemanja v realnem času,
 - celovitost pristopa obnove semaforkega omrežja z izvedenimi ukrepi preplastitev in drugimi ukrepi za umirjanje prometa, pri tem pa naj se obnova semaforkega omrežja izvede v času pred začetkom izvajanja avtomatskega nadzora prometa, ki je osnova za poplačilo zasebnega partnerja,
 - del zbranih sredstev iz glob kot namenski vir za promocijo varne vožnje, izobraževanje o prometni varnosti in dvigovanju prometne kulture,
 - področja avtomatskega nadzora prometa naj se vzpostavijo prednostno na kritičnih prometnih točkah, še posebej ob šolskih poteh, ob osnovnih šolah, vrtcih, izobraževalnih in javnih ustanovah, tako da bo avtomatski nadzor prometa v funkciji večje prometne varnosti in ne sistematičnega kaznovanja udeležencev v cestnem prometu,

- preučitev možnosti, da se zaračunajo globe le za težje prometne prekrške, ki so kaznovani tudi s kazenskimi točkami, in za ponavljajoče se storilce prometnih prekrškov,
 - javnost pogodbe o javno – zasebnem partnerstvu, ki je sklenjena med Mestno občino Maribor in družbo Iskra Sistemi d.o.o. Ljubljana.
3. Mestni svet Mestne občine Maribor poziva Komisijo za preprečevanje korupcije, da pregleda celoten postopek za vzpostavitev javno – zasebnega partnerstva,. Komisija za preprečevanje korupcije je s tem pozivom zaprosena, da poda načelno mnenje o obstoju ravnanj, ki ustrezajo definiciji korupcije, pri vzpostavitvi javno – zasebnega partnerstva.
4. Mestni svet Mestne občine Maribor poziva Računsko sodišče Republike Slovenije, da z vidika svojih pristojnosti revidira postopek vzpostavitve javno – zasebnega partnerstva ter presodi pravilnost in smotrnost ravnanj za vzpostavitev javno – zasebnega partnerstva in smotrnost celotnega koncepta avtomatiziranega nadzora nad cestnim prometom v Mestni občini Maribor z vidika zakonitosti in gospodarne rabe javnih sredstev (vključno s sorazmernostjo odpovedi javnofinančnim prihodkom v korist zasebnega partnerja).