



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00  
F: 01 478 81 39  
E: [gp.mzi@gov.si](mailto:gp.mzi@gov.si)  
[www.mzi.gov.si](http://www.mzi.gov.si)

Številka: 007-7/2021/100
Ljubljana, 13. 8. 2021
EVA 2021-2430-0003
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE <a href="mailto:Gp.gs@gov.si">Gp.gs@gov.si</a>
<b>ZADEVA: Zakon o celostnem prometnem načrtovanju – predlog za obravnavo</b>
<b>1. Predlog sklepov vlade:</b>
Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na ... seji dne ... pod točko ... sprejela:
S K L E P:
Vlada Republike Slovenije je določila besedilo Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (EVA 2021-2430-0003) in ga pošilja v Državni zbor Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po rednem zakonodajnem postopku.
Mag. Janja GARVAS HOČEVAR v. d. generalnega sekretarja
Prejmejo: <ul style="list-style-type: none"><li>– Državni zbor Republike Slovenije</li><li>– vsa ministrstva</li><li>– Služba Vlade RS za zakonodajo</li></ul>
<b>2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:</b>
-
<b>3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:</b>
Jernej Vrtovec, minister, Ministrstvo za infrastrukturo RS, Blaž Košorok, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo RS, Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko, Ministrstvo za infrastrukturo RS, mag. Milena Černilogar Radež, vodja Sektorja za trajnostno mobilnost in prometno politiko, Ministrstvo za infrastrukturo RS, mag. Polona Demšar Mitrovič, sekretarka, Sektor za trajnostno mobilnost in prometno politiko, Ministrstvo za infrastrukturo RS, Boštjan Zuljan, zunanji strokovnjak, Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani.
<b>3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:</b>
Boštjan Zuljan, Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani. Finančna sredstva je zagotovila Evropska komisija – DG REFORM.
<b>4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:</b>

Jernej Vrtovec, minister, Ministrstvo za infrastrukturo RS,  
 Blaž Košorok, državni sekretar, Ministrstvo za infrastrukturo RS,  
 Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko,  
 Ministrstvo za infrastrukturo RS,  
 mag. Milena Černilogar Radež, vodja Sektorja za trajnostno mobilnost in prometno politiko,  
 Ministrstvo za infrastrukturo RS,  
 mag. Polona Demšar Mitrovič, sekretarka, Sektor za trajnostno mobilnost in prometno politiko,  
 Ministrstvo za infrastrukturo,  
 Boštjan Zuljan, zunanji strokovnjak, Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani.

#### 5. Kratek povzetek gradiva:

S tem zakonom se določa pravni okvir za vzpostavitev sistema celostnega prometnega načrtovanja v Republiki Sloveniji. Celostno prometno načrtovanje je usmerjeni javni proces za analiziranje in načrtovanje prometnega sistema v državi, da bi se dosegli cilji zakona iz 2. člena. Zakon v ta namen predpisuje temeljna načela celostnega prometnega načrtovanja in instrumente prometnega načrtovanja, s katerimi se izvaja celostno prometno načrtovanje in določajo ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Kot instrumente celostnega prometnega načrtovanja zakon predvideva celostne prometne strategije na državni, občinski in regionalni ravni, na občinski ravni pa tudi načrt upravljanja mestne logistike, načrt parkirne politike in mobilnostne načrte. Zakon določa tudi ukrepe za zagotavljanje večje usklajenosti celostnega prometnega načrtovanja s sistemom urejanja prostora. Država finančno podpira pripravo instrumentov celostnega prometnega načrtovanja in sprejemanje ukrepov na njihovi podlagi, zato zakon določa tudi pravila o sofinanciranju in finančnih spodbudah za izvajanje ukrepov na podlagi tega zakona.

S sistemom celostnega prometnega načrtovanja se uvaja nov pristop k načrtovanju prometa v državi, ki je strateško in ciljno usmerjeno, s katerim se spodbuja trajnostni promet in v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi prometni načini. Celostno prometno načrtovanje izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks številnih evropskih, čedalje bolj pa tudi slovenskih mest in regij, ki se s prometom celostno ukvarjajo že dalj časa in uspešno uresničujejo ključna načela tega pristopa. Celostni pristop k urejanju prometa nadgrajuje obstoječe metode načrtovanja in ustrezno upošteva na čela strateškega razmišljanja, vključevanja, sodelovanja in vrednotenja.

#### 6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA
c)	administrativne posledice	DA
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA
e)	socialno področje	DA
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> <li>– nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja</li> <li>– razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna</li> <li>– razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij</li> </ul>	DA

**7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:**

Finančne posledice zakona so navedene v 3. točki uvodnega dela osnutka zakona in so dopolnjene. Pripravljena je tudi podrobna analiza v Excelovi datoteki (*Ocena finančnih posledic ZCPN*) po členih z obrazložitvami, v kateri so ocenjene tako kratkoročne finančne posledice, tj. do t + 3 (2024), in dolgoročne finančne posledice zakona v obdobju od t + 4 do t + 8 (2025–2029), saj se bodo nekatere finančne posledice na javna sredstva pokazale šele po sprejetju oziroma uveljavitvi podzakonskih aktov. Predlog zakona v 45. členu določa, da se podzakonski akti izdajo v treh letih od uveljavitve zakona. Občinam pa se v 44. členu daje še 5 let prehodnega obdobja za izpolnitev v podzakonskem aktu določenih obveznosti, ki se nanašajo na pripravo načrta upravljanja mestne logistike in izvajanja parkirne politike v mestnih občinah. Finančne posledice za državni in občinski proračun ter predvidena zasebna sredstva institucij za izdelavo mobilnostnih načrtov so opredeljeni v omenjenem dokumentu. Poudarjamo, da nekateri člani navidezno kažejo, da dodatno vplivajo na porabo javnofinančnih sredstev, vendar v resnici to ne drži. Na primer v 18. členu (akcijski načrt za izvajanje DCPS) gre za akcijski načrt ministrstva, ki opredeljuje prednostna vlaganja glede na razpoložljiva sredstva. Akcijski načrt ne predvideva dodatnih stroškov od že ustaljene prakse ministrstva, ampak le na novo opredeli prednostna vlaganja v okviru finančnih zmožnosti (preusmeritev vlaganj v bolj trajnostne ukrepe). Prav tako ministrstvo že financira izvajanje ukrepov na podlagi CPS občin v okviru Evropske kohezijske politike od leta 2017 (glede na izvedbeni načrt operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike je do konca leta 2023 skupaj predvideno 206.214.823,17 EUR kohezijskih sredstev za ukrepe trajnostne mobilnosti za občine). 62 občin pa je iz sredstev EKP v letu 2017 na podlagi javnega razpisa iz leta 2015 izdelalo občinske CPS. Nekatere občine so tudi samostojno izdelale CPS, tako imamo po razpoložljivih podatkih v Sloveniji 85 občinskih CPS. To pomeni, da občine že izdelujejo CPS in v skladu s pravili EKP tudi redno letno poročajo o doseženih kazalnikih še pet let po koncu projekta. Predlog zakona vpliva predvsem na kakovost pripravljenih strategij/načrtov in izvedenih ukrepov, in ne toliko na kvantiteto.

**Ocena potrebnih finančnih sredstev v EUR v obdobju do t+3 (2024)**

Po virih	Načrtovana sredstva			Nenačrtovana sredstva				SKUPAJ
	Znesek za tekoče leto (t) 2021	Znesek za t + 1 (2022)	Znesek za t + 2 (2023)	Tekoče leto (t) 2021	t + 1 (2022)	t + 2 (2023)	t + 3 (2024)	
Mzi	0,00	1.620.772,48	1.080.514,99	0,00	0,00	10.622.131,15	10.948.196,72	24.271.615,33
Občinski proračun	0,00	0,00	0,00	0,00	1.204.002,42	1.050.537,12	731.803,28	2.986.342,82
Institucije (privatni viri)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
MOP (SPS)	37.000.000,00	20.000.000,00	15.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	72.000.000,00
Mzi (ZURE)	7.000.000,00	8.000.000,00	9.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.000.000,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>44.000.000,00</b>	<b>29.620.772,48</b>	<b>25.080.514,99</b>	<b>0,00</b>	<b>1.204.002,42</b>	<b>11.672.668,27</b>	<b>11.680.000,00</b>	<b>123.257.958,15</b>

**Ocena potrebnih finančnih sredstev v EUR v obdobju od t+4 do t+8 (2025-2029)**

Po virih	v EUR
Mzi	86.800.578,69
Občinski proračun	4.082.459,01
Institucije (privatni viri)	344.262,30
MOP (SPS)	100.000.000,00
Mzi (ZURE)	45.000.000,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>236.227.300,00</b>

**I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu**

	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov državnega proračuna				

Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov državnega proračuna			10.622.131,15	10.948.196,72
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov občinskih proračunov		1.204.002,4 2	1.050.537,12	731.803,28
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
<b>II. Finančne posledice za državni proračun</b>				
<b>II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:</b>				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
2430 Ministrstvo za infrastrukturo	Evidenčni projekt 1541-15-0007 - Spodbujanje nizkoogljičnih strategij	160097 PN4.4- Trajnostna mobilnost-14-20-EU	0,00	1.377.656,61
2430 Ministrstvo za infrastrukturo	Evidenčni projekt 1541-15-0007 - Spodbujanje nizkoogljičnih strategij	160098 PN4.4- Trajnostna mobilnost-14-20-slovenska udeležba	0,00	243.115,87
2550 Ministrstvo za okolje in prostor	št. 2550-17-0003 EP »Poraba sredstev Sklada za podnebne spremembe«	PP 559 Sklad za podnebne spremembe	37.000.000,00	20.000.000,00
9603 Eko sklad	Program Eko sklada za izboljšanje energetske učinkovitosti na podlagi ZURE (električna vozila)	/	7.000.000,00	8.000.000,00
<b>SKUPAJ</b>			<b>44.000.000,00</b>	<b>29.620.772,48</b>
<b>II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerezporeditvijo:</b>				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
<b>SKUPAJ</b>				
<b>II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:</b>				
Novi prihodki		Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1	
<b>SKUPAJ</b>				

**OBRAZLOŽITEV:****I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu**

V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):

- prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov,
- odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov,
- obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov.

**II. Finančne posledice za državni proračun**

Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:

**II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:**

Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:

- proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
- projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
- proračunske postavke.

Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.

**II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:**

Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.

**II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:**

Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kakor je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (na primer priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

**7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:**

-

**8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:**

Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:

- pristojnosti občin,
- delovanje občin,
- financiranje občin.

DA

<p>Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Skupnosti občin Slovenije SOS: DA</li> <li>– Združenju občin Slovenije ZOS: DA</li> <li>– Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: DA</li> </ul> <p>Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani: delno Bistveni predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani. -</p>	
<b>9. Predstavitev sodelovanja javnosti:</b>	
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:	DA
<p>Predlog zakona je bil pripravljen v skladu z načelom sodelovanja javnosti, ki je bila vključena v pripravo predpisa v njegovi najzgodnejši fazi priprave in nato v vseh ključnih fazah nastanka predpisa.</p> <p>Prvo delavnico za pripravo zakona je organiziralo Ministrstvo za infrastrukturo RS v okviru 4. nacionalne konference o trajnostni mobilnosti, ki se jo je 12. februarja 2020 udeležilo več kakor 200 ljudi. Delavnica je bila izvedena v dveh zaporednih ponovitvah in je bila namenjena pripravi osnutka zakona. Udeleženci iz strokovne javnosti, ministrstev in nevladnih organizacij so podali predloge za vsebine zakona.</p> <p>Nato je 15. julija 2020 potekala obravnava vsebinskih predlogov zakona v okviru delovne skupine za trajnostno mobilnost. Podrobnejši osnutek je bil predstavljen 16. septembra 2020 na drugi delavnici za strokovno javnost, nevladne organizacije in ministrstva, ki so podali konkretne usmeritve in mnenja za pripravo zakona.</p> <p>Zakon je bil pred javno obravnavo poslan v pripombe Ministrstvu za okolje in prostor RS – Direktoratu za prostor in v interno usklajevanje Ministrstvu za infrastrukturo RS.</p> <p>Na podlagi vseh teh obravnav je bil pripravljen končni osnutek predpisa, ki je bil poslan v javno obravnavo 17. februarja 2021. Javna obravnava je trajala do 22. marca 2021.</p> <p>V javni obravnavi smo prejeli pripombe 27 različnih subjektov, in sicer so največ pripomb in predlogov podali: Zbornica za arhitekturo in prostor Slovenije, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, ELES, Zavod DOSTOP, Zveza paraplegikov Slovenije, BORZEN, Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, Društvo za električna vozila Slovenije – DEVS, Koalicija za trajnostno prometno politiko, Kolesarska zveza Slovenije, EKO sklad, Zveza občin Slovenije, Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije, Zveza mestnih občin Slovenije in Center energetske učinkovitih rešitev.</p> <p>Ministrstvo za infrastrukturo je pregledalo in obravnavalo vse prejete pripombe in jih večinoma tudi upoštevalo, če niso bile v nasprotju s pravnim redom Republike Slovenije in EU ter sistemskimi rešitvami predloga zakona.</p>	
<b>10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:</b>	DA
<b>11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:</b>	NE
<p>Jernej Vrtovec MINISTER</p>	

Priloga:

- predlog Zakona o celostnem prometnem načrtovanju

**PRILOGA:**

»PRILOGA 3 (jedro gradiva):

**0003)**  
**ZAKON**

**O CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU**

**I. UVOD**

**1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA**

Načrtovanje in izvajanje prometa ter mobilnosti in nadzor nad doseženimi učinki izvedenih ukrepov je v veljavni zakonodaji obravnavano delno ter urejeno razpršeno in ne celovito z naslednjimi področnimi zakoni:

- Zakon o cestah (Uradni list RS št., 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18), ki ureja pristojnosti in pogoje za načrtovanje, gradnjo, upravljanje in vzdrževanje ter varstvo cestne infrastrukture in prometa na njej,
- Zakon o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo in 30/18), ki določa pristojnosti in pogoje za načrtovanje, gradnjo, upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture ter izvajanje prevoznih storitev v železniškem prometu,
- Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17), ki določa pravni okvir za umeščanje prometne infrastrukture v prostor,
- Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo in 67/19), ki določa pogoje in način opravljanja prevoza potnikov v cestnem prometu,
- Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 56/08 – uradno prečiščeno besedilo), ki določa pogoje, ki jih morajo izpolnjevati vozila v cestnem prometu, ter za zagotavljanje preventive in vzgoje v cestnem prometu,
- Zakon o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/18), ki določa pogoje, ki jih morajo izpolnjevati vozila v železniškem prometu,
- Energetski zakon (Uradni list RS, št. 60/19 – uradno prečiščeno besedilo), ki ureja pogoje za razvoj osnovne javne infrastrukture hitrih polnilnic za električna cestna vozila.

Na podlagi veljavne zakonodaje so pristojnosti na področju prometa, ki vodijo k bolj trajnostnemu razvoju mobilnosti v Sloveniji, urejene razpršeno ter so razdeljene med državo in občine na način, ki ne omogoča celovitega in usklajenega pristopa k načrtovanju trajnostnega prometa v državi.

Občine kot nosilke lokalne oblasti izvajajo samostojno prostorsko načrtovanje, načrtovanje in razvoj lokalne prometne infrastrukture ter nekatere tudi načrtovanje in razvoj mestnega javnega potniškega prometa.

Na področju regionalnega razvoja so se oblikovala medobčinska partnerstva z državo (12 razvojnih regij), ki delujejo v zelo zapletenem institucionalnem okviru in imajo omejena pooblastila za sprejemanje in izvajanje regionalnih razvojnih programov. Na področju razvojnih spodbud deluje tudi Javna agencija za regionalni razvoj. Zaradi odsotnosti administrativne ravni regionalne oblasti v praksi ni vzpostavljen mehanizem, ki bi omogočal povezano celostno prometno načrtovanje na regijski ravni.

Na ravni države so pristojnosti urejanja, razvoja in izvajanja celostnega prometnega načrtovanja v velikem obsegu združene v okviru Ministrstva za infrastrukturo RS. V praksi je največ težav pri povezovanju teh pristojnosti s prostorskim načrtovanjem ter politikami na področju podnebnih sprememb in okolja, ki so v pristojnosti Ministrstva za okolje in prostor RS, pomembno vlogo pri razvoju tega področja pa imajo tudi:

- Ministrstvo za javno upravo RS, ki opravlja naloge na področju systemskega urejanja organiziranosti in delovanja javnega sektorja, plačnega sistema v javnem sektorju (povračilo stroškov prevoza na delo), upravljanja informacijsko komunikacijskih sistemov in

zagotavljanja elektronskih storitev javne uprave, delovanja nevladnih organizacij in lokalne samouprave ter zagotavljanja kakovosti javne uprave,

- Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo RS, ki opravlja naloge na področju regionalnega razvoja,
- Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti RS, ki opravlja naloge na področju delovnih razmerij in pravic iz dela ter enakih možnosti,
- Ministrstvo za zdravje RS, ki spodbuja aktivno mobilnost, in
- Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport RS, ki opravlja naloge na področju predšolske vzgoje in šolstva ter poleg izobraževalnih vsebin ureja tudi šolske prevoze;
- Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport RS, ki je pristojno za raziskovalne institute, ki delujejo na področju prometa;
- Služba vlade za razvoj in kohezijsko politiko, ki je pristojna za sofinanciranja ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

Razpršenost pristojnosti med različne izvajalce na državni, lokalni in regionalni ravni ne omogoča usklajenega pristopa k prometnemu načrtovanju, ki bi omogočal celostno prometno načrtovanje od državne do regionalne in lokalne ravni, saj niso vzpostavljeni ustrezni mehanizmi, ki bi omogočali povezovanje, sodelovanje in usklajevanje ključnih deležnikov. Za vzpostavitev povezanega prometnega načrtovanja je potreben enotni zakonski okvir, ki ga vzpostavlja predlog zakona.

Prometno načrtovanje na državni ravni je zdaj obravnavano v ločenih sektorskih politikah in strateških načrtih, zaradi velike razdrobljenosti pa pomeni velik izziv pri načrtovanju in izvajanju trajnostnih, medsebojno povezanih ukrepov in vključevanju teh politik v prostorsko načrtovanje. Sektorske državne strategije in operativni programi, ki določajo razvoj prometne infrastrukture, zmanjševanje toplogrednih plinov in varstvo okolja, sicer že vključujejo tudi prometne vidike, vendar je to načrtovanje nepovezano in je zato potrebna celovita povezanost vseh segmentov prometnega načrtovanja.

Na lokalni ravni občine prostovoljno pripravljajo in sprejemajo občinske celostne prometne strategije. Tako je več kakor 80 občin v Sloveniji sprejelo celostne prometne strategije (CPS). Sprejete CPS so eno od meril za upravičenost do sofinanciranja ukrepov trajnostne mobilnosti z občasnimi odprtimi razpisi ministrstev. Pravna narava teh dokumentov ni zavezujoča in je od odločitve posamezne občine odvisno izvajanje načrtovanih ukrepov ter njihovo vključevanje v pripravo občinskih prostorskih načrtov.

Niti na državni niti na lokalni ravni ni zagotovljena povezanost prostorskega in prometnega načrtovanja. Zahteve prometnega načrtovanja so podane le v obliki neobvezujočih smernic za občine, ki so zelo splošne in ne vključujejo podrobnejših metodologij, pogojev, zahtev in navodil (standardov) za učinkovito povezanost prometnega in prostorskega načrtovanja. Obvezujoča uporaba smernic prometnega načrtovanja se zahteva le v okviru razpisov, ki jih objavlja ministrstvo za infrastrukturo, vendar kljub temu v praksi nastajajo različne in nepopolne rešitve.

Spremljanje izvajanja celostnih prometnih strategij in doseženih učinkov z izvedenimi ukrepi na lokalni, regionalni in državni ravni ni zakonsko urejeno, prav tako pa niti na državni, niti na lokalni ravni ni vzpostavljen sistem zbiranja in analize podatkov o stanju prometa, zato sta otežena celostno načrtovanje ukrepov in spremljanje doseženih učinkov z njihovim izvajanjem.

Ta večplastno zapleteni sistem povzroča številne težave, ki vodijo do neoptimalnih rešitev prometnega načrtovanja. Na državni ravni obstajata dve vrsti težav z usklajevanjem. Prva je nejasna delitev nalog na ministrstvu za infrastrukturo, tako med notranjimi enotami kakor tudi Direkcijo RS za infrastrukturo. Drugič, določene vloge in odgovornosti niso formalno jasno razmejene med različnimi ministrstvi. Na regionalni ravni je glavna težava zlasti odsotnost formalne ravni upravljanja. Na lokalni ravni ni dovolj usklajenosti med cilji nacionalne prometne politike in izvajanjem ukrepov s področja prometa na lokalni ravni. Poleg tega ima lokalna raven določeno avtonomijo pri izvajanju prometnih nalog, vendar na medobčinski ravni ni usklajevanja pristojnosti.

Na lokalni ravni se prepletajo vloge na področju prometnega in prostorskega načrtovanja v različnih oddelkih občin, pomanjkanje usklajevanja pa otežuje izvajanje doslednih politik, hkrati pa državno načrtovanje daje prednost večjim, predvsem mestnim občinam. Občine zato potrebujejo ve



č usmeritev na državni ravni, saj jim običajno primanjkuje sredstev in znanja oziroma izkušenj na področju celostnega prometnega načrtovanja. Medobčinsko sodelovanje in usklajevanje (tudi na regionalni ravni) je nezadovoljivo; to velja tako za načrtovanje ukrepov kakor tudi njihovo izvajanje.

Za uspešnost izvedenih ukrepov sta potrebna stalno spremljanje in vrednotenje izvedenih ukrepov celostnega prometnega načrtovanja. Zdaj je to obvezno le, če so bili ukrepi sofinancirani iz sredstev evropske kohezijske politike. Pomanjkljivost obstoječega sistema je, da ni vzpostavljena enotna metodologija poročanja, ki bi omogočala primerjavo rezultatov. Tudi v primerih obveznega poročanja, kjer so bili ukrepi sofinancirani, niso predpisani jasna metodologija za poročanje in ključni kazalniki uspešnosti (KPI). Zato občine pri poročanju prosto izbirajo vrsto kazalnikov in metode spremljanja. Ni enotnega pristopa k strateškemu načrtovanju in usklajevanju vsebin s področja celostnega prometnega načrtovanja, hierarhično strateško načrtovanje, osredotočeno na boljše prepoznavanje in povezovanje lokalnih in regionalnih potreb pri načrtovanju in izvajanju prednostnih ukrepov na področju prometa ter zagotavljanje stabilnega financiranja za izvajanje ukrepov, načrtovanih v državnih, regionalnih in lokalnih celostnih prometnih strategijah.

Sistem financiranja projektov in ukrepov, povezanih s trajnostno mobilnostjo, je v Sloveniji precej zapleten, z velikim številom vključenih deležnikov. Poleg tega je financiranje razpršeno med različna ministrstva, kar zahteva precej medresorskega usklajevanja. Posledica takega stanja je državni proračun, ki med sredstvi v proračunski postavki trajnostna mobilnost oziroma za celostno prometno načrtovanje ne zajema vseh dejanskih ukrepov trajnostne mobilnosti, saj jih na primer izvaja tudi ministrstvo za okolje in prostor v okviru Sklada za podnebne spremembe ali Eko sklada. Prav tako ni ustaljenega vira financiranja ukrepov na lokalni ravni. Ustaljeno financiranje, s katerim bi se spremljali tudi učinki različnih spodbud in subvencij, bi omogočalo boljši pregled dejansko namenjenih in porabljenih finančnih sredstev za ukrepe celostnega prometnega načrtovanja.

Celostno prometno načrtovanje pomeni tudi izboljšanje učinkovitosti prometnega sistema in njegovih podsistemov s povezovanjem vseh prometnih načinov. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju še posebej upošteva večmodalnost, torej možnost uporabe različnih prevoznih sredstev na posamezni izbrani poti.

Nekatera pomembna področja mobilnosti, na primer razvoj infrastrukture za pešce in brezemisijских con ter razvoj in upravljanje infrastrukture za sistem parkiraj in se pelji, deljena mobilnost ter druge dopolnilne potniške storitve, ki omogočajo mikromobilnost, v okviru obstoječe zakonodaje še niso urejeni, zato so v praksi težave pri razvoju te infrastrukture ter so pristopi k izvajanju storitev mikromobilnosti različni.

Veljavna zakonodaja ne predpisuje postopkov in zahtev na področju celostnega prometnega načrtovanja na državni in lokalni ravni, prav tako ne načel trajnostne mobilnosti za sektorsko načrtovanje prometne infrastrukture in razvoj javnega potniškega prometa. Na podlagi veljavne zakonodaje se področje razvoja prometa ne obravnava enovito, zato so v praksi težave pri načrtovanju povezanega prometnega sistema in uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti.

Oblikovanje enotnega zakonskega okvira za celostno prometno načrtovanje je zato nujno potrebno za povezavo razdrobljenega obstoječega prometnega načrtovanja v celostni pristop, ki bo v vseh fazah prometnega načrtovanja omogočal koordinirano in usklajeno načrtovanje in izvajanje ciljev trajnostne mobilnosti tako na državni kakor tudi lokalni ravni, prav tako pa bo omogočen tudi enotni sistem spremljanja doseženih učinkov izvajanja celostnih prometnih strategij.

Navedene težave na področju celostnega prometnega načrtovanja je mogoče izboljšati tudi po vzoru nekaterih drugih evropskih držav, kakor so Avstrija, Belgija in Francija.

## **2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA**

### **2.1 Cilji**

Predlog zakona določa pravni okvir za vzpostavitev sistema celostnega prometnega načrtovanja v Republiki Sloveniji. S tem predlogom zakona se dosedanji, pretežno sektorski pristop k načrtovanju prometnega sistema v državi nadomešča s celostnim pristopom, ki je nujen, da se pospešita razogljichenje in posodobitev celotnega prometnega sistema in mobilnosti ter da se ustrezno obravnavajo vsi negativni vplivi prometa na okolje, naravo in zdravje (emisije toplogrednih plinov, onesnaženje zraka, hrup in onesnaženje vode, prometne nesreče, zastoji, spodbujanje/zaviranje telesne dejavnosti prebivalstva itd.), ki so bili v dosedanjem sistemu načrtovanja prometa nezadostno obravnavani.

Celostno prometno načrtovanje je medsektorsko sredstvo politike, ki javnim organom in zainteresiranim stranem omogoča uporabo usklajenega in celostnega pristopa k načrtovanju prometa v državi. Celostni pristop upošteva razvojne potrebe različnih vrst prometa ter jih usklajuje z možnostmi za izvajanje investicij in z upoštevanjem zahtev po zmanjševanju rabe energije v prometu, okoljskih zahtev ter dolgoročnih podnebnih ciljev, na podlagi katerih se oblikujejo usklajene prometna, prostorska, okoljska in podnebna politika.

Cilji celostnega prometnega načrtovanja so zlasti podpiranje dolgoročnega razvoja prometa za okolje prijaznejše oblike mobilnosti, spodbujanje socialne kohezije, zmanjševanje regionalnih razlik v povezljivosti oziroma prometni dostopnosti, izboljšanje učinkovitosti prometnega sistema in njegovih podsistemov, učinkovitejše upravljanje prometnega povpraševanja, izboljšanje kakovosti prometnih omrežij in nasploh zmanjšanje negativnih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje.

S predlogom zakona se v ta namen določajo temeljna načela celostnega prometnega načrtovanja in instrumenti prometnega načrtovanja, ki bodo podlaga za dolgoročno in sistematično izvajanje ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti na državni, regionalni in lokalni ravni. Zakon določa tudi ukrepe za zagotavljanje večje usklajenosti celostnega prometnega načrtovanja s sistemom urejanja prostora, saj ciljev predloga zakona ni mogoče dosegati popolnoma ločeno od prostorskega načrtovanja, ki z usmerjanjem prostorskega razvoja pomembno prispeva k trajnostni mobilnosti.

## **2.2 Načela**

V okviru predloga zakona so uzakonjena načela celostnega prometnega načrtovanja, na katerih temelji celostni pristop pri prometnem načrtovanju, in sicer:

- načelo celostnega prometnega načrtovanja kot vodilno načelo za usmerjanje razvoja trajnostnega prometa v korist trajnostnih oblik mobilnosti,
- načelo prednostnega upravljanja prometa, ki pomeni, da je treba prednostno zagotoviti bolj ši izkoristek obstoječe prometne infrastrukture in ukrepov upravljanja prometa pred vlaganji v nove infrastrukturne zmogljivosti,
- načelo celostnega pristopa, ki za razliko od sektorskega pristopa vse vrste prometa obravnava kot celoto, jih med seboj uravnoteži in povezuje v enoviti prometni sistem,
- načelo dostopnosti v prometnem sistemu je pomembno za krepitev socialne kohezije in zmanjševanje razlik v prometni povezljivosti regij, zato bi se morala s prometnim sistemom zagotavljati ustrezna prometna dostopnost vsem prebivalcem ne glede na lokacijo prebivališča, pri čemer bi bilo treba posebno pozornost nameniti šibkejšim udeležencem v prometu,
- načelo vključevanja eksternih stroškov prometa, kar pomeni, da je treba pri celostnem prometnem načrtovanju vključiti ukrepe politike, ki pomenijo uresničevanje načela „onesna ževalec plača“ in „uporabnik plača“,
- načelo gospodarnosti z viri zahteva, da se pri celostnem prometnem načrtovanju upošteva smotrna raba prostora ter finančnih in energetskih virov,
- načelo sodelovanja pri usklajevanju celostnih prometnih strategij, saj je za uspešno

izvedbo celostnega prometnega načrtovanja ključno, da država in občine ter drugi udeleženci celostnega prometnega načrtovanja v okviru svoje organiziranosti in pristojnosti medsebojno sodelujejo in se usklajujejo,

- načelo sodelovanja javnosti, saj je za kakovostno odločanje in sprejemanje celostnih prometnih strategij pomembno tudi vključevanje javnosti.

### 2.3 Poglavitne rešitve

#### b) Predstavitev predlaganih rešitev:

##### Nova terminologija:

- Ker gre za zakonsko urejanje novega področja, predlog zakona opredeljuje izraze, ki se uporabljajo na področju celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti, na primer celostno prometno načrtovanje, trajnostna mobilnost, aktivna mobilnost, mobilnostni načrt, večmodalnost, konsolidacija tovora, eksterni stroški prometa, območje prijaznega prometa, potovalni načini.

##### Instrumenti celostnega prometnega načrtovanja:

- Kot instrumente celostnega prometnega načrtovanja zakon predvideva celostne prometne strategije na državni, regionalni in lokalni ravni, na lokalni ravni pa tudi načrt upravljanja mestne logistike, načrt parkirne politike in mobilnostne načrte.
- Krovni in hierarhično najvišji dokument celostnega prometnega načrtovanja v državi bi postala državna celostna prometna strategija (v nadaljevanju: DCPS), ki jo na predlog Vlade Republike Slovenije sprejme Državni zbor Republike Slovenije. Z DCPS se nadomeščajo dosednji še veljavni nacionalni programi na različnih področjih prometa.
- Z DCPS se določijo prometne in problemske regije, ki so podlaga za izdelavo regionalnih celostnih prometnih strategij (v nadaljevanju: RCPS). RCPS pripravijo in izvajajo občine na območju regije, ki se skupaj z državo dogovorijo in uskladijo o ciljih in prednostnih nalogah razvoja prometa v posamezni regiji.
- Na občinski ravni se celostno prometno načrtovanje izvaja na podlagi občinskih celostnih prometnih strategij (v nadaljevanju: OCPS). Te so obvezne samo za mestne občine. Z OCPS občine načrtujejo sklenjeno mrežo površin za pešce in kolesarje, določijo razvoj prometne infrastrukture lokalnega pomena in njeno povezavo s sosednjimi občinami, celostno upravljanje prometa na lokalni ravni ob upoštevanju sosednjih občin, akcijski načrt in cilje parkirne politike.
- Za mestne občine se uvaja obveznost izdelave načrta upravljanja parkirne politike.
- Za mestne občine z več kakor 100.000 prebivalci se uvaja tudi obveznost izdelave načrta upravljanja mestne logistike. Ostale občine lahko načrt upravljanja mestne logistike vključijo v OCPS. Načrt upravljanja mestne logistike se zahteva kot pogoj za sofinanciranje javne infrastrukture za zagotavljanje konsolidacije tovora v mestu iz državnega proračuna.
- Predlog zakona daje občinam podlago za uporabo naprav za samodejno prepoznavanje vozil, ki jih bodo lahko uporabljale z namenom učinkovitega nadzora nad upravičenim dostopom v območja omejitev in nad pravilnim parkiranjem vozil na javnih parkirnih mestih.
- Z javnim sofinanciranjem iz državnega proračuna se spodbuja izdelava mobilnostnih načrtov za javne in zasebne organizacije.
- Ureja se postopek, v katerem občina upravljavcu državne ceste predlaga izvedbo naprav in ukrepov za umirjanje prometa na tej cesti.

#### Povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja:

- Posebno poglavje v predlogu zakona je namenjeno prometnemu načrtovanju v okviru prostorskega načrtovanja, v okviru katerega se morajo upoštevati celostne prometne strategije, načrtovati se morajo območja prijaznega prometa in upoštevati zahteve glede zasnove lokalne infrastrukture za pešce in kolesarje.

#### Financiranje ukrepov:

- V državnem proračunu se zagotovijo sredstva za sofinanciranje stroškov priprave regionalnih in občinskih celostnih prometnih strategij.
- V državnem proračunu se zagotovijo sredstva za občine za sofinanciranje programov in investicij, s katerimi se izvajajo ukrepi regionalnih oziroma občinskih celostnih prometnih strategij, kakor tudi sredstva za sofinanciranje ukrepov za umirjanje prometa.
- S sredstvi državnega proračuna se na podlagi javnih razpisov spodbujajo izdelava mobilnostnih načrtov in ukrepi na podlagi mobilnostnih načrtov, ukrepi za čisti promet, alternativne oblike mobilnosti in raba alternativnih goriv v prometu s programi izbora ževanja, informiranja in ozaveščanja javnosti, finančnimi spodbudami in drugimi programi podpore.

#### **b) Način reševanja:**

Predlog zakona prepušča podrobnejše normativno urejanje nekaterih vprašanj, ki so potrebna za pravilno izvajanje zakona in so tehnične narave, podzakonskim predpisom, za sprejetje katerih je izrecno pooblaščen vlada oziroma minister, pristojen za promet. S temi podzakonski predpisi se ne posega v veljavne izvršilne predpise, saj se z njimi urejajo povsem nova področja oziroma izvajanje novih nalog državne in lokalne uprave.

Vprašanja, ki se bodo podrobneje urejala v podzakonskih predpisih, so:

- podrobnejša določitev vsebine, oblike, načina priprave in financiranja celostnih prometnih strategij ter način spremljanja njihove kakovosti (šesti odstavek 15. člena) – predpis ministra;
- podrobnejša določitev vsebine, oblike in načina priprave načrtov upravljanja mestne logistike (osmi odstavek 23. člena) – predpis ministra;
- podrobnejša določitev vsebine načrta parkirne politike (peti odstavek 24. člena) – predpis ministra;
- podrobnejša določitev vsebine mobilnostnih načrtov in postopka njihove priprave (četrti odstavek 26. člena) – predpis ministra;
- določitev načina preverjanja kakovosti vsebine, podrobnejša opredelitev meril za presojo kakovosti celostnih prometnih strategij in podrobnejša določitev vsebine poročila o presoji kakovosti (osmi odstavek 28. člena in sedmi odstavek 29. člena) – predpis ministra;
- podrobnejša opredelitev enotnih kazalnikov iz prvega odstavka 30. člena in metodologije za njihovo spremljanje, pogojev za vzpostavitev informacijske podpore iz petega odstavka 30. člena in načina poročanja (sedmi odstavek 30. člena) – predpis ministra;
- natančnejša določitev vrste prostorskih ureditev in objektov, ki jih občine opredelijo kot velike generatorje prometa (drugi odstavek 36. člena) – predpis ministra;
- določitev vrste spodbud, pogojev in meril za njihovo dodelitev, vrste upravičencev do posameznih spodbud, vodenje evidenc in poročanje (šesti odstavek 38. člena) – predpis vlade.

#### **c) Normativna usklajenost predloga zakona:**

Predlog zakona je usklajen z veljavnim pravnim redom.

#### **č) Usklajenost predloga zakona:**

**Z lokalnimi skupnostmi:** v javni obravnavi sta pripombe na osnutek zakona podala Združenje občin Slovenije in Združenje mestnih občin Slovenije, ki jih je predlagatelj zakona delno upošteval.

### 3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

Pripravljena je podrobna analiza predvidenih finančnih posledic v Excelovi datoteki (*Ocena finančnih posledic ZCPN*) po členih z obrazložitvami, v kateri so ocenjene tako kratkoročne finančne posledice, tj. do t + 3 (2024), kakor tudi dolgoročne finančne posledice zakona v obdobju od t + 4 do t + 8 (2025–2029), saj se bodo nekatere finančne posledice na javna sredstva pokazale šele po sprejetju oziroma uveljavitvi podzakonskih aktov. Predlog zakona v 45. členu določa, da se podzakonski akti izdajo v treh letih od uveljavitve zakona. Predpisu sledi časovnica t+3 za uveljavitev akta ter še 5 let do izpolnitve v aktu določenih obvez.

Po virih	Načrtovana sredstva			Nenačrtovana sredstva				SKUPAJ
	Znesek za tekoče leto (t) 2021	Znesek za t + 1 (2022)	Znesek za t + 2 (2023)	Tekoče leto (t) 2021	t + 1 (2022)	t + 2 (2023)	t + 3 (2024)	
	Mzi	0,00	1.620.772,48	1.080.514,99	0,00	0,00	10.622.131,15	
Občinski proračun	0,00	0,00	0,00	0,00	1.204.002,42	1.050.537,12	731.803,28	2.986.342,82
Institucije (privatni viri)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
MOP (SPS)	37.000.000,00	20.000.000,00	15.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	72.000.000,00
Mzi (ZURE)	7.000.000,00	8.000.000,00	9.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.000.000,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>44.000.000,00</b>	<b>29.620.772,48</b>	<b>25.080.514,99</b>	<b>0,00</b>	<b>1.204.002,42</b>	<b>11.672.668,27</b>	<b>11.680.000,00</b>	<b>123.257.958,15</b>

#### Ocena potrebnih finančnih sredstev v EUR v obdobju od t+4 do t+8 (2025-2029)

Po virih	v EUR
Mzi	86.800.578,69
Občinski proračun	4.082.459,01
Institucije (privatni viri)	344.262,30
MOP (SPS)	100.000.000,00
Mzi (ZURE)	45.000.000,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>236.227.300,00</b>

Nadalje poudarjamo, da nekateri člani dajejo videz, da dodatno vplivajo na porabo javnofinančnih sredstev, vendar v resnici to ne drži. Na primer v 18. členu (akcijski načrt za izvajanje DCPS) je določen akcijski načrt ministrstva z opredeljenimi prednostnimi vlaganji glede na razpoložljiva sredstva. Akcijski načrt ne predvideva dodatnih stroškov od že ustaljene prakse ministrstva, le na novo opredeli prednostna vlaganja v okviru finančnih zmožnosti (preusmeritev vlaganj v bolj trajnostne ukrepe).

Prav tako ministrstvo že financira izvajanje ukrepov na podlagi CPS občin v okviru evropske kohezijske politike od leta 2017 (glede na izvedbeni načrt operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike je do konca leta 2023 skupaj predvidenih 206.214.823,17 EUR kohezijskih sredstev za ukrepe trajnostne mobilnosti za občine). 62 občin pa je iz sredstev EKP v letu 2017 na podlagi javnega razpisa iz leta 2015 izdelalo občinske CPS. Nekatere občine so tudi samostojno izdelale CPS, tako imamo po razpoložljivih podatkih v Sloveniji 85 občinskih CPS. To pomeni, da občine že izdelujejo CPS in v skladu s pravili EKP tudi redno letno poročajo o doseženih kazalnikih še pet let po koncu projekta.

V prihodnje se bo z uredbo o dodeljevanju sredstev za spodbujanje prehoda na trajnostno mobilnost na podlagi 38. člena vzpostavil tudi pravni okvir za dodeljevanje nepovratnih sredstev za spodbujanje razvoja trga z alternativnimi gorivi v prometu ter za vzpostavitev ustrezne polnilne infrastrukture. Vzpostavljeni pravni okvir bo omogočal tudi dodeljevanje državnih pomoči in pomoči *de minimis*, ki se doslej na MZL za ta namen niso dodeljevale, čeprav je bil sprejet akcijski program za alternativna goriva v prometu. V prihodnje bodo na tem področju potrebna intenzivna vlaganja za doseganje nacionalnih ciljev v skladu z usmeritvami evropskih predpisov. Od julija 2021 bo v reviziji Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, v okviru katere so predvideni zavezujoči cilji za države članice. Sredstva za ta namen so ocenjena le okvirno, saj še operativni program za izvajanje EKP 2021–2027 ter načrt za okrevanje in odpornost nista dokončna. Podrobneje je opis podan po členih v prilogi - Ocena finančnih posledic ZCPN (datoteka v excelu).

#### **4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET**

Predlog zakona ne predvideva dodatne porabe proračunskih sredstev v obdobju, za katero je bil državni proračun že sprejet, zato v že sprejetem državnem proračunu dodatnih sredstev ni treba zagotoviti.

#### **5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE**

Predlagani zakonodajni okvir za celostno prometno načrtovanje v Sloveniji je bil pripravljen na podlagi primerjalne študije s tremi državami, ki imajo najboljše prakse na tem področju: Francije, Belgije (s poudarkom na regiji Flandriji) in Avstrije (s poudarkom na mestu Gradec). Ta primerjava se osredotoča na splošne značilnosti zakonov kakor tudi na nosilce odgovornosti, izvajanje in financiranje zakonov v teh državah. V nadaljevanju je povzeto, kako je predlagani zakonodajni okvir za Slovenijo prilagojen zakonodaji Evropske unije.

##### **I. Francija**

Francoski parlament je 24. decembra 2019 odobril zakon za usmeritev mobilnosti (*Lois d'Orientation des Mobilités*, v nadaljevanju LOM). S tem je bil uveden ambiciozni zakonodajni okvir, ki je usmerjen v izboljšanje vsakodnevnega prevoza za vse državljane na celotnem ozemlju Francije, predvsem v praktičnost, učinkovitost in prijaznost okolju z razvojem inovativnih rešitev za mobilnost ter z zmanjšanjem okoljskega odtisa prometa, prehodom na storitve zelene mobilnosti in večje naložbe v ključno prometno infrastrukturo, kar bi pripomoglo k obnovitvi teritorialne kohezije.<sup>1</sup> Zakon določa tri glavne stebre:

- zeleni prevoz;
- inovacije in digitalizacijo ter
- prometne povezave.

V LOM-u so pristojnosti na področju prometa in s tem trajnostne mobilnosti razdeljene na več ravni upravljanja. Prvič, država je odgovorna za medregijski in mednarodni prevoz, bodisi po železnici (TGV, glavne proge), zraku ali vodi. Država upravlja tudi načrtovanje in nabavo novih sistemov mestnega javnega prevoza z visokim obsegom prevoza potnikov (na primer tramvajske in avtobusne linije). Regije izvajajo regionalno oskrbo potnikov z vlaki (TER), medregijske in regijske storitve cestnega prevoza ter šolski prevoz. Slednje je mogoče dodeliti ustreznim službam, ki organizirajo javni prevoz z medkrajevnimi avtobusi in šolskimi avtobusi znotraj svojih ozemelskih meja. Organi, ki organizirajo mobilnost (*Autorités Organisatrices de la Mobilité*, v nadaljevanju AOM), so četrta raven upravljanja v urbanih aglomeracijah. AOM-i upravljaajo oskrbo z mestnim javnim prevozom v okviru svojega obmejnega mestnega prometa (PTU) in morajo izdelati (pravno zavezujoči) načrt trajnostne urbane mobilnosti (*Plan de Déplacements Urbains*, v nadaljevanju

<sup>1</sup> [www.ecologique-solidaire.gouv.fr/elisabeth-borne-et-jean-baptiste-djebbari-saluent-promulgation-loi-dorientation-des-mobilites](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/elisabeth-borne-et-jean-baptiste-djebbari-saluent-promulgation-loi-dorientation-des-mobilites)

<sup>2</sup> Zakon o zraku in racionalni rabi energije (LAURE Act), izdan 30. decembra 1996.

PDU) za naselja z več kakor 100.000 prebivalci.<sup>2</sup> Zanimiva je zlasti zadnja stopnja upravljanja prometa, saj se nanaša na idejo o funkcionalnih regijah, ki je za Slovenijo pomembna, saj v državi ni uradne regionalne ravni upravljanja. AOM-i so obvezni za metropolitanska območja, mestne in aglomeracijske skupnosti, medtem ko se občine lahko odločijo za vzpostavitev AOM-a ali izvrševanje, delno ali v celoti, teh pristojnostih prek svojih služb.<sup>3</sup>

Pri izvajanju so AOM-i odgovorni za učinkovito izvajanje različnih direktiv na svojem ozemlju. Kakor že omenjeno, so PDU-ji<sup>4</sup> orodje z dvojnimi cilji: načrtovati mobilnost, določiti prednostne naloge in mehanizme financiranja ukrepov, ki jih je treba izvesti, pa tudi uresničiti cilje in pravne zahteve glede različnih vidikov, kakor so varnost v cestnem prometu, dostop invalidov do prevoza in varstva okolja.<sup>5</sup> Dosežki PDU-jev v zvezi s spodbujanjem trajnostne mobilnosti, med drugim so bili priznani v LOM-u, s katerim se širita pristojnost in odgovornost AOM-ov. Ti morajo oblikovati na črti mestne mobilnosti (z zamenjavo PDU-jev), čigar zapletenost se lahko razlikuje glede na število prebivalcev v regiji (regije z manj kakor 100.000 prebivalcev lahko zagotovijo poenostavljeni na črti). AOM-i bodo s svojim delom še naprej prispevali k boju proti podnebnim spremembam, onesnaževanju zraka in hrupu z novostmi in predlogi za alternativne rešitve mobilnosti, kakor so souporaba avtomobilov (ang. carsharing), skupni prevoz (angl. carpooling), prevoz na zahtevo, družbeno odgovorni prevoz, intermodalne storitve in podobne rešitve.

Letni stroški mestnega javnega prevoza v Franciji so ocenjeni na 16,5 milijarde EUR. Od tega je približno 9 milijard EUR namenjenih območju Pariza. Drugi stroški se nanašajo na preostali del države.<sup>6</sup> Glavni vir financiranja javnega prevoza (47 %) je plačilo za prevoz (fr. versement transport). Drugi viri zajemajo davke lokalnih oblasti (35 %), prevoznine (17 %) in državni proračun (1 %).<sup>7</sup> Od slednjih je prva kategorija financiranja najpomembnejša, saj AOM-om zagotavlja finančno avtonomijo. Plačilo za prevoz je davek, ki je bil vpeljan leta 1970 za podporo financiranju prometa in obdavčuje podjetja z več kakor enajstimi zaposlenimi v višini od 0,55 % do 2 % od zneska izplačanih plač. Ta davek je pregleden, namen sredstev je jasno določen, nacionalna zakonodaja pa določa najvišje stopnje. Od leta 2017 je to višino davka določilo 79 % vseh AOM-jev.

## II. Belgija

Na podlagi ustavne ureditve je v Belgiji odgovornost na področju prometa prenesena na regije (Flandrija, Valonija in Bruselj). Ta vključuje odgovornost za promet in ceste, z izjemo nacionalnih železnic in regulacije prometa.<sup>8</sup> V zadnjih letih je flamska vlada želela izvesti temeljito preobrazbo javnega prevoza iz usmerjenosti na podlagi ponudbe (osnovna mobilnost) v usmerjenost na podlagi povpraševanja (osnovna dostopnost).<sup>9</sup> Osnovna dostopnost se nanaša na sistem, ki omogoča prevoz potnikov na podlagi njihovega povpraševanja in optimizira uporabo razpoložljivih virov. Ima naslednje namene:

- omogočiti dostopnost do pomembnih družbenih funkcij na podlagi sistema, usmerjenega v povpraševanje, z optimalno uporabo prevoznih in finančnih virov;
- olajšati in uskladiti različne oblike mobilnosti ter vzpostaviti integrirano mrežo mobilnosti;
- zajeti, vključiti in poenostaviti pogoje poslovanja za kolektivno ponujen prevoz ali prevoz po meri, vključno s prevozom ciljnih skupin in kolektivno ponujenim taksi prevozom; in
- ustvariti skupno odgovornost med različnimi akterji.

Ta pristop je bil potrjen s flamskim odlokom o osnovni dostopnosti, ki ga je flamski parlament

<sup>2</sup> Zakon o zraku in racionalni rabi energije (LAURE Act), izdan 30. decembra 1996.

<sup>3</sup> [Impact Study \(2018\) www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.11.26.Etude\\_impact.pdf](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.11.26.Etude_impact.pdf)

<sup>4</sup> PDU so francoska različica celostnih prometnih strategij (ang. SUMP), določenih v akcijskem načrtu ali urbani mobilnosti, ki ga je Evropska komisija sprejela leta 2009.

<sup>5</sup> Zvezno ministrstvo za gospodarsko sodelovanje in razvoj (Nemčija) Načrti mestne mobilnosti. Nacionalni pristopi in lokalna praksa. Premik k strateškemu, trajnostnemu in vključujočemu načrtovanju mestnega prometa. Tehnični dokument o trajnostnem mestnem prometu.

<sup>6</sup> CEREMA (2016), Financing Urban Public Transport in France. « Out-of-Fare-Box » solutions relying on indirect beneficiaries. dostopno na: [www.codatu.org/wp-content/uploads/GOUIN\\_Slides.pdf](http://www.codatu.org/wp-content/uploads/GOUIN_Slides.pdf)

<sup>7</sup> GART (2017), The Public Transport and the Role of the Public Transport Authorities In France.

<sup>8</sup> [http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/page\\_files/09\\_sums\\_in\\_flanders.pdf](http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/page_files/09_sums_in_flanders.pdf)

<sup>9</sup> Lexgo, A new approach to public transport in Flanders: from basic mobility to basic accessibility, 2019, dostopno na: <https://www.lexgo.be/en/papers/public-administrative-law/transport-law/a-new-approach-to-public-transport-in-flanders-from-basic-mobility-to-basic-accessibility,130996.html>

odobril 3. aprila 2019.<sup>1</sup> Veljavni politični okvir določa konkretne cilje in ukrepe za doseganje okolju prijazne in trajnostne mobilnosti ter izboljšanje kakovosti prometa. Poleg tega se flamska politika prometne varnosti v izhodišču sklicuje tudi na načelo STOP. To načelo je bilo uvedeno leta 2001 in zagotavlja hierarhično razvrstitev zelenih oblik mobilnosti, ki jih je treba spoštovati glede na trajnostno usmerjenost posameznih udeležencev prometa: pešci, kolesarji, kolektivni prevozi in posamezni motorizirani prevozi. Ključni cilji politike mobilnosti v Flandriji so naslednji:

- ustvariti naložbe v dostopnost glede na povpraševanje;
- pripraviti prometna omrežja za prihodnost;
- vzpostaviti večmodalni prometni sistem, ki temelji na načelu STOP;
- uresničiti sistem prevoza brez žrtev;
- spodbujati, motivirati in stimulirati spremembe potovalnih navad;
- vzpostaviti Flandrijo kot začetnico na področju inovacij celostnega prometnega načrtovanja;
- spoprijeti se z osnovno dostopnostjo na regionalni in celostni ravni; in
- zagotoviti nemoteni pretok vseh načinov prevoza.

Na podlagi tega zakona je Flandrija vzpostavila nov regulativni okvir za regionalne celostne prometne strategije (R-SUMP) tako, da je vzpostavila 15 prometnih regij, ki morajo ustvariti in izvajati regionalne celostne prometne strategije.<sup>11</sup> Poleg tega je ena od boljših praks v Flandriji vzpostavitev pomembnega deležnika v obliki centra mobilnosti. Organizacija je odgovorna za koordinacijo prometnih informacij in storitev v Flandriji. Podobna organizacija deluje tudi v Gradcu (Avstrija), glej naslednje poglavje.

Izvajanje zakona poteka vzporedno na treh ravneh (državna, regionalna in lokalna). V Flandriji so se začele vzporedne pobude na področju trajnostne mobilnosti, kakršna je na primer Green Deal Shared Mobility, to je partnerstvo med različnimi organizacijami za spodbujanje bolj trajnostnih in krožnih alternativ obstoječim prometnim praksam.

Financiranje zakona je v izključni pristojnosti flamske vlade. Za spodbujanje razvoja ter izvajanje politike mobilnosti in osnovne dostopnosti imajo lokalne oblasti na voljo tudi državne subvencije.

### III. Avstrija

Avstrija nima nacionalne zakonodaje o celostnem prometnem načrtovanju, vendar obstajajo uradna nacionalna navodila: National Transport Plan Austria (Zvezno ministrstvo za promet, inovacije in tehnologijo). Poleg tega obstaja nacionalni sklad za podnebje (Klimaaktiv mobil). V pripravi je tudi osrednji načrt za mobilnost. Na zvezni ravni nadzira usklajevanje vseh vladnih politik zvezni kancleriat. Zvezni ustavni zakon vsebuje seznam pristojnosti zvezne vlade (na primer obramba, kmetijstvo, vzdrževanje javnega reda itd.). Regionalne dežele imajo svoj parlament, ki izvoli guvernerja, ki nato oblikuje deželno vlado. Vsaka vlada ima dvojno vlogo. Ima lokalno izvršilno oblast in v imenu države deluje pri izvajanju zvezne politike.<sup>12</sup> Prometne pristojnosti so razdeljene na tri ravni: zvezno vlado, dežele in občine oziroma skupnosti. Dejavnosti strateškega načrtovanja se izvajajo na bolj osrednji ravni, dejavnosti vsakodnevnega načrtovanja ter upravljanja pa bolj na lokalni ravni.

Mesto Gradec ima dolgo zgodovino vpeljave idej trajnostne mobilnosti v razvojnih in prometnih sistemih v mestu in regiji. Mesto je na primer kot eno izmed prvih uvedlo kolesarske steze in sistem upravljanja parkirišč.<sup>13</sup> Od začetka leta 2000 do leta 2012 so na Štajerskem oblikovali prometne zasnove po celotni regiji, ki so strateška podlaga za naložbe in porabo sredstev iz proračuna prometne službe za posamezna področja. Gradec z okolico je bilo zadnje območje na Štajerskem, ki je leta 2012 razvilo zasnovo regionalnega prometa.<sup>14</sup> Novembra 2015 je občinski svet na podlagi strategije mobilnosti mesta Gradec sprejel konkretni akcijski načrt. Ta akcijski načrt

<sup>1</sup> <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1031764&param=informatie>

<sup>11</sup> Belgijski uradni list, flamska vlada, 26. April 2019, Decreet betreffende de basisbereikbaarheid, bl. 60718, dostopno na: <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/decreet/2019/04/26/2019012697/staatsblad>

<sup>12</sup> Republic of France. Administration and the Civil Service in the EU 27 Member States 27 country profiles. dostopno na: [https://www.fonction-publique.gouv.fr/files/files/publications/etudes\\_perspectives/Administration\\_and\\_the\\_Civil\\_service\\_in\\_the\\_27\\_EU\\_Member\\_states.pdf](https://www.fonction-publique.gouv.fr/files/files/publications/etudes_perspectives/Administration_and_the_Civil_service_in_the_27_EU_Member_states.pdf).

<sup>13</sup> European Commission. Transport Research and Innovation Monitoring and Information System. CIVITAS Forum Conference 2019. Dostopno na: <https://trimis.ec.europa.eu/event/civitas-forum-conference-2019>.



vključuje strateške ukrepe (na primer prednostno obravnavo javnega prevoza, kolesarjenja, lokalne mobilnosti, ozaveščanja, spodbujanja večmodalne mobilnosti, uporabe električne energije in strategije vzpostavitve parkirišč) in konkretne ukrepe (na primer podaljšanje tramvajske proge 7). Ukrepi temeljijo na državnih in mestnih zakonodajnih aktih. Akcijski načrt za trajnostno mobilnost mesta Gradec obravnava več področij (na primer prostorsko načrtovanje, okolje, infrastruktura in prometne storitve). Akcijski načrt mesta Gradec obravnava naslednje skupine ukrepov: strateške ukrepe, lokalne svežnje ukrepov in druge ukrepe. Ukrepi imajo višjo oceno, zlasti glede določanja prednostnih nalog, če bolje podpirajo doseganje ciljev. Največjo prednost so imeli ukrepi, ki naj bi se zaradi prometne varnosti izvajali na območju načrtovanja. Ukrepi iz glavnega načrta javnega prevoza imajo tudi zelo pomembno prednost glede potrebnih del načrtovanja in dodeljevanja infrastrukture.<sup>15</sup>

Pri izvajanju politik trajnostne mobilnosti imata glavno odgovornost dežela Štajerska in mesto Gradec, medtem ko je izvajanje železniških projektov razdeljeno med deželo in zvezno državo. Od leta 2000 do leta 2012 so se regionalne prometne zasnove izvedle na območju celotne Štajerske. Te prometne zasnove niso SUMP-i, temveč modeli prometne politike za celovit razvoj načinov prevoza na določenem območju (na primer javni prevoz, regionalni avtobusni promet, parkiraj in se pelji (angl. Park & Ride), javni prevoz v Gradcu, območja za pešce in kolesarjenje). Leta 2016 so bile zasnove regionalnega prometa preimenovane v načrte mobilnosti. Za deželo Štajersko so bili sprejeti štirje načrti mobilnosti.

Financiranje je strogo razdeljeno glede na vsebino med zvezno in deželno ravnijo. Večino izvedenih ukrepov, povezanih s trajnostno mobilnostjo v Gradcu, financira dežela Štajerska v sodelovanju z mestom Gradec (upravljanje mobilnosti v podjetjih, pogodbe o mobilnosti, zasnova regionalnega prometa v Gradcu in na območju Gradca). Pred začetkom vsake nove vlade na zvezni ravni se zberejo lokalne pobude, ki so opredeljene kot najbolj prednostne, in se nato financirajo iz zveznih virov.

#### IV. Vidik EU

Najvišji evropski strateški dokument za področje prometa, ki obsega trajnostno mobilnost, je **bela knjiga o evropski prometni politiki** z naslovom: *Načrt za enotni evropski prometni prostor - na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*<sup>16</sup>, ki ga je Evropska komisija sprejela že leta 2011. Načrt vključuje spodbude za vzpostavitev konkurenčnega prometnega sistema, povečuje mobilnost in odpravlja ovire na ključnih področjih. Novi načrt evropskega prometnega območja je namenjen krepitvi mobilnosti in med številnimi drugimi pomembnimi ukrepi predvideva uvedbo naslednjih ukrepov trajnostne mobilnosti do leta 2050:

- odstranitev vseh vozil na fosilna goriva iz mest;
- preusmeritev 50 % medkrajevne cestnega tovornega prometa na razdalji več kakor 300 km na druge načine, kakor sta železniški ali vodni promet (dosežen z učinkovitimi in zelenimi tovornimi koridorji), večina potniškega prometa na srednje razdalje pa bo morala potekati po železnici;
- dokončanje zelo kakovostnega in zmogljivega omrežja TEN-T na ravni EU in evropskega železniškega omrežja za velike hitrosti z ustreznim sklopom informacijskih storitev;
- načrtovanje ukrepov za spodbujanje naložb v prometno infrastrukturo in spremembo prometnih vzorcev v potniškem in tovornem prometu z usmeritvijo v krepitev gospodarske konkurenčnosti in zaposlovanja. Načrt je namenjen mestnemu in primestnemu prometu ter potovanjem na dolge razdalje;
- utemeljitev mestnega prevoza na javnem potniškem prometu s povečanjem pogostosti storitev, hoje in kolesarjenja ter
- izvajanje medmestnih potovanj predvsem z avtobusnim in železniškim prevozom, poleg

<sup>14</sup> Verkehr Steiermark. Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung. Kurzfassung. dostopno na: [http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/11293415\\_11160874/73734c02/RVK\\_G-GU\\_Kurzfassung.pdf](http://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/11293415_11160874/73734c02/RVK_G-GU_Kurzfassung.pdf)

<sup>15</sup> MOBILITÄTSKONZEPT GRAZ 2020 MASSNAHMENPROGRAMM. Dostopno na: [https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191\\_8038228/46b25ed3/20150622\\_ENDBERICHT\\_MOKO2020\\_MASSNAHMEN\\_BESCHLUSSFASUNG\\_NOV.2015.PDF](https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191_8038228/46b25ed3/20150622_ENDBERICHT_MOKO2020_MASSNAHMEN_BESCHLUSSFASUNG_NOV.2015.PDF)

<sup>16</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

zasnovanih večmodalnih postaj za potnike.

Z namenom spodbujanja premika k čistejšemu in bolj trajnostnemu prometu na urbanih območjih, je Evropska komisija decembra 2013 sprejela **sveženj za mobilnost v mestih**<sup>17</sup>. Trenutno je sicer v pripravi nov sveženj od leta 2021 ter naj bi bil pripravljen jeseni 2021, upošteval pa bo podobne cilje kakor prejšnji. Cilj obstoječega svežnja je okrepiti podporo evropskim mestom pri spoprijemanju z izzivi mestne mobilnosti z:

- izmenjavo izkušenj, predstavitev najboljših praks in spodbujanjem sodelovanja;
- zagotavljanjem ciljno usmerjene finančne podpore;
- osredotočanjem na raziskave in inovacije za zagotavljanje rešitev izzivov mobilnosti v mestih ter
- vključevanjem držav članic ter okrepitvijo mednarodnega sodelovanja.

Osrednji del svežnja za mobilnost v mestih je sporočilo **Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih**.<sup>18</sup> Dopolnjujejo ga priloga, ki določa načrte trajnostne mobilnosti v mestih, in štirje delovni dokumenti o mestni logistiki, predpisih o dostopu do mest, o uvajanju rešitev pametnega prometnega sistema na mestnih območjih in o varnosti v cestnem prometu.

Poleg tega okvir podnebne in energetske politike do leta 2030 določa potrebo po preučitvi instrumentov in ukrepov za celovit in tehnološko nevtralen pristop za spodbujanje zmanjšanja emisij in energetske učinkovitosti v prometu za vozila in plovila na alternativni pogon, vključno z električnim prevozom iz trajnostnih in čistih virov energije ter za obnovljive vire energije v prometu po letu 2020. To bo prispevalo k doseganju progresivnih ciljev, določenih v političnem okviru za leto 2030 za podnebje in energijo, k 40 % zmanjšanju toplogrednih plinov, vsaj 27 % deležu obnovljivih virov energije in vsaj 27 % povečanju energetske učinkovitosti do leta 2030.<sup>19</sup>

Generalni direktorat za mobilnost in promet (DG MOVE) je sprejel **Strateški načrt za obdobje 2020–2024**, v katerem je predstavljena vizija direktorata za petletno obdobje do leta 2024<sup>2</sup>. Glavni splošni cilji mobilnosti so:

1. evropski zeleni dogovor,
2. Evropa, pripravljena na digitalno dobo,
3. gospodarstvo za ljudi,
4. močnejša Evropa v svetu,
5. spodbujanje evropskega načina življenja,
6. nova spodbuda za evropsko demokracijo

V okviru omenjenih splošnih ciljev DG MOVE opredeljuje naslednje posebne cilje na področju transporta in mobilnosti:

- trajnostni promet, ki zmanjšuje vpliv prometa na okolje, omogoča bolj zdrave in čiste alternative za mobilnost ter povečuje uporabo trajnostnih in alternativnih goriv za kopenski, vodni in zračni promet,
- pametni in inovativni prometni sektor, ki spodbuja digitalizacijo in avtomatizacijo, podprt z ustreznimi finančnimi sredstvi,
- popolnoma povezljivo in povezano vseevropsko prometno omrežje z ustreznimi finančnimi sredstvi za trdno in sodobno evropsko prometno infrastrukturo s popolnoma obnovljeno povezljivostjo,
- učinkovit in dostopen notranji transportni trg, ki vodi v gospodarsko okrevanje in ga urejajo

<sup>17</sup> Evropska komisija (2013). Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih (<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2013/SL/1-2013-913-SL-F1-1.Pdf>)

<sup>19</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_en)

<sup>2</sup> European Commission, DG MOVE, Strategic Plan 2020-2024, [https://ec.europa.eu/info/system/files/move\\_sp\\_2020-2024\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/system/files/move_sp_2020-2024_en.pdf)

jasna pravila, ki se dosledno uporabljajo in izvajajo,

- enotna Evropska unija v sodelovanju s ključnimi partnerji in sosednjimi državami za izboljšanje povezljivosti, iskanje novih tržnih priložnosti in spodbujanje visokih in varnostnih standardov,
- zagotavljanje visoke ravni prometne varnosti in zaščite ter novi izzivi na področju varnosti in zaščite.

Ena zadnjih vodilnih pobud EU na področju trajnosti je nastala z **Evropskim zelenim dogovorom (angl. European Green Deal)**. Ta strategija določa cilje za preoblikovanje EU v bolj trajnostno družbo, v kateri do leta 2050 ne bo neto emisij toplogrednih plinov in kjer pogoj za gospodarsko rast ni raba energetskih virov. Evropska komisija je že sprejela jasno vizijo, kako doseči podnebno nevtralnost do leta 2050.<sup>21</sup> Prizadeva si spremeniti pristop k zdajšnjim izzivom držav članic, tako da bo prehod pravičen in vključujoč za vse.

Osrednje sporočilo Komisije je, da mora biti vsaka pobuda usklajena z Evropskim zelenim dogovorom, ki tudi določa novo strategijo za trajnostno in pametno mobilnost.<sup>22</sup> Promet povzroča četrtno emisij toplogrednih plinov v EU in ta delež se povečuje. Za doseganje podnebne nevtralnosti je treba do leta 2050 za 90 odstotkov zmanjšati emisije v prometu. Doseganje trajnostne mobilnosti, ki je temelj celostnega prometnega načrtovanja, pomeni, da so na prvem mestu uporabniki, ki se jim zagotovijo bolj dostopne, zdrave in čiste alternative v primerjavi z zdajšnjimi navadami mobilnosti.

Da bi se pobuda prenesla v prakso, je leta 2020 Evropska komisija sprejela **Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost, ki obravnava izziv vseh virov emisij**.<sup>23</sup> Ta strategija bo med drugim posebno pozornost namenila večmodalnemu prometu, ki ga je treba močno okrepiti. To bo izboljšalo učinkovitost prometnega sistema. Avtomatizirana in povezana večmodalna mobilnost bo imela vse večjo vlogo tudi s pametnimi sistemi za upravljanje prometa, ki jih bo omogočila digitalizacija.

Prispevek na področju prometa k evropskemu zelenemu dogovoru bodo vodila štiri načela:

- izboljšanje trajnosti prometnega sistema kot celote;
- omogočanje trajnostnih alternativnih rešitev državljanom in podjetjem v EU;
- spoštovanje načela »onesnaževalec plača« pri vseh načinih prevoza ter
- spodbujanje povezanosti in dostopa do prevoza za vse.<sup>24</sup>

Zato bodo v novi prometni strategiji prikazana naslednja štiri področja delovanja:

- povečanje uporabe čistih vozil in alternativnih goriv na cestah, v pomorstvu in letalstvu. Preučujejo se posebne pobude za zagotovitev razpoložljivosti morskih alternativnih goriv in trajnostnih letalskih goriv;
- povečanje deleža bolj trajnostnih načinov prevoza, kot so železnica in celinske plovne poti, in izboljšanje učinkovitosti celotnega prometnega sistema;
- spodbujanje pravih odločitev potrošnikov in praks z malo emisijami in
- naložbe v rešitve z nizkimi in ničelnimi emisijami, vključno z infrastrukturo.

In zadnje, prometni sistem in infrastruktura v EU bosta sposobna podpirati nove storitve trajnostne mobilnosti, ki lahko zmanjšajo zastoje in onesnaženje zlasti na urbanih območjih.<sup>25</sup> Promet bi moral onesnaževati občutno manj, zlasti v mestih. Razmerje med ukrepi bi moralo upoštevati emisije,

<sup>21</sup> A Clean Planet for all - A European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy (COM (2018) 773).

<sup>22</sup> A new forest strategy, extension of the emissions trading to the maritime sector and including climate action in all future trade agreements.

<sup>23</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF)

<sup>24</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2020-02-03-commissioner-valeans-speech-eu-strategy-mobility-and-transport\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2020-02-03-commissioner-valeans-speech-eu-strategy-mobility-and-transport_en)

<sup>25</sup> The Commission will help develop smart systems for traffic management and 'Mobility as a Service' solutions, through its financing instruments, such as the Connecting Europe Facility.

zastoje v mestih in izboljšani javni prevoz. Evropska komisija bo predlagala strožje standarde glede emisij onesnaževalcev zraka za vozila z notranjim zgorevanjem.

## **6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA**

### **6.1 Presoja administrativnih posledic**

#### **a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:**

Predlog zakona predvideva administrativne posledice na področju poslovanja javnih organov, in sicer dodatno potrebo po kadrih za izvajanje nalog, določenih v predlogu zakona.

Dodatni kader bo treba zagotoviti na ministrstvu, pristojnem za promet, ter na nekaterih občinah, kjer se še niso kadrovske okrepili za izvajanje nalog na področju celostnega prometnega načrtovanja. Naloge na ministrstvu, pristojnem za promet, so naslednje:

- nevladne organizacije na področju trajnostne mobilnosti: sodelovanje z NVO, vodenje evidence NVO za trajnostno mobilnost, sofinanciranje programov;
- državna celostna prometna strategija: vodja delovne skupine, delovna skupina; priprava DCPS; usklajevanje DCPS z RCPS; spremljanje izvajanja akcijskega programa, poročanje vladi;
- regionalna celostna prometna strategija: sodelovanje države/MZI pri pripravi RCPS; usklajevanje RCPS z regionalnimi razvojnimi programi;
- občinska celostna prometna strategija: sodelovanje z občinami glede zadev v pristojnosti države;
- upravljanje mestne logistike: svetovanje občinam;
- parkirna politika: svetovanje občinam;
- mobilnostni načrti: svetovanje ustanovam, občinam;
- presoja kakovosti celostnih prometnih strategij: sofinanciranje presoje; vodenje evidence in dodeljevanje presojevalcev po projektih; pregled poročil o presoji kakovosti; dodatno mnenje MZI ob morebitnem nesoglasju med občino in presojevalcem;
- spremljanje izvajanja CPS: vodenje evidence občin s sprejeto CPS in zbirke kazalnikov; priprava in objava letnega poročila;
- povezava promet/prostor: zagotovitev priprave in noveliranja smernic; strokovni pregled OPN, RPN, DPN, OPPN – skladnost z ZCPN; komunikacija z MOP – DPR;
- sofinanciranje priprave celostnih prometnih strategij in njihovih ukrepov: priprava programa ukrepov ter javnih razpisov in javnih naročil: JR RCPS, JR OCPS, JR infrastruktura, parkirna politika, mestna logistika, javna naročila za horizontalne ukrepe;
- subvencije/investicijski transferji: javni razpisi in pozivi za mobilnostne načrte, alternativna goriva;
- informiranje, ozaveščanje, izobraževanje: vzdrževanje spletne platforme za trajnostno mobilnost; usposabljanje oseb za izdelavo celostnih prometnih strategij, mobilnostnih načrtov in presojevalcev kakovosti.

Ocenjujemo, da za izvajanje teh nalog potrebujemo deset novih zaposlitev.

Na občinah bodo potrebovali usposobljeno osebje za pripravo občinskih in regionalnih celostnih prometnih strategij. Manjše občine se lahko dogovorijo za delitev dela in sestavijo strokovno skupino za celostno prometno načrtovanje na ravni več občin skupaj.

Celostno prometno načrtovanje se v Sloveniji vzpostavlja v skladu z usmeritvami EU in je dokaj novo področje na ravni države in občin. Zato se tudi na področju človeških virov vzpostavljajo skupine usposobljenih kadrov za izvajanje teh nalog.

Za zmanjšanje okoljskih bremen zaradi prometa in zagotavljanja prometne dostopnosti za vse ciljne skupine prebivalcev je treba zagotoviti zadostno število usposobljenih oseb za izvajanje nalog, določenih s tem zakonom.

#### **b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:**

Zakon ne bo imel posledic pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov.

## **6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki, in sicer za:**

Pričakuje se zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov v državi, kar bo ugodno vplivalo na podnebne spremembe. S celostnim prometnim načrtovanjem in sofinanciranjem ukrepov trajnostne mobilnosti se bodo zmanjšali negativni učinki prometa na okolje.

Z vidika organizacije dejavnosti v prostoru in rabe prostora se bo s celostnim prometnim načrtovanjem zagotavljala gospodarnejša raba prostora, ki bo stremela k alokacijam obstoječih prostorskih ureditev v naseljih v korist infrastrukture za aktivno mobilnost in javni prevoz. Tudi na državni ravni se bosta v skladu z načelom prednostnega upravljanja prometa zagotavljala gospodarnejša raba prostora in zmanjševanje uporabe osebnega avtomobila.

Več prostora za ljudi namesto avtomobilov in bolj kakovostno urejen javni prostor bosta omogočala ohranjanje tradicionalnega in hkrati razvoj sodobne prostorske identitete.

## **6.3 Presoja posledic za gospodarstvo, in sicer za:**

Pričakuje se pozitiven vpliv zakona na gospodarstvo zaradi naložb v projekte celostnega prometnega načrtovanja. S procesom celostnega prometnega načrtovanja se spodbujajo inovacije in raziskave. Z gradnjo infrastrukture za trajnostno mobilnost, kakor so površine za pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza ter drugih alternativnih oblik mobilnosti, se bo krepila konkurenčnost podjetij, ki delajo na tem področju. Podjetja, ki se bodo odločila za izdelavo in izvajanje svojih lastnih mobilnostnih načrtov, lahko znižajo poslovne stroške, saj prihranijo pri gradnji in vzdrževanju lastnih parkirišč. Spodbujanje ukrepov za aktivno mobilnost dokazano prispeva k bolj zdravim in zadovoljnim zaposlenim, kar ugodno vpliva na storilnost posamezne institucije.

Potrošniki in gospodinjstva bodo z gospodarnejšo rabo osebnega avtomobila ustvarili določene prihranke.

## **6.4 Presoja posledic za socialno področje, in sicer za:**

Pričakuje se, da bo imel predlog zakona pozitiven vpliv na področju bolj enakovredne obravnave državljanov z vidika prometne dostopnosti za vse socialne skupine. Predlog zakona uveljavlja celostni pristop načrtovanja razvoja prometa z vključevanjem javnosti v vseh ključnih fazah postopka. Na tak način omogoča uravnoteženo načrtovanje prometa, ki omogoča zadovoljevanje potreb vseh udeležencev v prometu. To pomeni nediskriminatorno oziroma enako obravnavo vseh družbenih skupin.

Na področju zaposlenosti in trga dela se bodo ustvarila nova delovna mesta tako na področju celostnega načrtovanja prometa kakor tudi na področju vključevanja javnosti ter izvajanja ukrepov v obliki storitev ali gradnje.

Zaradi spodbujanja aktivne mobilnosti zaradi zmanjšanja uporabe osebnega avtomobila predlog zakona prispeva tudi k boljšemu javnemu zdravju.

## **6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja, in sicer za:**

Pričakuje se, da bo predlog zakona pozitivno vplival na dokumente razvojnega načrtovanja. Predlog zakona določa obveznost priprave občinskih celostnih prometnih strategij za mestne občine in spodbude za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij za druge občine ter regionalne celotne prometne strategije. Prav tako predvideva pripravo državne celostne prometne strategije, s čimer bo vplival tudi na strategije in programe ter druge razvojne aktivnosti države in lokalnih skupnosti, ki bodo morali pri načrtovanju in izvajanju razvojnega načrtovanja upoštevati izhodišča državne celostne prometne strategije.

Ker je Zakon o celostnem prometnem načrtovanju prvi tovrstni zakon, ki ga sofinancira Evropska unija v okviru programa strukturnih reform, lahko pričakujemo vpliv na razvojne dokumente EU.

#### **6.6 Presoja posledic za druga področja**

Zakon ne bo imel posledic na drugih področjih.

#### **6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:**

a) Predstavitev sprejetega zakona:

S predlogom zakona bodo seznanjeni mediji, objavljen pa bo na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo RS in na slovenski platformi za trajnostno mobilnost ter bo namenjen širši in strokovni javnosti. Posebne delavnice ne bodo potrebne in niso predvidene.

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa:

Ministrstvo za infrastrukturo bo spremljalo izvajanje zakona in podzakonskih predpisov. Metode za spremljanje doseganja ciljev in merila za ugotavljanje doseganja ciljev bodo določeni v državni celostni prometni strategiji. Časovni okvir je določen s predlogom zakona.

#### **6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona**

### **7. PRIKAZ SODELOVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA:**

Predlog zakona je bil pripravljen v skladu z načeli sodelovanja javnosti, ki je bila vključena v pripravo predpisa v njegovi najzgodnejši fazi priprave in nato v vseh ključnih fazah nastanka predpisa.

Prvo delavnico za pripravo zakona je organiziralo Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije v okviru 4. nacionalne konference o trajnostni mobilnosti, na kateri je bilo 12. februarja 2020 več kakor 200 udeležencev. Delavnica je bila izvedena v dveh zaporednih ponovitvah in je bila namenjena pripravi osnutka zakona. Udeleženci iz strokovne javnosti, z ministrstev in nevladnih organizacij so podali predloge glede vsebine zakona.

Nato je 15. julija 2020 potekala obravnava vsebinskih predlogov zakona v okviru delovne skupine za trajnostno mobilnost. Podrobnejša zasnova je bila predstavljena 16. septembra 2020 na drugi delavnici za strokovno javnost, nevladne organizacije in ministrstva, ki so podali konkretne usmeritve in mnenja za pripravo zakona.

Zakon je bil pred javno obravnavo poslan v pripombe Ministrstvu za okolje in prostor RS – Direktoratu za prostor in v interno usklajevanje Ministrstvu za infrastrukturo RS.

Na podlagi vseh teh obravnav je bil pripravljen končni osnutek predpisa, ki je bil poslan v javno obravnavo 17. februarja 2021. Javna obravnava je trajala do 22. marca 2021.

Predpis je bil objavljen na naslednjih spletnih naslovih:

E-demokracija, predlogi predpisov:

<https://e-uprava.gov.si/drzava-in-druzba/e-demokracija/predlogi-predpisov.html>

Na spletnih straneh Ministrstva za infrastrukturo in na spletni platformi za trajnostno mobilnost je bila objavljena novica o javni obravnavi zakona s povezavo na spletno stran E-demokracija.

V fazi javne obravnave smo prejeli pripombe 27 različnih dajalcev, in sicer so največ pripomb in predlogov podali: Zbornica za arhitekturo in prostor Slovenije, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, ELES, Zavod DOSTOP, Zveza paraplegikov Slovenije, BORZEN, Zveza društva slepih in slabovidnih Slovenije, Društvo za električna vozila Slovenije – DEVS, Koalicija za trajnostno prometno politiko, Kolesarska zveza Slovenije, EKO sklad, Zveza občin Slovenije, Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije, Zveza mestnih občin Slovenije in Center energetske učinkovitih rešitev.

Ministrstvo za infrastrukturo je pregledalo in obravnavalo vse prejete pripombe in jih večinoma tudi upoštevalo, če niso bile v nasprotju s pravnim redom Republike Slovenije in EU ter sistemskimi rešitvami predloga zakona.

#### **8. PODATEK O ZUNANJEM STROKOVNJAKU OZIROMA PRAVNI OSEBI, KI JE SODELOVALA PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA, IN O ZNESKU PLAČILA ZA TA NAMEN:**

Pri pripravi predpisa je sodeloval Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani.

Finančna sredstva je zagotovila Evropska komisija – DG REFORM.

#### **9. NAVEDBA, KATERI PREDSTAVNIKI PREDLAGATELJA BODO SODELOVALI PRI DELU DRŽAVNEGA ZBORA IN DELOVNIH TELES**

- Jernej Vrtovec, minister,
- Blaž Košorok, državni sekretar,
- Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko,
- mag. Milena Černilogar Radež, vodja Sektorja za trajnostno mobilnost in prometno politiko,
- mag. Polona Demšar Mitrovič, sekretarka, Sektor za trajnostno mobilnost in prometno politiko,
- Boštjan Zuljan, Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani.

## **II. BESEDILO ČLENOV**

**Osnutek 20. 7. 2021**

### **ZAKON O CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU**

#### **I. poglavje: SPLOŠNE DOLOČBE**

##### **1. člen (predmet zakona)**

Ta zakon ureja cilje in načela celostnega prometnega načrtovanja, vrste celostnih prometnih strategij, njihovo vsebino in postopek priprave, presojo kakovosti ter povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja. Zakon določa tudi pravila o sofinanciranju ukrepov celostnega prometnega načrtovanja in finančnih spodbudah za izvajanje ukrepov na podlagi tega zakona ter pristojnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja.

##### **2. člen**

### **(namen celostnega prometnega načrtovanja)**

(1) Namen celostnega prometnega načrtovanja je vzpostavitev sistema za uresničevanje prometne politike v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne povezanosti in varstva okolja. S celostnim prometnim načrtovanjem se prispeva zlasti k:

- izboljšanju učinkovitosti in uravnoveženosti prometnega sistema in njegovih podsistemov;
- učinkovitejšemu upravljanju prometnega povpraševanja;
- izboljšanju dostopnosti v prometnem sistemu za vse prebivalce zaradi enakovrednega dostopa do dobrin;
- zmanjšanju škodljivih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje zaradi emisij toplogrednih plinov, obremenitev s hrupom in onesnaževanja zraka;
- ohranjanju kulturne dediščine;
- telesni dejavnosti z omogočanjem aktivne mobilnosti;
- izboljšanju kakovosti prometnih omrežij;
- povečanju kakovosti bivanja in prometne varnosti.

(2) Država in občine pri sprejemanju politik, strategij, programov, načrtov in splošnih pravnih aktov ter izvajanju drugih zadev iz svojih pristojnosti uravnavajo njihove vplive na promet tako, da prispevajo k doseganju ciljev iz prejšnjega odstavka. Država in občine zagotavljajo usklajenost odločitev iz njihovih pristojnosti z oblikovanjem in izvajanjem usklajenih celostnih prometnih strategij.

### **3. člen (pomen izrazov)**

(1) Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, pomenijo:

1. »aktivna mobilnost« sta hoja in kolesarjenje ter druge oblike mobilnosti, ki vključujejo telesno dejavnost (na primer skiro, rolka);
2. »brezemisijska cona« je območje brez dostopa za vozila z motorji na notranje izgorevanje. Dovoljen je dostop za brezemisijska vozila pod pogoji, določenimi na tem območju;
3. »celostna prometna strategija« je strateški dolgoročni razvojni dokument za doseganje ciljev celostnega prometnega načrtovanja, ki so določeni s tem zakonom na ravni države, prometnih ali problemskih regij in občin;
4. »celostno prometno načrtovanje« je strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim so enakovredno obravnavani vsi prometni načini ter v oblikovanje katerega se vključuje tudi javnost. Temelji na viziji in ciljnih, rezultatih analize in spremljanja stanja prometnega sistema, vrednotenja učinkov ukrepov in vključevanju drugih področij načrtovanja z vplivi na promet;
5. »celostno upravljanje prometa« je urejanje in usmerjanje razvoja prometa na način, ki daje prednost razvoju trajnostnih oblik mobilnosti na vseh ravneh;
6. »eksterni stroški prometa« so stroški, ki jih ne krijejo povzročitelji v prometu in bremenijo celotno družbo. Obsegajo stroške za infrastrukturo, ki se ne



zaračunavajo uporabnikom, stroške za onesnaževanje okolja in negativne vplive na naravo, podnebne spremembe, hrup ter osebno in gmotno škodo, ki jo povzroča promet, vključno s stroški zdravstva zaradi prometa ter zamud zaradi prometne zasičenosti in drugih prometnih zastojev;

7. »konsolidacija tovara« je združevanje večjega števila manjših tovorov v zbirnem (konsolidacijskem) centru urbanega območja (večje mestno ali drugo regionalno središče) na obrobju mesta (mestnega jedra) za tovore, namenjene v območje ali iz njega, z namenom zmanjševanja števila opravljenih prevozov v okviru posameznih logističnih verig;
8. »mikromobilnost« so vse oblike mobilnosti s prevoznimi sredstvi brez motorja ali z lahкими motornimi vozili. Praviloma prevozno sredstvo uporablja ena oseba (na primer kolesa, električna kolesa, skiroji in električni skiroji, rolke);
9. »mobilnost« je lastnost in zmožnost mobilnih oseb ali blaga, da se svobodno in z lahkoto premikajo glede na potrebe in ne glede na potovalni način;
10. »mobilnostni načrt« je dokument, ki celovito obravnava prometno dostopnost določene lokacije (na primer ustanove, novogradnje, deli naselja, rekreacijska območja) ali dogodka (na primer prireditve, izredni dogodki ali dela na infrastrukturi) s ciljem izboljšanja dostopnosti lokacije in spreminjanja potovalnih navad uporabnikov, kar se doseže z upravljanjem prometa in izboljšanjem razmer za trajnostne potovalne načine;
11. »območje prijaznega prometa« je del mesta ali naselja, skozi katero ali katerega ne poteka tranzitni promet, lokalni motorni promet je umirjen in z začetkom ali ciljem v območju, omrežje poti za aktivno mobilnost pa je gosto in povezano;
12. »parkirni normativ« je zahteva za zagotavljanje določenega največjega ali najmanjšega števila parkirnih mest glede na zmogljivost objekta ali prostorske ureditve;
13. »potovalni način« je način premikanja ljudi glede na sredstvo, ki se pri tem uporablja, kakor so na primer hoja, kolesarjenje in druge oblike aktivne mobilnosti, javni prevoz, osebni motorni promet;
14. »potniško vozlišče« pomeni postajo javnega prevoza ali drugo točko, ki omogoča prestop med vsaj tremi različnimi potovalnimi načini, od katerih se vsaj eden od njih izvaja v obliki rednega javnega prevoza;
15. »problemska regija« je geografsko zaključeno območje, opredeljeno z razvojno težavo ali več skupnimi razvojnimi težavami, ki se odražajo v prometu;
16. »promet« je premikanje oseb, vozil ali blaga po prometnih poteh;
17. »prometna dostopnost« je časovna ali prostorska oddaljenost med kraji in drugimi točkami v prostoru (na primer med krajem bivanja in postajališčem javnega prevoza ali zaposlitvenega središča);
18. »prometna infrastruktura« so objekti in naprave, ki so potrebni za izvajanje prometa oziroma mobilnosti;
19. »prometni način« je skupni izraz za potovalni način in prevoz tovara;
20. »prometno načrtovanje« je področje načrtovanja, ki se ukvarja z delovanjem, zagotavljanjem in načrtovanjem prometne infrastrukture v prostoru ter organiziranja prometnih storitev z namenom zagotavljanja dostopnosti in mobilnosti prebivalcev in tovara;

21. »prometna regija« je območje, ki ga opredeljuje funkcija prometnih tokov in predstavlja gravitacijsko območje enega ali več centralnih naselij, v katerih se gospodarski in družbeni procesi v prostoru odražajo v prometnih povezavah in interakcijah med kraji skozi pretok ljudi, blaga, storitev in informacij ter na določenem območju ustvarjajo komplementarno celoto;
22. »prometni sistem« je sistem, ki zagotavlja mobilnost ljudi in blaga ter zajema prometno infrastrukturo, prevozna sredstva, prometne tokove in prometne načine;
23. »prometni tok« je več vozil (prometni tok vozil) ali pešcev (prometni tok pešcev), ki se gibljejo v isto smer;
24. »ranljivi udeleženci v prometu« so predvsem nemotorizirani udeleženci v prometu, ki so v primeru prometnih nesreč bolj izpostavljeni poškodbam. To so predvsem pešci in kolesarji, med njimi pa še posebej otroci, starostniki in funkcionalno ovirane osebe;
25. »struktura prometnih načinov« pomeni deleže posameznih prometnih načinov v prometnem toku;
26. »trajnostna mobilnost« je premikanje na trajnostni način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza, pogon na alternativna goriva in druge oblike mobilnosti, ki manj obremenjujejo okolje in s katerimi se zagotavlja učinkovita in enakopravna prometna dostopnost za vse. Poudarek je na omejevanju osebnega motornega prometa in porabi energije, zmanjševanju ogljičnega odtisa in onesnaževanja ter spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov z uporabo obnovljivih virov energije;
27. »trajnostni promet« je promet s prometnimi načini, ki manj obremenjujejo okolje in prostor, na enoto prevoza porabijo manj energije ali za pogon uporabljajo obnovljive vire energije;
28. »večmodalnost« je možnost uporabe različnih potovalnih načinov ali prevoznih sredstev na posamezni izbrani poti;
29. »veliki generator prometa« pomeni lokacijo, ki je v prostoru velik izvor ali ponor prometa, na primer veliko podjetje, zdravstvena in vzgojno-izobraževalna ustanova, trgovsko središče, kulturna ustanova, turistični in rekreativni center, velika prireditel in velik stanovanjski kompleks ali mestna četrt;
30. »zadnji kilometer« je prvi in zadnji del vsakega sestavljenega potovanja ali prevoza; na primer »od vrat« do potniškega terminala ali distribucijskega centra ali obratno.

(2) Izrazi s področja urejanja prostora, katerih pomen ni določen v prejšnjem odstavku, pomenijo enako kakor izrazi, določeni v zakonu, ki ureja urejanje prostora.

#### **4. člen (kratice)**

Kratice, uporabljene v tem zakonu, pomenijo:

- DCPS: državna celostna prometna strategija;
- RCPS: regionalna celostna prometna strategija na ravni prometne ali problemske regije;

- OCPS: občinska celostna prometna strategija.

## **5. člen**

### **(pristojnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja)**

(1) Za celostno prometno načrtovanje in izvajanje celostnih prometnih strategij so pristojne država in občine.

(2) Ministrstvo, pristojno za promet (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo), usmerja in spremlja razvoj celostnega prometnega načrtovanja v Republiki Sloveniji ter sodeluje pri njem, pripravlja programe, smernice in priročnike za celostno prometno načrtovanje in sprejetje drugih ukrepov, ki vplivajo na izboljšanje prakse in odpravo težav na področju prometa, ter opravlja druge naloge, določene s tem zakonom. Ministrstvo tudi spodbuja ozaveščanje, informiranje in izobraževanje o celostnem prometnem načrtovanju.

## **6. člen**

### **(nevladne organizacije v javnem interesu na področju trajnostne mobilnosti)**

(1) Nevladna organizacija na področju trajnostne mobilnosti pridobi status nevladne organizacije v javnem interesu, če izpolnjuje pogoje po zakonu, ki ureja status nevladne organizacije v javnem interesu, in če deluje na vsaj enem od področij trajnostne mobilnosti.

(2) Ministrstvo lahko glede projektov, ki jih sofinancira država, od občine zahteva, da pridobi mnenje nevladne organizacije v javnem interesu na področju trajnostne mobilnosti glede vprašanj, povezanih s področjem in območjem njenega delovanja.

(3) Ministrstvo lahko sofinancira programe nevladnih organizacij v javnem interesu na področju trajnostne mobilnosti.

## **II. poglavje: NAČELA CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA**

## **7. člen**

### **(načelo trajnostnega prometa)**

(1) S celostnim prometnim načrtovanjem se spodbuja razvoj trajnostnega prometa, katerega cilj je spremeniti strukturo prometnih načinov v korist bolj trajnostnih oblik mobilnosti, ki so energetske učinkovitejše, prispevajo h gospodarni rabi prostora ter povzročajo manj izpustov toplogrednih plinov, hrupa in drugih onesnaževal kakor prevozna sredstva na fosilna goriva.

(2) Razvoj trajnostnega prometa se spodbuja zlasti tako, da se zagotavljajo pogoji za večjo uporabo vseh oblik trajnostnega prometa, da se okrepi razvoj javnega potniškega prometa, da se spodbujajo rešitve za oblike mobilnosti, ki

nadomeščajo ali zmanjšujejo uporabo osebnih vozil, in da se oblikujejo rešitve za druge oblike mobilnosti, ki koristijo ciljem iz prejšnjega odstavka.

## **8. člen** **(načelo prednostnega upravljanja prometa)**

(1) V okviru celostnega prometnega načrtovanja je treba prednostno zagotoviti boljši izkoristek obstoječe prometne infrastrukture in ukrepov upravljanja prometa pred vlaganji v nove infrastrukturne zmogljivosti.

(2) Učinkovito upravljanje prometa ima pri primerljivih stroških v primeru povečevanja prometa prednost pred zagotavljanjem novih infrastrukturnih zmogljivosti.

## **9. člen** **(načelo celostnega pristopa)**

(1) Celostno prometno načrtovanje temelji na pristopu, da je treba vse vrste prometa uravnotežiti in povezati v učinkovit trajnostni prometni sistem.

(2) Celostni pristop upošteva razvojne potrebe različnih vrst prometa in jih usklajuje z možnostmi za izvajanje investicij ter doseganje širših okoljskih, družbenih in gospodarskih koristi, na podlagi katerih se oblikujejo usklajene prometna, prostorska, energetska in okoljska oziroma podnebna politika.

(3) Celostni pristop izhaja iz vizije in ciljev razvoja prometnega sistema, s katerimi se določajo prednostne naloge, presoja ukrepov ter opredelita spremljanje in vrednotenje učinkov.

## **10. člen** **(načelo prometne dostopnosti)**

(1) Država in občine zagotovijo, da se s prometnim sistemom zagotavlja ustrezna prometna dostopnost vsem prebivalcem, pri čemer se posebna pozornost nameni ranljivim udeležencem v prometu.

(2) S celostnim prometnim načrtovanjem se zagotavlja optimalna usklajenost prometnega sistema s potrebami ljudi po mobilnosti in potrebami gospodarstva po oskrbi oziroma transportni logistiki.

## **11. člen** **(načelo vključevanja eksternih stroškov prometa)**

(1) Pri celostnem prometnem načrtovanju se upoštevajo tudi eksterni stroški posameznih vrst prometa in se spodbuja sprejemanje ukrepov, ki udeležajo na čelo, da morajo uporabniki prometne infrastrukture v čim večjem obsegu kriti celotne eksterne stroške prometa.

(2) Pri načrtovanju razvoja prometa se zagotavljajo pošteni konkurenčni pogoji za vse prometne načine.

## **12. člen** **(načelo gospodarnosti z viri)**

Načrtovanje razvoja prometa upošteva cilje smotrne rabe prostora, finančnih in energetskih virov ter ohranjanja okolja, narave in naravnih virov.

## **13. člen** **(načelo sodelovanja)**

(1) Pri celostnem prometnem načrtovanju država in občine ter drugi udeleženci celostnega prometnega načrtovanja v okviru svoje organiziranosti in pristojnosti sodelujejo in se usklajujejo.

(2) Pri iskanju in usklajevanju interdisciplinarnih rešitev je treba zagotoviti, da predlagane in izvedene rešitve prispevajo k izboljšanju pogojev za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, k večji prometni dostopnosti, varnosti in višji kakovosti bivanja.

## **14. člen** **(načelo vključevanja javnosti)**

(1) Pristojni organi morajo pri odločanju in sprejemanju celostnih prometnih strategij vključiti javnost v zgodnje in učinkovito sodelovanje v celotnem procesu priprave in izvajanja celostnih prometnih strategij.

(2) Pri vključevanju javnosti se zagotovi javna dostopnost do vseh informacij v zvezi s pripravo celostnih prometnih strategij in zainteresiranim omogoči vpogled v vso dokumentacijo v vseh fazah priprave celostnih prometnih strategij v skladu z zakonom, ki ureja dostop do informacij javnega značaja.

### **III. poglavje: CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE**

#### **1. Skupne določbe**

## **15. člen** **(celostne prometne strategije)**

(1) Celostno prometno načrtovanje se izvaja s celostnimi prometnimi strategijami na državni, regionalni in občinski ravni.

(2) S celostnimi prometnimi strategijami se v skladu z načeli celostnega prometnega načrtovanja določijo usmeritve glede razvoja prometa.

(3) Celostne prometne strategije vsebujejo naslednje splošne zahteve:

- analizo stanja,
- ključne dosežke in izzive,
- vizijo,
- cilje,
- strateške usmeritve za posamezne prometne podsisteme,
- ukrepe, časovni načrt, finančne vire in nosilce za njihovo izvedbo,
- vključevanje javnosti,
- načrt spremljanja in vrednotenja izvajanja celostnih prometnih strategij ter učinkov ukrepov.

(4) Priprava celostnih prometnih strategij izhaja iz potrebe po uskladitvi ciljev in prednostnih nalog, ki jih določajo strateški in razvojni dokumenti z različnih področij, na primer s področja prometa, varstva okolja, urejanja prostora, kulture, varovanja in krepitve zdravja, dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe, rabe obnovljivih virov energije in energetske učinkovitosti, prilagajanja na podnebne spremembe ter varstveni cilji s področja ohranjanja narave.

(5) Celostne prometne strategije so medsebojno usklajene, pri čemer mora biti RCPS usklajena z DCPS in državnim akcijskim programom za izvajanje DCPS, OCPS pa mora biti usklajena z DCPS in RCPS ter akcijskimi programi za njihovo izvajanje.

(6) Minister podrobneje predpiše vsebino, obliko, način priprave in financiranja celostnih prometnih strategij, način spremljanja njihove kakovosti ter učinkov ukrepov.

## **2. Celostno prometno načrtovanje na državni ravni**

### **16. člen (državna celostna prometna strategija)**

(1) DCPS je krovni strateški dokument države s področja prometa, prometne infrastrukture, usmerjanja razvoja in upravljanja prometa.

(2) Poleg splošnih zahtev iz tretjega odstavka prejšnjega člena DCPS vsebuje zlasti:

- dolgoročno zasnovo razvoja državnega prometnega sistema;

- usmeritve za upravljanje prometa na državni ravni;
- povezavo s strategijo razvoja Slovenije;
- povezavo s strategijo prostorskega razvoja Slovenije;
- povezavo z dolgoročno podnebno strategijo;
- povezavo z Nacionalnim programom varstva okolja;
- določitev prometnih in problemskih regij;
- zasnovo razvoja državne prometne infrastrukture;
- zasnovo razvoja javnega potniškega prometa;
- zasnovo spodbujanja aktivne mobilnosti;
- zasnovo razvoja infrastrukture za alternativna goriva v prometu;
- zasnovo navezovanja na vseevropsko prometno omrežje;
- zasnovo navezovanja na druga mednarodna prometna omrežja in prometna omrežja sosednjih držav;
- sistem spremljanja kazalnikov s področja prometa.

(3) DCPS določa tudi strateške usmeritve in izhodišča za celostno prometno načrtovanje na regionalni in občinski ravni.

### **17. člen (priprava in sprejetje DCPS)**

(1) DCPS pripravi ministrstvo in jo na predlog Vlade Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada) sprejme Državni zbor Republike Slovenije.

(2) DCPS se pripravi za obdobje, ki je usklajeno s strategijami na področju podnebne politike in prostorskega načrtovanja.

### **18. člen (akcijski načrt za izvajanje DCPS)**

(1) Za izvajanje DCPS ministrstvo pripravi sedemletni državni akcijski načrt, ki ga sprejme vlada.

(2) V državnem akcijskem načrtu se določijo zlasti:

- temeljni cilji, ukrepi, kazalniki in roki za doseg ciljev na posameznih področjih prometnega sistema;
- nosilci ukrepov;
- okvirni obseg sredstev za izvedbo ukrepov in predvideni viri financiranja ter
- način nadzora nad izvajanjem akcijskega načrta in njegovega spremljanja.

(3) Državni akcijski načrt ministrstvo ovrednoti vsaki dve leti in ga posodobi po postopku, predvidenem za njegovo sprejetje.

(4) Ministrstvo vsaki dve leti poroča vladi o izvajanju akcijskega načrta DCPS.

### **3. Celostno prometno načrtovanje na regionalni ravni**

#### **19. člen (regionalna celostna prometna strategija)**

(1) RCPS je sedemletni strateški razvojni dokument prometne ali problemske regije (v nadaljnjem besedilu: regija) o usmerjanju razvoja in upravljanju prometa na njenem območju.

(2) Z RCPS se država in občine na območju regije dogovorijo in uskladijo o ciljih in prednostnih nalogah razvoja prometa v posamezni regiji.

(3) Poleg splošnih zahtev iz tretjega odstavka 15. člena tega zakona RCPS vsebuje predvsem naslednje vsebine:

- usklajeni načrt povezovanja občinskih projektov s področja prometa, ki za u činkovito izvajanje potrebujejo regijski pristop,
- akcijski načrt,
- povezavo z regionalnim prostorskim planom,
- medsebojno usklajevanje različnih prometnih načinov in dajanje prednosti večmodalnosti,
- razvoj prometne infrastrukture regionalnega pomena,
- razvoj infrastrukture za alternativna goriva v prometu regionalnega pomena,
- upravljanje prometa na ravni regije,
- opredelitev vloge javnega potniškega prometa in kolesarjenja,
- povezave prometnega sistema regije s sosednjimi regijami,
- opredelitev ukrepov države in občin za doseganje skupnih ciljev.

(4) Usmeritve in odločitve se prednostno podajo glede na pomembne razvojne možnosti ali prometne težave v regiji. V skladu z dogovorom med državo in občinami se v RCPS določijo regijski projekti, ki se sofinancirajo iz državnega proračuna v skladu z javnofinančnimi zmožnostmi in dogovorjenimi prednostnimi nalogami v finančnem načrtu ministrstva.

(5) RCPS sprejmejo občine v soglasju z ministrom.

(6) Pri pripravi regionalnih razvojnih programov za območja razvojnih regij, ki se sprejmejo na podlagi predpisa, ki ureja spodbujanje skladnega regionalnega razvoja, ter regionalni prostorski plani, ki se sprejemajo na podlagi predpisov o urejanju prostora, se smiselno upoštevajo usmeritve iz RCPS, ki posegajo na območja razvojnih regij.

#### **20. člen (priprava, sprejetje in izvajanje RCPS)**



(1) Udeležene občine pred začetkom postopka priprave RCPS sklenejo dogovor, s katerim uredijo obveznosti glede priprave, sprejetja in izvajanja RCPS. Z dogovorom določijo tudi pripravljavca in izvajalca spremljanja izvajanja RCPS. Občine se lahko za opravljanje nalog priprave, izvajanja in spremljanja izvajanja RCPS dogovorijo z regionalno razvojno agencijo ali drugim usposobljenim pripravljavcem iz 41. člena tega zakona.

(2) Pripravljavec vodi postopek priprave RCPS in usklajuje interese med občinami ter med državo in občinami v regiji. Pripravljavec si mora prizadevati za sodelovanje vseh udeležencev pri načrtovanju razvoja prometa in urejanju prostora ter zagotoviti zgodnje in učinkovito obveščanje ter sodelovanje javnosti.

(3) Regijski projekti, ki se načrtujejo z RCPS, se lahko vključijo v regionalne razvojne programe razvojnih regij in dogovore o razvoju regij v skladu s predpisom, ki ureja spodbujanje skladnega regionalnega razvoja.

#### **4. Celostno prometno načrtovanje na občinski ravni**

##### **21. člen (občinska celostna prometna strategija)**

(1) OCPS je petletni temeljni strateški dokument občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju.

(2) Z OCPS občina v okviru svojih pristojnosti in v skladu z DCPS in RCPS poleg splošnih zahtev iz tretjega odstavka 15. člena tega zakona določi predvsem:

- razvoj prometne infrastrukture lokalnega pomena in njeno povezavo s sosednjimi občinami;
- povezavo z občinskim prostorskim aktom in drugimi strateškimi dokumenti na ravni občine;
- izhodišča za pripravo mobilnostnih načrtov za izbrane lokacije;
- celostno upravljanje prometa na občinski ravni v odnosu do sosednjih občin;
- akcijski načrt.

(3) Sprejetje OCPS je obvezno za mestne občine.

(4) OCPS sprejme občinski svet na predlog župana.

##### **22. člen (aktivna mobilnost)**

(1) Za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje občine v OCPS načrtujejo razvoj sklenjene mreže površin za pešce in kolesarje in jo, kadar je to primerno in mogoče, umestijo ločeno od glavnih koridorjev, ki so namenjeni motornemu

prometu.

(2) Infrastruktura za hojo in kolesarjenje se prednostno razvija in povezuje v smeri velikih generatorjev prometa, vzgojno-izobraževalnih ustanov, rekreacijskih območij, območij večje poselitvene gostote in potniških vozlišč.

(3) OCPS opredeli hierarhijo omrežja za hojo in kolesarjenje ter minimalne standarde glede na vrsto povezave.

(4) OCPS opredeli izhodišča za univerzalno gradnjo in oblikovanje javnih površin ter drugih površin za pešce in prednostne naloge pri odpravi arhitekturnih ovir.

### **23. člen (upravljanje mestne logistike)**

(1) Občine lahko z namenom zagotavljanja trajnostnega prevoza tovora za geografsko zaključena območja sprejmejo načrt upravljanja mestne logistike.

(2) Načrt upravljanja mestne logistike opredeli:

- vizijo razvoja mestne logistike,
- strateške cilje mestne logistike,
- geografsko območje načrta,
- analizo stanja,
- model upravljanja mestne logistike,
- ukrepe,
- akcijski načrt,
- načrt spremljanja in vrednotenja.

(3) Za mestne občine z več kakor 100.000 prebivalci je načrt upravljanja mestne logistike obvezen.

(4) Druge občine lahko vsebino upravljanja mestne logistike vključijo v OCPS.

(5) Načrt upravljanja mestne logistike sprejme občinski svet na predlog župana. Načrt upravljanja mestne logistike mora biti usklajen z OCPS.

(6) Sredstva za pripravo z zakonom obveznih načrtov upravljanja mestne logistike se zagotavljajo v državnem proračunu.

(7) Načrt upravljanja mestne logistike je pogoj za sofinanciranje javne infrastrukture za zagotavljanje konsolidacije tovora v mestu iz državnega proračuna.

(8) Minister podrobneje predpiše vsebino, obliko in način priprave načrtov upravljanja mestne logistike.

## **24. člen** **(parkirna politika v občinah)**

(1) Občine, ki izdelajo OCPS, vključijo vanj tudi cilje in ukrepe parkirne politike, ali v skladu z OCPS pripravijo načrt izvajanja parkirne politike.

(2) Za mestne občine je načrt izvajanja parkirne politike obvezen.

(3) V načrtu izvajanja parkirne politike se opredelijo ukrepi parkirne politike, najmanj pa:

- parkirni režimi,
- območja s parkirnimi režimi in časovni načrt njihovega uvajanja,
- parkirni normativi,
- cenovna politika parkiranja,
- sistem P + R, če je predviden,
- usmeritve za umeščanje parkirnih mest na javne površine na javnih površinah in gradbena zemljišča stavb ali druga zemljišča in njihovo ukinjanje na teh površinah,
- pogoji za oddajanje zasebnih parkirnih mest v najem.

(4) Ukrepe parkirne politike občine izvajajo z odloki.

(5) Minister podrobneje predpiše vsebino načrta izvajanja parkirne politike.

## **25. člen** **(uporaba naprav za samodejno prepoznavanje vozil pri nadzoru pravnega parkiranja vozil in upravičenega dostopa do območij z omejenim prometom)**

(1) Občina lahko z namenom učinkovitega nadzora nad upravičenim dostopom v območja omejitev in nad pravilnim parkiranjem vozil na javnih parkirnih mestih izvaja nadzor z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o vozilih, nameščenimi ali vgrajenimi na, ob ali v vozišče ceste oziroma cestno telo, ali z napravami, nameščenimi na ali v vozila pristojnih služb. Z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o vozilih se lahko zbirajo samo osebni podatki iz drugega odstavka tega člena.

(2) Upravljevec zbirke podatkov o dostopu in parkiranju vozil je pristojni prekrškovni organ občine. Za opravljanje nadzora nad dostopom ali parkiranjem z napravami iz prvega odstavka tega člena in za izvedbo postopka o prekršku pristojni prekrškovni organ pridobiva, zbira, obdeluje in upravlja naslednje podatke:

- osebno ime lastnika vozila ali ime podjetja, naslov stalnega ali za

časnega prebivališča oziroma sedeža, EMŠO, če je fizična oseba tujec, njene rojstne podatke, matična številka pravne osebe, zaposlitev odgovorne osebe,

- slikovne posnetke vozila v delu, ki omogoča prepoznavo registrske označbe vozila in samega vozila.

(3) Pri pridobivanju, zbiranju, obdelovanju in vodenju osebnih podatkov iz prejšnjega odstavka pristojni nadzorni organ ravna v skladu z določbami zakona, ki ureja varstvo osebnih podatkov.

(4) Podatke iz drugega odstavka tega člena lahko pristojni prekrškovni organ obdeluje v tolikšnem obsegu in trajanju, kolikor je to nujno potrebno za izvedbo nadzora in postopka o prekršku, vendar najdlje tri leta od njihove pridobitve. Po poteku roka iz prejšnjega stavka se podatki izbrišejo.

(5) Ne glede na prejšnji odstavek se slikovni posnetki vozila iz druge alineje drugega odstavka tega člena, ki ne bodo uporabljeni za dokazovanje prekrškov, brišejo takoj, ko je to mogoče, najpozneje pa v 30 dneh od njihovega nastanka.

## **26. člen**

### **(mobilnostni načrti)**

(1) Za upravljanje mobilnosti na ravni lokacije se lahko pripravi mobilnostni načrt.

(2) Pripravljavec je upravičen do sofinanciranja izdelave mobilnostnega načrta in ukrepov iz tega načrta, če je izdelava mobilnostnega načrta predvidena v OCPS ter se pripravi in izvaja v skladu s predpisom iz četrtega odstavka tega člena.

(3) Če je lokacija, za katero se pripravi mobilnostni načrt, v občini, ki je sprejela OCPS ali načrt izvajanja parkirne politike, mora biti mobilnostni načrt z njima usklajen.

(4) Minister podrobneje predpiše vsebino mobilnostnih načrtov in postopek njihove priprave.

## **27. člen**

### **(umirjanje prometa na državnih cestah skozi naselja na predlog občin)**

(1) Zaradi zagotavljanja kakovosti bivanja oziroma izboljšanja varnosti v cestnem prometu na državni cesti skozi naselje lahko občina upravljavcu državne ceste predlaga izvedbo naprav in ukrepov za umirjanje prometa na tej cesti.

(2) Predlog mora biti obrazložen, upravljavec ceste pa mora občino v 60 dneh obvestiti o sprejetju predloga ali njegovi zavrnitvi z obrazložitvijo razlogov za

zavrnitev.

(3) Zaradi zaščite pešcev in drugih udeležencev v cestnem prometu na državnih cestah skozi naselje lahko občina predlaga upravljavcu državne ceste tudi druge ukrepe za prometno ureditev ali gradnjo ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje. Prednost imajo predlogi, ki izboljšujejo pogoje za pešce po načelih univerzalne graditve. Predlog občine mora biti obrazložen, upravljavec ceste pa mora občino obvestiti o sprejetju predloga ali njegovi zavrnitvi z obrazložitvijo razlogov za zavrnitev. V dogovoru z upravljavcem državne ceste lahko ukrepe iz tega odstavka financira ali sofinancira občina.

## **5. Presoja kakovosti vsebine in spremljanje izvajanja celostnih prometnih strategij**

### **28. člen**

#### **(presoja kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij)**

(1) Presoja kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij je neodvisno strokovno preverjanje ustreznosti OCPS in RCPS, ki obsega preverjanje skladnosti dokumenta ter njegove skladnosti z zahtevami, določenimi s predpisom iz sedmega odstavka 15. člena tega zakona. Presoja kakovosti se izvede med pripravo celostne prometne strategije in ob koncu priprave pred njenim sprejetjem. Namen izvajanja presoje kakovosti celostne prometne strategije je svetovanje pripravljavcu in naročniku za njeno izboljšanje.

(2) Preverjanje kakovosti se obvezno izvaja za vse OCPS in RCPS, pri tem pa se upoštevajo merila, ki se nanašajo na trajnostni, celoviti in vključujoči pristop, jasnost vizije in ciljev, usmerjenost v merljive cilje ter celostno obravnavo vseh prometnih podsistemov.

(3) Presoja kakovosti celostne prometne strategije lahko izvaja le pooblaščen presojevalec kakovosti iz 41. člena tega zakona, ki ni sodeloval pri pripravi celostne prometne strategije.

(4) Presoja kakovosti celostnih prometnih strategij zagotovi in financira država.

(5) Ministrstvo na podlagi vloge pripravljavca celostne prometne strategije iz evidence presojevalcev kakovosti določi pooblaščenega presojevalca kakovosti. Zadeve se dodeljujejo posameznim presojevalcem po časovnem zaporedju prispelih zahtev za določitev presojevalca ob upoštevanju vrstnega reda dneva vpisa presojevalcev v evidenco iz petega odstavka 41. člena tega zakona.

(6) Presojevalci kakovosti imajo pravico do plačila za opravljeno delo in izdelavo poročila o presoji kakovosti ter pravico do povrnitve stroškov, ki so jih imeli v zvezi z delom. Če presojevalec kakovosti ne izdelava poročila o presoji kakovosti v roku, ki mu ga določi ministrstvo, se mu znesek plačila lahko zniža,

vendar skupno največ za 50 odstotkov, razen če presojevalec kakovosti dokaže, da je do prekoračitve roka prišlo iz upravičenih razlogov.

(7) Izvedena presoja kakovosti in pozitivna ocena dokumenta sta pogoj za izplačilo sredstev iz državnega proračuna, namenjena sofinanciranju priprave celostne prometne strategije.

(8) Minister podrobneje predpiše način preverjanja kakovosti vsebine in merila za presojo kakovosti celostnih prometnih strategij iz drugega odstavka tega člena. Minister predpiše tudi višino plačila za opravljeno delo in povrnitve stroškov iz šestega odstavka tega člena.

## **29. člen** **(poročilo o presoji kakovosti)**

(1) Presojevalec kakovosti izdelava vmesno poročilo o presoji kakovosti med postopkom priprave celostne prometne strategije in končno poročilo ob koncu priprave (v nadaljnjem besedilu: poročilo). Poročilo vsebuje splošno oceno dokumenta ter usmeritve in priporočila za izboljšave. Presojevalec kakovosti pošlje poročilo pripravljavcu, naročniku in ministrstvu.

(2) Če pripravljavec ali naročnik ne soglaša s pripombami presojevalca, o tem pripravljavec ali naročnik obvesti ministrstvo in zaprosi za dodatno mnenje.

(3) V poročilu presojevalec poda oceno dokumenta, strukturirano po štirih vsebinskih sklopih: načela celostnega prometnega načrtovanja, izhodišča celostne prometne strategije, tematska poglavja ter ukrepi in akcijski načrt. Presojevalec preverja skladnost dokumenta s predpisom iz sedmega odstavka 15. člena tega zakona ter s smernicami za pripravo celostnih prometnih strategij, objavljenih na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti iz drugega odstavka 40. člena tega zakona. V poročilu presojevalec opozori na morebitne ugotovljene nepravilnosti ali pomanjkljivosti, ki vplivajo na kakovost celostne prometne strategije, poda priporočila za izboljšave ter skupno oceno dokumenta.

(4) Dokument se šteje za skladen in kakovosten, ko ga potrdi presojevalec.

(5) Pripravljavec celostne prometne strategije o izvedenih popravkih obvesti presojevalca in ministrstvo.

(6) Če pripravljavec OCPS ali RCPS ne upošteva priporočil presojevalca za odpravo ugotovljenih neskladnosti ali pomanjkljivosti in zato ne pridobi potrditve presojevalca, izgubi pravico do sofinanciranja priprave OCPS ali RCPS iz sredstev državnega proračuna oziroma mora že prejeta sredstva vrniti.

(7) Minister podrobneje določi vsebino poročila o presoji kakovosti iz tega člena.

**30. člen**  
**(spremljanje izvajanja celostnih prometnih strategij)**

(1) Spremljanje izvajanja celostnih prometnih strategij obsega spremljanje uspešnosti izvajanja in učinkov ukrepov, ki so bili izvedeni v skladu z akcijskimi načrti. Spremljanje se izvaja na podlagi enotnih kazalnikov, ki se nanašajo na strukturo prometnih načinov.

(2) Za spremljanje DCPS je pristojno ministrstvo.

(3) Za spremljanje RCPS je odgovorna občina oziroma izvajalec, ki ga z dogovorom iz prvega odstavka 20. člena tega zakona sporazumno določijo občine, ki so vključene v pripravo RCPS.

(4) Za spremljanje OCPS je odgovorna občina.

(5) Informacijsko podporo za centralizirano zbiranje in objavljanje podatkov o izvajanju in učinkih celostnih prometnih strategij zagotovi ministrstvo.

(6) O rezultatih spremljanja izvajanja RCPS in OCPS občine letno poročajo ministrstvu in jih hkrati objavijo na spletu. Ministrstvo objavi rezultate spremljanja na spletnem portalu, ki ga upravlja na podlagi drugega odstavka 40. člena tega zakona.

(7) Minister podrobneje določi enotne kazalnike iz prvega odstavka in metodologijo za njihovo spremljanje, pogoje za vzpostavitev informacijske podpore iz petega odstavka in način poročanja iz šestega odstavka tega člena.

**IV. poglavje: TRAJNOSTNI PROMET V POVEZAVI S PROSTORSKIM NAČRTOVANJEM**

**31. člen**  
**(smernice s področja trajnostnega prometa)**

Ministrstvo na podlagi tega zakona in podzakonskih aktov, izdanih na podlagi 34., 35. in 36. člena tega zakona, kot državni nosilec urejanja prostora pripravi smernice s področja trajnostnega prometa.

**32. člen**  
**(upoštevanje celostnih prometnih strategij pri prostorskem načrtovanju)**

(1) Pri pripravi državnih prostorskih izvedbenih aktov se upoštevajo vsebine iz DCPS in RCPS, ki so pomembne za pripravo prostorskega akta, vključno z usmeritvami in ukrepi za razvoj prometa na zadevnem območju.

(2) Pri pripravi regionalnih ali občinskih prostorskih aktov, ki se pripravljajo in sprejemajo na podlagi predpisov o urejanju prostora, se upoštevajo vsebine iz sprejetih RCPS in OCPS, ki so pomembne za pripravo prostorskih aktov.

### **33. člen**

#### **(obvezne strokovne podlage za trajnostni promet)**

(1) Kot obvezne strokovne podlage za pripravo občinskih prostorskih aktov se izdelajo zasnova območij prijaznega prometa in brezemisijских con, zasnova lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje ter usmeritve za velike generatorje prometa.

(2) V skladu z usmeritvami iz OCPS so obvezne strokovne podlage iz prejšnjega odstavka namenjene usmerjanju in podrobnejši določitvi prostorskega razvoja na navedenih področjih trajnostnega prometa.

(3) Strokovne podlage za trajnostno mobilnost se glede vsebine in stopnje podrobnosti obdelave rešitev ustrezno prilagodijo vrsti, vsebini in namenu prostorskega akta, za katerega se pripravljajo.

### **34. člen**

#### **(zasnova območij prijaznega prometa in brezemisijских con)**

(1) V zasnovi območij prijaznega prometa in brezemisijских con se za mesta in druga urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- usmeritve za načrtovanje prometnih tokov različnih udeležencev v prometu v naselju tako, da se zagotovijo območja prijaznega prometa;
- območja prijaznega prometa;
- usmeritve za urejanje območij, ki so pretežno namenjena za stanovanja, kot območij prijaznega prometa, pri čemer se motorni promet, ki ne izvira iz teh območij in ni namenjen vanje, usmerja mimo teh območij;
- usmeritve za hierarhično ureditev prometnega sistema v naselju, pri čemer se upoštevata omejevanje motornega prometa v območjih prijaznega prometa in izboljšana prehodnost prostora za aktivno mobilnost skozi območja prijaznega prometa;
- območja brezemisijских con, v katerih za ohranjanje kakovosti zunanega zraka in zdravja prebivalcev omejijo promet glede na hrup, izpuste toplogrednih plinov in onesnaževal zunanega zraka.

(2) Pri izdelavi zasnove omrežja prometne infrastrukture v naseljih se upošteva usmerjanje prometnih tokov vseh prometnih načinov.

### **35. člen**

#### **(zasnova lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje)**



(1) V zasnovi lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje se opredelijo naslednje vsebine:

- sklenjeno in hierarhično urejeno omrežje površin za hojo in kolesarjenje v mestih in drugih urbanih naseljih;
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje s sistemom omrežja odprtih javnih površin z navezavo na zeleni sistem in opremljenost z urbano opremo;
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo tako, da je infrastruktura zvezna in omogoča preprosto zaznavo in orientacijo, pri čemer je treba upoštevati zahteve funkcionalno oviranih oseb v skladu s predpisi, ki urejajo graditev;
- območja, kjer se površina za hojo lahko zagotovi kot skupni prometni prostor ali območje umirjenega prometa, če v sklopu javne ceste ali nekategorizirane ceste, po kateri poteka površina za hojo, ni mogoče zagotoviti ločene površine za hojo primerne širine;
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje tako, da je uporabnikom omogočena večmodalnost s preprostim prehajanjem med potovalnimi načini;
- sklenjeno omrežje državnih in lokalnih kolesarskih povezav;
- območja, kjer se kolesarska povezava lahko vodi na cesti, upravljavec ceste pa predhodno izvede ustrezne ukrepe umirjanja prometa, če v sklopu javne ceste, po kateri poteka kolesarska povezava, ni mogoče zagotoviti ločenih površin za kolesarje v skladu s predpisi;
- grafični prikaz sklenjenega in hierarhično urejenega omrežja površin za hojo in kolesarjenje.

(2) Površine za hojo in kolesarjenje lahko potekajo po javnih cestah, javnih poteh ali nekategoriziranih cestah ter drugih javno dostopnih površinah.

(3) V smernicah iz 31. člena tega zakona se podrobneje opredeli vsebino zasnove lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje ter način grafičnega prikaza zasnove.

### **36. člen** **(usmeritve za velike generatorje prometa)**

(1) V usmeritvah za velike generatorje prometa se na podlagi splošnih usmeritev iz OCPS opredelijo:

- veliki generatorji prometa, za katere je treba izdelati mobilnostni načrt;
- usmeritve za umeščanje velikih generatorjev tako, da je omogočen dostop z več različnimi prometnimi načini, prednostno pa s sredstvi javnega potniškega prometa in aktivnimi oblikami mobilnosti ter da je njihov vpliv na prometni sistem z vsemi podsistemi najmanjši. Umestitev mora čim bolj uporabljati

obstoječo infrastrukturo in prometne storitve ter omogočati smiselni razvoj prometne infrastrukture in prometnih storitev v prihodnosti.

(2) Minister v soglasju z ministrom, pristojnim za prostor, določi prostorske ureditve in vrste objektov, ki so veliki generatorji prometa.

## **V. poglavje: FINANCIRANJE UKREPOV ZA SPODBUJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI**

### **37. člen**

#### **(sofinanciranje ukrepov celostnega prometnega načrtovanja, ki jih izvajajo občine, iz državnega proračuna)**

(1) Občinam se iz državnega proračuna zagotavljajo sredstva za sofinanciranje stroškov izdelave RCPS in OCPS v višini največ 80 odstotkov.

(2) V državnem proračunu se lahko občinam zagotovijo dodatna sredstva za:

- sofinanciranje programov in investicij, s katerimi se izvajajo ukrepi na podlagi RCPS in OCPS;
- sofinanciranje ukrepov za umirjanje prometa iz 27. člena tega zakona.

(3) Ministrstvo pripravi program sofinanciranja ukrepov iz prejšnjega odstavka, s katerim določi višino sredstev in delež sofinanciranja posameznih ukrepov glede na razpoložljive finančne vire in vrsto ukrepov.

(4) Finančne spodbude za ukrepe iz drugega odstavka tega člena se občinam dodeljujejo kot investicijski transferji z javnim razpisom ali javnim pozivom po postopkih, ki veljajo za dodelitev sredstev iz državnega proračuna. Spodbude, ki se dodeljujejo v okviru evropske kohezijske politike, poleg navedenega upoštevajo še pravila in postopke, ki veljajo za izvajanje evropske kohezijske politike, ter predpise, ki veljajo za evropske strukturne in investicijske sklade.

### **38. člen**

#### **(spodbujanje ukrepov na podlagi mobilnostnih načrtov, alternativnih oblik mobilnosti in rabe alternativnih goriv v prometu)**

(1) Država lahko z namenom zmanjševanja emisij in izboljševanja okoljskih parametrov delovanja prometnega sektorja spodbuja izdelavo mobilnostnih načrtov in ukrepe na podlagi mobilnostnih načrtov, alternativne oblike mobilnosti in rabe alternativnih goriv v prometu s programi izobraževanja, informiranja in ozaveščanja javnosti, finančnimi spodbudami in drugimi programi podpore.

(2) Finančne spodbude za ukrepe (v nadaljnjem besedilu: spodbude) iz prejšnjega odstavka se dodeljujejo kot investicijski transferji ali subvencije.

(3) Upravičenci do spodbud so fizične in pravne osebe, vključno z osebami javnega prava, ki imajo stvarno premoženje v svoji lasti ali ki upravljajo s stvarnim premoženjem v lasti države ali občin, razen neposrednih uporabnikov državnega proračuna.

(4) Spodbude dodeljuje ministrstvo v skladu z usmeritvami iz državne celostne prometne strategije ter strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju in z akcijskim programom za alternativna goriva v prometu. Ministrstvo lahko izvajanje operativnih nalog iz prejšnjega stavka prenese tudi na organe v sestavi, izvajalske organe ali druge institucionalne enote, ki so v skladu s statističnimi predpisi opredeljene v sektorju država.

(5) Spodbude se dodeljujejo z javnim razpisom, javnim pozivom ali neposredno potrditvijo projekta po postopku in pod pogoji, ki jih določajo predpisi, ki urejajo dodeljevanje državnih pomoči, in predpisi, ki urejajo javne finance, ob smiselnem upoštevanju naslednjih meril:

- stroškovna učinkovitost,
- zmanjšanje števila osebnih vozil,
- povečanje površin za hojo, kolesarjenje in uporabo druge oblike mikromobilnosti,
- izboljšanje pogojev za javni prevoz,
- izboljšanje pogojev za pešce po načelih univerzalne graditve,
- povečanje deleža energije, uporabljene v prometu iz obnovljivih virov energije,
- učinkovita raba energije v prometu,
- zmanjšanje količine izpustov prašnih delcev,
- zmanjšanje količine izpustov toplogrednih plinov,
- zmanjšanje emisij hrupa.

(6) Vlada podrobneje določi vrste spodbud, pogoje in merila za njihovo dodelitev, vrste upravičencev do posameznih spodbud, vodenje evidenc in poročanje. Pri dodelitvi finančnih spodbud pilotnim in demonstracijskim projektom se lahko zagotovi višji delež pomoči v skladu s pravili o državnih pomočeh.

### **39. člen** **(viri financiranja ukrepov)**

(1) Viri za financiranje ukrepov iz 37. in 38. člena tega zakona se zagotavljajo v okviru:

- občinskih proračunov za financiranje ukrepov na podlagi OCPS in RCPS,
- državnega proračuna na postavkah ministrstva,
- sredstev Sklada za podnebne spremembe, ustanovljenega na podlagi zakona, ki ureja varstvo okolja,
- sredstev, zbranih iz prispevkov za energetska učinkovitost po Zakonu o u

činkoviti rabi energije (Uradni list RS, št. 158/20).

(2) Ministrstvo pripravi seznam ukrepov za področje prometa s prednostnim seznamom financiranja ukrepov za obdobje petih let in ga predloži ministrstvu, pristojnemu za okolje, kot izhodišče za pripravo Programa porabe sredstev Sklada za podnebne spremembe.

(3) Sredstva, zbrana iz prispevkov za energetska učinkovitost iz četrte alineje prvega odstavka tega člena, se za ukrepe s področja prometa, ki izkazujejo prihranke energije, dodeljujejo v skladu s potrjenim akcijskim programom za alternativna goriva v prometu ali drugim strateškim načrtom, ki ima za cilj zmanjševanje emisij ter izboljševanje okoljskih in energetskih parametrov delovanja prometnega sektorja.

## **VI. poglavje: INFORMIRANJE, OZAVEŠČANJE IN IZOBRAŽEVANJE**

### **40. člen (naloge ministrstva)**

(1) Ministrstvo zagotavlja izobraževanje, izmenjavo informacij in promocijo možnosti celostnega prometnega načrtovanja na državni, regionalni in lokalni ravni. Po potrebi v izvajanje aktivnosti vključuje tudi predstavnike drugih ministrstev ali zunanje strokovnjake.

(2) Ministrstvo vzdržuje spletni portal o trajnostni mobilnosti, na katerem objavlja informacije o:

- različnih strokovnih vsebinah s področja trajnostne mobilnosti,
- različnih vsebinah s področja celostnega prometnega načrtovanja,
- evropskem tednu mobilnosti,
- možnih virih financiranja projektov,
- novicah in dogodkih s področja trajnostne mobilnosti,
- veljavnih predpisih s področja trajnostne mobilnosti;
- smernicah, priročnikih, publikacijah in drugem gradivu za strokovno javnost;
- dobrih praksah s področja trajnostne mobilnosti.

### **41. člen (usposobljene osebe za izdelavo celostnih prometnih strategij, mobilnostnih načrtov in presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij)**

(1) Celostno prometno strategijo, mobilnostni načrt in presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij po tem zakonu izdelava pravna ali fizična oseba, ki ima pred začetkom izdelave tega akta zagotovljeno sodelovanje vsaj ene usposobljene osebe, ki je pri ministrstvu vpisana v evidenco usposobljenih oseb za izdelavo celostnih prometnih strategij, mobilnostnih načrtov in presojevalcev

kakovosti.

(2) V evidenco usposobljenih oseb za izdelavo celostne prometne strategije in mobilnostnega načrta se lahko vpiše posameznik, ki izpolnjuje naslednje pogoje:

- ima najmanj izobrazbo, pridobljeno po študijskih programih druge stopnje, ki je povezana s področjem prometnega načrtovanja ali urejanja prostora;
- ima opravljeno strokovno usposabljanje.

(3) V evidenco usposobljenih oseb za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij se lahko vpiše posameznik, ki ima poleg izpolnjevanja pogojev iz prejšnjega odstavka tudi izkušnje z izdelavo celostnih prometnih strategij s tem, da je že sodeloval pri pripravi vsaj ene celostne prometne strategije.

(4) Strokovna usposabljanja za izdelovalce celostnih prometnih strategij, izdelovalce mobilnostnih načrtov in presojevalce kakovosti organizira ministrstvo.

(5) Po opravljenem strokovnem usposabljanju ministrstvo izda potrdilo in posameznika vpiše v evidenco usposobljenih oseb, ki jo upravlja in vodi ministrstvo. Za preverjanje upravičenosti izdelave akta iz prvega odstavka tega člena evidenca vsebuje naslednje podatke o usposobljenih osebah:

- osebno ime;
- EMŠO;
- zaposlitev, če gre za presojevalce kakovosti;
- elektronski naslov;
- datum opravljenega strokovnega usposabljanja.

(6) Minister podrobneje predpiše način usposabljanja in imenovanja usposobljenih oseb ter vodenja evidence o usposobljenih osebah za izdelavo celostnih prometnih strategij, mobilnostnih načrtov in presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij.

## **PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE**

### **42. člen**

#### **(nadomestitev strategije in nacionalnih programov s področja prometa z DCPS)**

(1) Vlada sprejme predlog DCPS in ga pošlje v sprejetje Državnemu zboru Republike Slovenije v petih letih od uveljavitve tega zakona.

(2) Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji iz 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18 – ZPVZRZECEP) in deli nacionalnih programov razvoja in vzdr

ževanja državnih cest iz 42. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18; v nadaljevanju: ZCes-1), izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji iz 6. člena Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/10 in 40/12-ZUJF), razvoja civilnega letalstva iz prvega odstavka 6. člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19) in razvoja pomorstva Republike Slovenije iz 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18 – ZPVZRZECEP), ki vsebujejo vsebine ali posamezne dele področnih prometnih strategij, pomembne za celostno prometno načrtovanje, se vključijo in sprejmejo kot del DCPS, v okviru katere se v skladu z načeli celostnega prometnega načrtovanja iz drugega poglavja tega zakona uskladijo.

(3) Ne glede na prvi odstavek 13. člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo in 30/18) se strategija razvoja javne železniške infrastrukture in vzdrževanja javne železniške infrastrukture sprejmejo kot del DCPS.

(4) S sprejetjem DCPS prenehajo veljati:

- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18 – ZPVZRZECEP);
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16);
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 87/10 in 75/16 – ReNPRP30) v delih, ki se nanašajo na pristanišče za mednarodni promet v Kopru in ostala pristanišča, na izboljšanje pomorske varnosti, ki predvideva izgradnjo nadzornega centra in nadgradnjo VTS-opreme ter drugih sistemov za spremljanje pomorskega prometa, na vzdrževanje objektov za varnost plovbe, na hidrografske meritve slovenskega morja, povečanje administrativnih zmogljivosti in usposobljenosti Uprave Republike Slovenije za pomorstvo (v nadaljnjem besedilu: URSP) z vzpostavitvijo novih poslovnih prostorov URSP.

### **43. člen** **(veljavnost celostnih prometnih strategij)**

(1) Z dnem uveljavitve tega zakona se za OCPS in RCPS po tem zakonu štejejo celostne prometne strategije, ki so jih sprejele občine do uveljavitve tega zakona.

(2) Do uveljavitve predpisa iz šestega odstavka 15. člena tega zakona lahko občine pripravljajo in sprejemajo spremembe in dopolnitve občinskih in regijskih celostnih prometnih strategij v skladu s smernicami za pripravo celostne prometne strategije, ki so objavljene na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti iz drugega odstavka 40. člena tega zakona.

**44. člen**  
**(sprejetje načrta upravljanja mestne logistike in izvajanja parkirne politike v mestnih občinah)**

(1) Načrt upravljanja mestne logistike za mesta z več kakor 100.000 prebivalci sprejmejo mestne občine v petih letih od uveljavitve predpisa iz osmega odstavka 23. člena tega zakona.

(2) Mestne občine sprejmejo načrt izvajanja parkirne politike v petih letih od uveljavitve predpisa iz petega odstavka 24. člena tega zakona.

**45. člen**  
**(izvršilni predpisi)**

Izvršilni predpisi iz šestega odstavka 15. člena, osmega odstavka 23. člena, petega odstavka 24. člena, četrtega odstavka 26. člena, osmega odstavka 28. člena, sedmega odstavka 29. člena, sedmega odstavka 30. člena, drugega odstavka 36. člena, šestega odstavka 38. člena in šestega odstavka 41. člena tega zakona se izdajo v treh letih od uveljavitve tega zakona.

**46. člen**  
**(začetek veljavnosti)**

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**III. OBRAZLOŽITEV**

**K 1. členu**

S tem zakonom se določa pravni okvir za vzpostavitev sistema celostnega prometnega načrtovanja v Republiki Sloveniji. Celostno prometno načrtovanje je usmerjeni javni proces za analiziranje in načrtovanje prometnega sistema v državi, da bi dosegli cilje zakona iz 2. člena. Zakon v ta namen predpisuje temeljna načela celostnega prometnega načrtovanja in instrumente prometnega načrtovanja, s katerimi se izvaja celostno prometno načrtovanje in določajo ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Kot instrumente celostnega prometnega načrtovanja zakon predvideva celostne prometne strategije na državni, občinski in regionalni ravni, na občinski ravni pa tudi še načrt upravljanja mestne logistike, načrt parkirne politike in mobilnostne načrte. Zakon določa tudi ukrepe za zagotavljanje večje usklajenosti celostnega prometnega načrtovanja s sistemom urejanja prostora. Država finančno podpira pripravo instrumentov celostnega prometnega načrtovanja in sprejemanje ukrepov na njihovi podlagi, zato zakon določa tudi pravila o

sofinanciranju in finančnih spodbudah za izvajanje ukrepov na podlagi tega zakona.

S sistemom celostnega prometnega načrtovanja se uvaja nov pristop k načrtovanju prometa v državi, ki je strateško in ciljno usmerjeno, ki spodbuja trajnostni promet in pri katerem so enakovredno obravnavani vsi prometni načini. Celostno prometno načrtovanje izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks številnih evropskih, čedalje bolj pa tudi slovenskih mest in regij, ki se z izzivi prometa celostno ukvarjajo že dalj časa in uspešno uresničujejo ključna načela tega pristopa. Celostni pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe metode načrtovanja in ustrezno upošteva načela strateškega razmišljanja, vključevanja, sodelovanja in vrednotenja.

## **K 2. členu**

V tem členu so navedeni cilji zakona na področju celostnega prometnega načrtovanja. Cilji zakona so predpisani z namenom, da jih naslovniki zakona upoštevajo pri pripravi celostnih prometnih strategij in sprejemanju ukrepov na njihovi podlagi.

Celostno urejen promet je bistven za blaginjo države, saj ima velik vpliv na gospodarsko rast, družbeni razvoj in okolje. Celostno urejen in učinkovit prometni sistem tako pomembno prispeva k izboljšanju kakovosti bivanja prebivalcev in povečanju možnosti lokalnih skupnosti, regij in države za uspešen razvoj. S celostnim prometnim načrtovanjem se bo prispevalo k doseganju nacionalnih ciljev na področju prometa, kakor so izboljšanje dostopnosti in prometne varnosti ter povečanje uporabe okolju prijaznih potovalnih načinov. Posredno bo celostno prometno načrtovanje prispevalo tudi k doseganju ciljev na drugih področjih, kakor so izboljšanje kakovosti okolja (zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub>, trdih delcev in NO<sub>x</sub> ter hrupa), zdravje prebivalcev, ohranjanje kulturne dediščine in turistična privlačnost.

Cilji zakona so usklajeni s cilji prometne politike Evropske unije, opredeljenimi v Sporočilu Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu z dne 22. 6. 2006 (COM(2006) 314 konč.).

## **K 3. členu**

Člen opredeljuje izraze, uporabljene v celotnem besedilu zakona. V členu so pojasnjeni posamezni izrazi, ki deloma prenašajo tudi evropsko zakonodajo. V določenem delu se vsebina tega zakona nanaša tudi na področja urejanja prostora, zato izrazi s področja urejanja prostora pomenijo enako, kakor v Zakonu o urejanju prostora.

## **K 4. členu**

V tem členu je pojasnjen pomen kratic, ki se uporabljajo v zakonskem besedilu namesto navajanja izrazov s polnim imenom.



## **K 5. členu**

V prvem odstavku tega člena je pristojnost za celostno prometno načrtovanje in izvajanje celostnih prometnih strategij razdeljena med državo in občine. Država je pristojna za celostno prometno načrtovanje na državni ravni in v tej vlogi sprejme državno celostno prometno strategijo. Občine so pristojne za celostno prometno načrtovanje na območju občin (občinske celostne prometne strategije, načrt upravljanja mestne logistike, načrt parkirne politike), z medobčinskim povezovanjem in ob sodelovanju z državo pa bodo občine lahko celostno načrtovale promet tudi na območju prometnih regij oziroma problemskih regij (regionalne celostne prometne strategije).

V drugem odstavku se določajo dodatne naloge ministrstva, pristojnega za promet, ki vključujejo upravne, strokovne, promocijske in druge podporne naloge, s katerimi bo ministrstvo zagotavljalo nemoteno izvajanje zakona.

## **K 6. členu**

V tem členu so določeni dodatni pogoji za pridobitev statusa nevladne organizacije v javnem interesu na področju trajnostne mobilnosti. Poleg splošnih pogojev, ki jih za nevladne organizacije določa zakon, ki ureja status nevladne organizacije v javnem interesu, ta zakon določa še pogoj, da organizacija za pridobitev statusa v javnem interesu deluje na vsaj enem od področij trajnostne mobilnosti.

Nevladna organizacija, ki bo pridobila status po tem zakonu, bo lahko prejela finančno podporo države pri izvajanju programov na področju trajnostne mobilnosti. Imela bo tudi možnost, da na prošnjo ministrstva ali občine poda mnenje glede vprašanj v javnem interesu, povezanih s področjem njenega delovanja.

Finančna podpora bo odvisna od razpoložljivih finančnih sredstev in konkretnih potreb ter se bo zaradi zagotavljanja enakega položaja nevladnih organizacij pri dodeljevanju sredstev dodeljevala z javnimi razpisi

Ministrstvo bo tako lahko ob pomoči nevladnih organizacij, ki delujejo v javnem interesu, pridobilo mnenje kvalificirane in zainteresirane javnosti o projektih, ki jih sofinancira. Mnenja prihodnjih uporabnikov so poleg mnenj stroke pri učinkovitem sofinanciranju infrastrukturnih projektov ključnega pomena. Na ta način bo ministrstvo lahko spodbudilo boljše vključevanje zainteresirane javnosti v načrtovalne in izvajalske procese pri projektih trajnostne mobilnosti, ki jih sofinancira.

## **K 7. členu**

Načelo trajnostnega prometa upošteva cilje evropske prometne politike in svetovno podnebno politiko zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov iz prometa. Razčleni se na potniški promet oziroma zagotavljanje mobilnosti vseh oblik s

poudarkom na trajnostni mobilnosti (kolesarjenje, hoja, mikromobilnost, javni prevoz in tovorni promet (trajnostna oziroma zelena oskrba ali logistika).

V nadaljevanju se načelo odrazi v prometni politiki, ki jo v grobem sestavljajo trije stebri: trajnostna mobilnost in logistika, pametna mobilnost in logistika ter odporna mobilnost in oskrba, ki zagotavlja

- pogoje za večjo uporabo vseh oblik trajnostne mobilnosti (da se okrepi razvoj javnega potniškega prometa, da se spodbujajo rešitve za oblike mobilnosti, ki bi nadomestile osebna vozila, in rešitve za druge oblike mobilnosti, ki bi koristile ciljem iz prejšnjega odstavka);
- pogoje za večjo uporabo pametne mobilnosti (s čim večjo uporabo razpoložljivih podatkov in informacij; avtomatizacija mobilnosti in razvoj tekočega večmodalnega potniškega prometa);
- odporni promet, ki omogoča gradnjo odporne infrastrukture, vzpostavitev enotnega transportnega trga, dostopnost ranljivim skupinam uporabnikov in varnost ter varovanje v prometu.

## **K 8. členu**

Pri celovitem načrtovanju razvoja prometa in prometne infrastrukture se je potrebno osredotočiti na upravljanje prometa in mu dati prednost predvsem pred investicijami v gradnjo novih cest. Od načrtovanja cestne infrastrukture, ki je bilo prednostno v zadnjih desetletjih, se je potrebno preusmeriti k bolj celovitemu pristopu. To pomeni načrtovanje drugih bolj trajnostnih rešitev, kakor je na primer načrtovanje nove in modernizacija stare železniške infrastrukture ter infrastrukture za kolesarjenje, hojo in druge oblike mikromobilnosti. Prometno načrtovanje je v Sloveniji zaradi nenehnega povečevanja prometnega povpraševanja še vedno usmerjeno večinoma vzelo osredotočeno v cestno infrastrukturo, s katero sledimo nenehnemu naraščanju prometnega povpraševanja. V tradicionalno načrtovanje infrastrukturnih naložb je še vedno težko vključiti upravljanje mobilnosti, čeprav že obstajajo številne boljše in stroškovno učinkovitejše rešitve, ki pa se jih sistematično ne uporabljajo.

Takšno prakso je potrebno preseči z učinkovitim in celostnim upravljanjem prometa. Za doseg tega cilja je treba upoštevati načela vključevanja upravljanja prometa v načrtovanje cestne, železniške in kolesarske infrastrukture ter infrastrukture za hojo in druge oblike mikromobilnosti na podlagi štirih korakov, v okviru katerih analiziramo štiri različne ukrepe v zvezi s povečevanjem prometa.

Načelo štirih korakov je vzpostavila nacionalna uprava za ceste na Švedskem. Temeljni namen tega načela je razširiti ponudbo orodij za načrtovalce prometne infrastrukture, s katerimi iščejo stroškovno najučinkovitejše in bolj trajnostno naravnane ukrepe. Načelo zahteva, da se pri reševanju prometnih težav v štirih zaporednih korakih analizirajo štiri različne vrste ukrepov:

1. korak: analiza ukrepov, ki vplivajo na potrebe po prevozu in na izbiro prevoznega načina (možnost zmanjšanja osebnega prometa z izboljšanjem ponudbe javnega prevoza, sistemom P + R na ravni regije, delo od doma, organizirani prevoz za velika podjetja, skupne vožnje, možnosti izbire

- prevoza v prvih in zadnjih kilometrih ipd.);
2. korak: analiza ukrepov za učinkovitejšo uporabo obstoječega cestnega omrežja (spremenjena/vodena signalizacija, razbremenitev koničnih časov z usklajenimi urniki začetka dela večjih ustanov na določenem območju, prepoved prehitevanja za tovorna vozila na določenih prometnicah/v določenih časovnih oknih);
  3. korak: manjše izboljšave obstoječih cest (na primer izboljšana pretočnost križišča ipd., ureditev železniških postajališč, ureditev delne dvotirnosti železniških prog);
  4. korak: večje investicije v novo cestno infrastrukturo ali večje prenove in nadgradnje obstoječe cestne infrastrukture.

Pri načrtovanju prometnic izberemo različico večjih investicij le, če smo izkoristili prve tri možnosti in če dokažemo, da s prvimi tremi koraki (na primer zmanjšanje prometnega povpraševanja, preureditve v okviru obstoječe infrastrukture ali manjše izboljšave) ne moremo rešiti težav. Rešitve iz 2. in 3. koraka so alternativa gradnji večje, praviloma zelo drage infrastrukture, in ne dopolnjujoča rešitev.

Ovrednotiti je treba, v kakšnem razmerju so predlagani ukrepi z načrti vzdrževanja obstoječe infrastrukture, torej mora med načrtovalci in vzdrževalci potekati jasna komunikacija.

Načelo štirih korakov je lahko pri nekaterih načrtovanih večjih investicijah v cestno infrastrukturo v pomoč pri prepoznavanju in izvajanju ukrepov, ki so stroškovno učinkovitejši in bolj trajnostno naravnani. Predvsem pa z njimi lahko zmanjšamo, odložimo ali ukinemo načrtovane drage naložbe v cestno infrastrukturo in pridobimo zagon za izboljšave javnega prevoza in projektov upravljanja mobilnosti ter prepotrebna sredstva za sistematično izboljšanje železniške infrastrukture, kar je eden od potrebnih korakov za izboljšanje javnega železniškega potniškega prometa.

Načelo štirih korakov je lahko, če se pravilno uporablja, učinkovito orodje za vključitev upravljanja mobilnosti v načrtovanje infrastrukture. Z določitvijo številnih in različnih ukrepov ter analizo stroškov in učinkov obstaja več možnosti za temeljito razpravo o vseh možnih odločitvah – občasne in nove rešitve (kakor je upravljanje mobilnosti) pa se lažje uresničijo. Z njim lahko zmanjšamo drage investicije v cestno infrastrukturo ali jih časovno zamaknemo, zmanjšamo obseg prometa in onesnaževanje.

Zelo pomembno je, da se metoda še naprej razvija in postane standardni postopek za vse procese, v katerih se razpravlja o naložbah v prometno infrastrukturo. Izboljšati je treba tudi znanje o kvantitativnih učinkih različnih ukrepov za upravljanje mobilnosti, da jih bo mogoče pravilno oceniti v postopku izbire ustreznih ukrepov za težavo, ki jo je treba rešiti.

Načelo štirih korakov izvede investitor na podlagi pobude za investicijo v okviru dokumenta identifikacije investicijskega projekta.

## **K 9. členu**

Celostni pristop načrtovanja izhaja iz potreb po uravnoveženem razvoju prometnega sistema, kar omogoča izvajanja skupne vizije razvoja prometnega sistema. Celostno prometno načrtovanje temelji na pristopu, da je treba vse vrste prometa obravnavati kot celoto, jih med seboj uravnovežiti in povezati v enovit prometni sistem. To se nanaša na prometne načine, ki so ključni za vzpostavitev večmodalnega prometa. Nanaša pa se tudi na obe veji prometnega podsistema, potniškega in tovornega.

Ker želimo dosegati ugodne učinke prometa tudi z optimizacijo prometnih tokov, mora enotni prometni prostor zavzemati lokalne, regionalne, državne in mednarodne razsežnosti.

Celostni pristop upošteva razvojne potrebe različnih vrst prometa ter jih usklajuje z možnostmi investiranja države in upoštevanjem okoljskih zahtev ter dolgoročnih podnebnih ciljev. Na podlagi tega se oblikuje usklajena prometna, prostorska in okoljska oziroma podnebna politika.

## **K 10. členu**

Država in lokalne skupnosti kot entitete in avtoritete s pooblastili so odgovorne, da se s prometnim sistemom zagotavlja ustrezna prometna dostopnost vsem prebivalcem, pri čemer se posebna pozornost nameni ranljivim udeležencem v prometu.

Zagotavljanje dostopnosti je vezano tudi na uresničevanje prostorskega načrtovanja, saj je dostopnost nivojsko zagotovljena, glede na gostoto prebivalstva oz. razpršenost poseljenosti. Z drugimi besedami: v vsako odročno naselje država z JPP ne more zagotavljati dostopnosti.

S celostnim prometnim načrtovanjem se želi hitreje in uspešneje odzivati na zahteve časa in učinkoviteje uresničevati vizijo prometne politike. Cilj takšnega načrtovanja je optimalna usklajenost prometnega sistema s potrebami ljudi po mobilnosti in gospodarstva po oskrbi oziroma transportni logistiki.

## **K 11. členu**

Celostno prometno načrtovanje upošteva tudi nastajanje eksternih stroškov v prometu, saj lahko promet škodljivo vpliva na zdravje ljudi in okolje. Zato se na celoma spodbuja sprejemanje ukrepov, ki vključujejo načelo, da mora uporabnik prometne infrastrukture plačati tudi čim več eksternih stroškov prometa.

Internalizacija eksternih stroškov zajema tudi stroške, ki nastajajo ob obrabi prometne infrastrukture, hrupu, emisijah, PM, zastojih in nesrečah. Pri načrtovanju razvoja prometa je treba tudi z uveljavljanjem načela internalizacije eksternih stroškov zagotavljati poštene pogoje za vse oblike prevoza.

## **K 12. členu**

Načelo gospodarnosti z viri zajema načelo trajnostnega razvoja na eni strani in odpornostne mobilnosti na drugi strani. Gre torej predvsem za ozko področje gospodarnega ravnanja načrtovalcev prometne infrastrukture.

Načrtovanje razvoja prometa mora upoštevati smotrno rabo prostora, finančnih in energetskih virov. Zaradi ohranjanja sposobnosti okolja za ohranjanje virov mora upoštevati načelo najmanjše porabe virov za doseganje največjih možnih učinkov.

## **K 13. členu**

Člen določa načelo sodelovanja pri usklajevanju celostnih prometnih strategij. Pri celostnem prometnem načrtovanju morajo država in občine ter drugi udeleženci celostnega prometnega načrtovanja v okviru svoje organiziranosti in pristojnosti sodelovati in se usklajevati. Pri iskanju interdisciplinarnih rešitev in usklajevanju je treba zagotoviti, da bodo predlagane in izvedene rešitve pozitivno prispevale k bolj šim pogojem za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti.

## **K 14. členu**

Pristojni organi morajo pri odločanju in sprejemanju celostnih prometnih strategij omogočati sodelovanje javnosti tako, da je javnosti omogočeno zgodnje in u činkovito sodelovanje ter sodelovanje v okviru celotnega procesa priprave in izvajanja celostnih prometnih strategij.

Javnosti se omogoči vpogled v vso dokumentacijo v vseh fazah priprave v skladu z zakonom, ki ureja dostop do informacij javnega značaja.

## **K 15. členu**

Celostno prometno načrtovanje se izvaja s celostnimi prometnimi strategijami na različnih ravneh, državni, regionalni in občinski, ki so medsebojno usklajene.

Celostno prometno načrtovanje je na ravni Evropske unije prednostna naloga, ki spodbuja države članice, da izvajajo ukrepe trajnostne mobilnosti na različnih ravneh. Slovenija s pristopom k celostnemu prometnemu načrtovanju upošteva njene usmeritve in celostne prometne strategije določa za ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa. Celostna prometna strategija si prizadeva rešiti izzive, povezane s prometom, in hkrati prispeva k uresničevanju ključnih razvojnih možnosti. Usmerjena je v spodbujanje hoje, kolesarjenja, uporabe javnega prevoza in drugih oblik trajnostne mobilnosti za omejevanje osebnega motornega prometa.

Celostne prometne strategije pomenijo drugačen način načrtovanja prometa na

ravni občin, regij in države, saj presegajo ozek prometno-tehnični vidik in na črtujejo razvoj prometa celostno in za ljudi. Upoštevajo cilje in prednostne naloge različnih strateških in razvojnih dokumentov ter jih medsebojno usklajujejo.

Smernice za izdelavo celostnih prometnih strategij so podpora za pripravljavce dokumentov ter vsebujejo temeljne procesne in vsebinske usmeritve, kako preseči obstoječe prakse prometnega in prostorskega načrtovanja.

Pomembna vidika priprave celostne prometne strategije sta prednostno na črtovanje ukrepov, ki so hkrati dejansko izvedljivi, saj upošteva potrebe razvoja na eni strani ter razpoložljive finančne in človeške vire za njihovo izvedbo na drugi strani, ter zagotavljanje sprememb za trajnostno mobilnost. Akcijski načrt za izvedbo strategije je bistvena sestavina tega strateškega dokumenta.

Ta člen je tudi podlaga za pravilnik ministra, ki bo podrobneje uredil vsebino, obliko, način priprave in financiranja celostnih prometnih strategij ter način spremljanja njihove kakovosti in učinkov ukrepov.

## **K 16. členu**

Člen opredeljuje državno celostno prometno strategijo (DCPS). DCPS je krovni strateški dokument države s področja prometa, prometne infrastrukture ter usmerjanja razvoja in upravljanja prometa.

DCPS poleg splošnih zahtev iz tretjega odstavka 16. člena tega zakona vsebuje zlasti:

- povezavo s strategijo razvoja Slovenije;
- povezavo s strategijo prostorskega razvoja Slovenije;
- povezavo z dolgoročno podnebno strategijo;
- dolgoročno zasnovo razvoja državnega prometnega sistema;
- zasnovo razvoja državne prometne infrastrukture;
- zasnovo razvoja javnega potniškega prometa;
- zasnovo spodbujanja aktivne mobilnosti;
- zasnovo razvoja infrastrukture za alternativna goriva v prometu;
- zasnovo navezovanja na vseevropsko prometno omrežje;
- zasnovo navezovanja na druga mednarodna prometna omrežja in prometna omrežja sosednjih držav;
- usmeritve za upravljanje prometa na državni ravni;
- določitev prometnih in problemskih regij;
- sistem spremljanja kazalnikov s področja prometa.

V kolikor ne bodo integrirani v DCPS se bodo, kot že sprejeti upoštevali vsi partikularni razvojni načrti z resorja prometa med drugimi tudi: Nacionalni programi razvoja in vzdrževanja državnih cest iz 42. člena Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18; v nadaljevanju: ZCes-1), razvoja civilnega letalstva iz prvega odstavka 6. člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19) in razvoja

pomorstva Republike Slovenije iz 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18 – ZPVZRZECEP).

Ne glede na prvi odstavek 13. člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo in 30/18) se strategijearazvoja javne železniške infrastrukture in vzdrževanja javne železniške infrastrukture sprejmejo kot del DCPS.

DCPS določa tudi strateške usmeritve in izhodišča za celostno prometno na črtovanje na regionalni in občinski ravni, kot na primer kriterije za določitev prometnih regij in problemskih regij.

### **K 17. členu**

DCPS na predlog Vlade Republike Slovenije sprejme Državni zbor Republike Slovenije. DCPS se pripravi za obdobje, ki je usklajeno s strategijami na področju podnebne politike in prostorskega načrtovanja. Gre za dolgoročno strateško na črtovanje (več desetletij), na kar so vezani tudi cilji za doseganje posameznih vizij.

### **K 18. členu**

Člen opredeljuje akcijski program za izvajanje DCPS. Za izvajanje DCPS ministrstvo pripravi sedemletni državni akcijski program, ki ga sprejme vlada.

V državnem akcijskem programu se določijo zlasti:

- konkretni cilji,
- ukrepi in aktivnosti,
- kazalniki,
- časovni načrt z roki za izvedbo ukrepov in aktivnosti,
- nosilci ukrepov in aktivnosti,
- finančna sredstva za izvedbo ukrepov in aktivnosti, predvideni viri financiranja,
- način nadzora in spremljanja izvajanja akcijskega programa.

Državni akcijski program se vsaki dve leti ovrednoti in posodobi po postopku, predvidenem za njegovo sprejetje. Ministrstvo vsaki dve leti poroča Vladi Republike Slovenije o izvajanju akcijskega programa DCPN.

### **K 19. členu**

Promet je izredno zapleten sistem, zato ni enotnega merila za povezovanje občin pri urejanju prometnih težav. Vsak regionalni pristop zahteva ovrednotenje meril glede na konkretno prostorsko in prometno problematiko. Povezovanje več občin pri izdelavi celostne prometne strategije je odvisno od številnih dejavnikov. Manjše se združujejo predvsem zaradi pomanjkanja kadrov in virov, večje zaradi

upravljanja prometnih tokov v njihovem funkcionalnem zaledju. Ker je smiselno, da se regionalna celostna prometna strategija izdelava glede na potrebe po skupnem reševanju nekaterih prometnih težav, je predvideno, da se ta izdelava na ravni prometne ali problemske regije.

Proces priprave in izvajanja RCPS je zaradi usklajevanja interesov in odločitev med občinami ter z drugimi deležniki daljši kakor pri pripravi celostne prometne strategije za eno občino, zato naj bi se RCPS prenovila vsakih sedem let.

RCPS mora biti ozemeljsko enovit, torej zajema zaključeno in ozemeljsko povezano regijo. Smiselno je, da RCPS izdelajo vsaj tri občine skupaj.

Ključna sestavina RCPS je usklajeni načrt povezovanja občinskih projektov s področja prometa, ki jih ni mogoče učinkovito izvesti v okviru ene same občine, temveč potrebujejo regijski pristop.

Izdelava RCPS ni obvezna, razen kadar gre za sofinanciranje regijskih projektov iz državnega proračuna.

Ker je za uspešno pripravo in izvajanje RCPS ključno sodelovanje na državni ravni, se RCPS sprejme tako, da ga sprejmejo občine, ministrstvo, pristojno za infrastrukturo, pa poda soglasje k njegovemu sprejetju.

Ob pripravi regionalnih razvojnih programov je treba upoštevati RCPS v delu, ki se ozemeljsko pokriva s statistično regijo, za katero se pripravlja regionalni razvojni program.

## **K 20. členu**

Če ni regionalne ravni upravljanja mobilnosti, je treba vzpostaviti učinkovit sistem vodenja in usklajevanja dela med občinami, ki bodo skupaj pripravljale, sprejemale in izvajale RCPS. Koga bodo izbrale za vodenje teh skupnih nalog, je njihova odločitev. Smiselno je, da odločitev temelji na kadrovske usposobljenosti ene izmed občin ali zunanjega izvajalca nalog, ki so jasno zapisane v dogovoru med občinami ali med občinami in tretjo osebo, ki te naloge prevzame v izvajanje.

Izbira pripravljavca RCPS mora potekati v skladu s postopkom, določenim v Zakonu o javnem naročanju. Pripravljavec RCPS bo vodil celotni postopek priprave RCPS do njegovega sprejetja v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo RCPS. Občine in pripravljavec se lahko dogovorijo, da bo pripravljavec nudil podporo pri izvajanju RCPS in spremljal izvajanje RCPS.

RCPS se izdelava v skladu s smernicami za pripravo celostnih prometnih strategij na regionalni ravni. Smernice podajajo usmeritve za postopek priprave RCPS in pojasnjujejo način uvedbe regionalne ravni celostnega prometnega načrtovanja. Smernice za pripravo RCPS so nastale na podlagi smernic za pripravo OCPS in pilotne izdelave nekaj regionalnih CPS ter izkušenj, pridobljenih v tem procesu.



Projekti, ki bodo načrtovani v RCPS, se lahko vključijo v regionalne razvojne programe, zato je pri pripravi in izvajanju RCPS smiselno intenzivno sodelovanje regionalnih razvojnih agencij.

## **K 21. členu**

Celostno urejeni promet ne pomeni le boljše izkoriščene prometne infrastrukture, ni žjih stroškov za mobilnost v proračunih občine, podjetij in gospodinjstev, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Strateška obravnava prometa prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj.

Zaradi navedenega so na ravni Evropske unije že leta 2013 izšle prve smernice za pripravo celostnih prometnih strategij (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan), ki so ponovno izšle v letu 2019 v obliki druge, prenovljene in precej dopolnjene izdaje. Na podlagi prvega osnutka teh smernic so v Sloveniji že v letu 2012 nastale prve nacionalne smernice za pripravo celostnih prometnih strategij na ravni občin in prav tako prenovljene smernice v letu 2020. Slovenske smernice upoštevajo vsa temeljna načela EU-smernic ob upoštevanju razmer, značilnih za Slovenijo z majhnimi in srednje velikimi mesti.

Prenova slovenskih smernic za izdelavo OCPS je temeljila na izkušnjah občin in pripravljavcev CPS, pridobljenih s pripravo 62 CPS v okviru nacionalnega razpisa ministrstva v letih 2016 in 2017. Med pripravo so pripravljavci opozarjali na nekatere šibke točke obstoječih smernic (na primer neopredeljenost minimalne vsebine CPS, premalo informacij glede izbire ukrepov, pomanjkljivo opisana sodelovanje javnosti ter aktivnosti spremljanja in vrednotenja). Izpostavljene šibke točke so v prenovljenih smernicah podrobneje razdelane. Prenovljene smernice vključujejo tudi primere dobrih praks iz slovenskih občin in nove usmeritve prenovljenih smernic na ravni EU.

Zakon o lokalni samoupravi predvideva možnost medobčinskega sodelovanja, ki je smiselno zlasti za manjše občine. Zaradi nižanja stroškov in združevanja usposobljenega kadra je v ZCPN predvidena možnost postopka priprave OCPN za dve občini ali več občin, vendar le, kadar je med temi občinami funkcionalno povezani prometni sistem. Občine tako s sodelovanjem združujejo in optimizirajo kadrovske, finančne in organizacijske vire. Pravno podlago za medobčinsko sodelovanje opredeljuje 10. člen Evropske listine lokalne samouprave (MELLS), ki določa pravico lokalnih oblasti do združevanja. Vsebinsko podobno rešitev določa 6. člen Zakona o lokalni samoupravi z določbo, da občine med seboj prostovoljno sodelujejo zaradi skupnega urejanja in opravljanja lokalnih zadev javnega pomena.

Zaradi izredno hitrih sprememb v našem prostoru je treba OCPS prenavljati na tri do pet let, torej veljavni CPS ne sme biti starejši od pet let od sprejetja na občinskem svetu.

Ker so mestne občine gospodarsko, kulturno in upravno središče širšega območja, kar povzroča številčnejše interakcije med mestom in njegovim zaledjem, je

celostna prometna strategija obvezna za vse mestne občine v Republiki Sloveniji.

Za vse druge občine CPS ni obvezen, razen pri prometnih projektih, ki se sofinancirajo iz sredstev proračuna (bodisi neposredno bodisi iz podnebnega sklada ali kohezijskih sredstev). OCPS bo namreč pokazal smiselnost sofinanciranja določenih prometnih projektov in zagotovil, da se bodo prednostno sofinancirali projekti, ki zagotavljajo največji učinek glede trajnostne mobilnosti.

CPS je smiselno izdelati tudi za manjše občine, vendar v omejenem obsegu, kakor to določajo smernice za izdelavo CPS iz leta 2021. Vsako naselje se namreč spoprijema z različnimi prometnimi težavami, čeprav morda samo na področju hoje in kolesarjenja. Za prebivalce vsakega kraja je zelo pomembno, da imajo v naselju, v katerem živijo, zagotovljene varne površine za hojo in kolesarjenje.

OCPS lahko določi izhodišča za pripravo mobilnostnih načrtov za izbrane lokacije, kadar je to v skladu s strateškimi usmeritvami ter prispeva k ciljnim vrednostim in kvalitativno določenim zelenim spremembam.

Smernice za izdelavo CPS bodo pridobile pravni status pravilnika in bodo objavljene v Uradnem listu RS.

## **K 22. členu**

Ustaljena praksa načrtovanja prometnega omrežja ne temelji na načrtovanju mobilnosti ljudi, temveč na načrtovanju prometne infrastrukture, prednostno za osebni avtomobil. S celostnim prometnim načrtovanjem je treba to prakso preseči. Ključno je načrtovati omrežje, osredotočeno na mobilnost ljudi, zato je treba omrežje povezav za hojo in kolesarjenje ter druge aktivne oblike mobilnosti (rolke, skiroji in podobno) načrtovati posebej skrbno, saj se le na ta način omogočata enakopravnost pri mobilnosti in primerna dostopnost do družbene infrastrukture, postajališč javnega potniškega prometa in alternativnih oblik mobilnosti.

Omrežje povezav za hojo in kolesarjenje se razlikuje od omrežja za motorni promet, saj vsebuje dodatne povezave, za hojo ni enosmernih povezav, predvsem pa najpomembnejše povezave za hojo praviloma niso ob najprometnejših cestah, zato je hierarhija peš in kolesarskih povezav pogosto drugačna kakor za motorni promet.

Pri načrtovanju za aktivno mobilnost bo treba posebno skrb nameniti tudi opredelitvi načel univerzalne gradnje, zlasti pri naseljih z večjimi višinskimi razlikami ali pri starih mestnih jedrih in podobno. V postopku priprave OCPS je zato treba v sodelovanju z javnostjo kot prednostno opredeliti odpravo arhitekturnih ovir.

## **K 23. členu**

V mestih/mestnih središčih je veliko ponudnikov blaga in storitev na majhnem prostoru, ki potrebujejo pogosto dostavo blaga, ki je slabo organizirana, razpršena in stihijska. Izvaja se ločeno po posameznih ponudnikih, praviloma večkrat dnevno z lastnim vozilom ali različnimi izvajalci logističnih storitev.

Na voljo je premalo uradnih dostavnih mest, njihova lokacija je neustrezna, najdaljši čas zadrževanja dostavnih vozil v območjih za pešce pa ni predpisan. Izvajalci dostave za ustavljanje vozil pogosto uporabljajo tudi pločnike in kolesarske površine. To omejuje gibanje pešcev in kolesarjev ter zmanjšuje prometno varnost. Dostavna vozila povzročajo tudi obremenjevanje mest in mestnih središč s povečano koncentracijo emisij iz prometa.

Predvsem z organizacijskimi ukrepi mestne logistike je mogoče bistveno zmanjšati število voženj in prevoženih kilometrov tovornih vozil v mestih in s tem zmanjšati tudi negativne vplive dostave oziroma "zadnjega kilometra" tovornega prometa.

Od konsolidacijskih centrov je treba zagotoviti ustrezno javno infrastrukturo za dostavo blaga do centra in za vse vrste vozil, ki bodo do in iz centra dostavljale blago končnim uporabnikom (tudi za tovorna kolesa). Pri tem je treba upoštevati vsa načela celostnega prometnega načrtovanja.

Strokovne študije ugotavljajo, da so značilnosti mestnega tovornega prometa naslednje:

- mestni tovorni promet uporablja med 25 in 30 odstotkov cestnega prostora (infrastrukture) v Evropi (uporabljeni prostor × ure);
- mestni tovorni promet predstavlja med 10 in 20 odstotkov vsega cestnega prometa v mestih (vozila km);
- delež stroškov »zadnjega kilometra« v primerjavi s celotnim prevoznim stroškom znaša med 10 in 20 odstotkov;
- mestna logistika v mestnih območjih povzroči okoli 30 odstotkov izpustov CO<sub>2</sub> in (NO<sub>x</sub>) onesnaževal ter 40 odstotkov onesnaženj s hrupom;
- leta 2030 bo predvidoma 45 odstotkov porabe energije povezanih s prevozom tovora;
- do leta 2030 naj bi se tonski kilometri tovornega prometa povečali za približno 60 odstotkov.

Načrt upravljanja mestne logistike je strateški dokument za zmanjšanje emisij in gospodarno rabo prostora v mestih.

Zakon zato za mestne občine nad 100.000 prebivalcev predpisuje izdelavo načrta upravljanja mestne logistike, druge občine pa lahko vsebino vključijo v občinsko celostno prometno strategijo.

Sofinanciranje izdelave načrtov upravljanja mestne logistike se bo izvajalo s pomočjo javnih razpisov in bo na voljo vsem občinam, ki bodo izkazale potrebo po izdelavi takih načrtov in njihovem izvajanju.

## **K 24. členu**

Mirujoči promet je v mestnih središčih s čedalje večjo motorizacijo postal ključna tema učinkovitosti prometnega sistema in kakovosti javnega prostora. Javni

prostor je dragocena in omejena dobrina, zato je treba z njim ravnati skrbno. Klasični pristop k prometnemu načrtovanju je bil zagotavljanje zadostnega števila parkirnih mest povsod, kar je povzročilo degradacijo javnega prostora trgov in ulic v mestih in drugih naseljih ter izgubo dragocenih površin za pešce in kolesarje. Zagotavljanje »zadostnega« števila parkirnih mest povzroča, da je parkirnih mest bistveno več kakor avtomobilov, saj se za vsak avtomobil na vsakem koncu vsake poti predvideva parkirno mesto.

Sčasoma se je izkazalo, da je mogoče z upravljanjem parkiranja, torej z uravnavanjem ponudbe in povpraševanja po parkiranju doseči boljše rezultate. Ukrepi parkirne politike so tudi najučinkovitejši pri upravljanju prometa v naseljih, bistven prispevek je lahko že samo boljša informiranost voznikov o zasedenosti parkirnih mest v realnem času.

V zadnjih letih so se močno razširile različne alternative osebnemu avtomobilu in vozila na alternativni pogon. Vedno več je sistemov souporabe vozil, za električne avtomobile je treba parkirna mesta dodatno opremljati s polnilnimi mesti, v prihodnje se nakazuje tudi uvedba avtonomnih vozil v souporabi. Potrebe po parkirnih mestih se zato celo zmanjšujejo. Vse to so razlogi za to, da je parkirna politika ena od vse bolj pomembnih vsebin prostorskih in prometnih strategij.

Zakon zato za mestne občine predpisuje izdelavo načrta ukrepov parkirne politike, za druge občine pa prepušča izbiro med načrtom in vključitvijo vsaj osnovnih ukrepov v celostno prometno strategijo.

## **K 25. členu**

Občine pristopajo k omejevanju dostopa v določene predele, na primer mestna jedra, zavarovana območja in nizkoemisijske cone ter k urejanju in nadzoru parkiranja na zelo različne načine. Odprti dostop je težko učinkovito nadzorovati, zato so kršitve pogoste, omejeni dostop z zapornicami ali potopnimi stebrički pa povzroča ozko grlo in je uporaben le pri majhnih površinah in na območjih z majhnim številom vstopov na omejenih lokacijah.

V svetu se poleg navedenih uveljavljajo tudi različni drugi načini omejevanja prometa in parkiranja, na primer nadzor in plačilo vstopa v mestna središča (»congestion charge«), nizkoemisijske cone (»low emission zone«), ki so vezane na nadzor s kamerami po principu e-vinjet in nadzor parkiranja s kamerami na vozilih pristojnih služb.

Ker gre za občutljivo področje, ki vključuje zbiranje in obdelavo osebnih podatkov, se s tem členom vzpostavlja zakonska podlaga za ukrepe občin in ureja ravnanje s temi podatki.

## **K 26. členu**

Ustanove niso več le pasivni opazovalci, ampak lahko pri upravljanju prometnih tokov v svoji okolici tudi sodelujejo, s čimer učinkovito zmanjšujejo vsakodnevno ohromljenost cest ob prometnih konicah. Glavnino potovanj namreč opravijo prav zaposleni na poti na delo ali ko odpeljejo svoje otroke v šolo ali vrtec. Pomanjkanje parkirnih mest, zamude, onesnaženje zraka, hrup in ogrožena varnost pa lahko močno vplivajo tudi na delovno uspešnost.

Mesta so s strateškim urejanjem prometa, predvsem s pripravo in izvajanjem celostnih prometnih strategij, že dosegla vidne uspehe. Pomembni deležniki pri na

črtovanju in upravljanju učinkovitega mestnega prometa so majhna in velika podjetja, zdravstvene in vzgojno-izobraževalne ustanove, trgovska središča, organizatorji večjih prireditev ter druge ustanove, ki v dosedanje načrte urejanja prometa niso bile aktivno vključene. Prav z uspešnim reševanjem teh izzivov lahko ustanove vidno in odgovorno vplivajo na svoje lokalno okolje.

Mobilnostni načrt je strateški dokument, ki celovito obravnava dostopnost določene lokacije – ustanove, dogodka, novogradnje ali zagotavljanje dostopnosti ob izrednih dogodkih. Po vsebini in strukturi večinoma upošteva celostno prometno strategijo, vendar je območje obravnave omejeno le na posamezno lokacijo ali del naselja. Oblikujemo ga tako, da najprej opišemo stanje in opredelimo, katere prometne izzive želimo z njim reševati. Cilj je običajno promocija trajnostne izbire potovalnih načinov, kakor so predvsem javni prevoz, kolesarjenje in hoja. Prav tako lahko z njim vplivamo na potovalne navade zaposlenih, šolajočih, obiskovalcev in drugih skupin ali te navade spremenimo. Ukrepi so njegov osrednji in najpomembnejši del.

Smiselno je, da si različne vrste ustanov, od javnih do zasebnih, izdelajo lastni mobilnostni načrt, s katerim trajnostno upravljajo mobilnost na lokaciji in s tem prispevajo k manjši uporabi osebnega avtomobila. Z zakonom želimo omogočiti sofinanciranje izdelave mobilnostnih načrtov ter prednostnih ukrepov za javne in zasebne ustanove ter s tem podpreti upravljanje mobilnosti na najnižji ravni – ravni posamezne lokacije. Sofinanciranje izdelave mobilnostnega načrta in ukrepov iz tega načrta bo upravičeno pod pogojem, da bo mobilnostni načrt opredeljen v OCPS.

## **K 27. členu**

Večina slovenskih naselij ima kot glavno ali eno glavnih ulic državno cesto. V skladu z Zakonom o cestah je urejanje državnih cest v pristojnosti Direkcije za infrastrukturo (v nadaljevanju DRSI), urejanje površin za hojo in kolesarjenje v naselju pa v pristojnosti občin.

Ker občine ne morejo samostojno urejati površin za hojo in kolesarjenje ter izvesti ustreznih ukrepov za umirjanje motornega prometa skozi naselje, na tem področju prihaja do nesoglasij in nezadovoljstva na strani občin in prebivalcev.

Zakon občinam ponuja preglednejšo možnost za dogovore z DRSI in prednostno izvajanje tovrstnih projektov, kadar lahko zanje same zagotovijo finančne vire.

## **K 28. členu**

Presoja kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij (v nadaljevanju CPS) je neodvisna strokovna ocena dokumenta, ki se izvaja za OCPS in RCPS.

Namen izvajanja presoje kakovosti CPS je izdelava strokovne ocene vsebine dokumenta med njegovo pripravo in v fazi izdelave končnega dokumenta ter svetovanje naročniku in pripravljavcu CPS za njeno izboljšanje.

Temeljni cilji presoje kakovosti CPS so izboljšanje kakovosti vsebine CPS in učinkov njihovega izvajanja, odprava protislovnosti in/ali neskladnosti med ključnimi

deli CPS (vizijo, cilji, ciljnim vrednostmi, ključnimi izzivi, politikami prometnih podsistemov in ukrepi), zagotavljanje vključevanja in ustrezne obravnave ključnih sestavin ter vsebin CPS, ki jih določajo smernice za pripravo OCPS in RCPS ter druge podporne smernice celostnega prometnega načrtovanja ter prepoznava in promocija dobre prakse na tem področju glede kakovostnih dokumentov oziroma delov dokumentov.

Splošni postopek je določen v smernicah za pripravo OCPN (prvič strokovnjak presoja dokument v fazi priprave in drugič ob njegovem dokončanju, vendar še pred formalnim sprejetjem). Podrobnejši način preverjanja kakovosti in merila za presojo kakovosti minister določi s pravilnikom.

Presoja kakovosti je obvezna za vse CPS, katerih izdelavo sofinancira država v okviru različnih državnih ali evropskih programov. Obvezna je tudi za vse CPS, ki so podlaga za državno sofinanciranje ukrepov CPS in za uvrstitve na državni seznam CPS, objavljen na SPTM

Za delovanje sistema presoje kakovosti CPS je odgovorno ministrstvo, ki zagotavlja navodila, merila, pogoje in sredstva za izvedbo presoj kakovosti, organizira in izvaja usposabljanja presojevalcev ter vzpostavi in vodi evidenco pooblaščenih presojevalcev.

Izvedba presoje kakovosti ob upoštevanju priporočil presojevalcev in odprava ugotovljenih neskladnosti ali pomanjkljivosti ter pozitivna splošna ocena dokumenta so pogoj za izplačilo državnih sredstev, ki so namenjena sofinanciranju izdelave CPS. Ministrstvo ima tudi pravico do omejevanja dostopa do sredstev za sofinanciranje izvedbe ukrepov s področja CPN v primeru neizvedene presoje ali neupoštevanja predlogov presojevalcev za izboljšavo kakovosti vsebine CPS.

Ministrstvo krije stroške organizacije in izvedbe usposabljanj ter posvetov za presojevalce, priprave gradiva in razvoja metodologije ter vzpostavitve in vodenja evidence pooblaščenih presojevalcev.

## **K 29. členu**

Za presojo kakovosti dokumenta CPS se izdela poročilo, katerega zgradba in vsebina bosta natančneje določeni s pravilnikom.

Ker se kakovost CPS presoja dvakrat, in sicer prvič v vmesni fazi priprave CPS, pred sklopom izbire ukrepov in drugič, preden se dokument predloži v sprejetje ob činskemu svetu, presojevalec kakovosti pripravi vmesno in končno poročilo.

Imenovani presojevalec izvede presojo kakovosti z uporabo ocenjevalnega obrazca, katerega vsebina bo določena s podzakonskim aktom ministra.

Ocenjevalni obrazec je namenjen izdelavi strukturiranega pregleda vsebine CPS, ki ga opravi presojevalec. Obrazec sestavljajo vprašanja v štirih sklopih: načela CPN, izhodišča CPS, tematska poglavja, ukrepi in akcijski načrt. Pri vmesnem poročilu se presojata samo prva dva sklopa. Pri vmesnem poročilu je poudarek na svetovanju za izboljšanje povezanosti ključnih delov celostne prometne strategije.

Presojevalec na podlagi izpolnjenega ocenjevalnega obrazca za presojo kakovosti CPS izdela vmesno in končno poročilo in ga pošlje pripravljavcu CPS, naročniku CPS in ministrstvu.

Poročilo vsebuje podatke o obravnavanem dokumentu in presojevalcu dokumenta, kratka poročila o ugotovitvah za vsakega od sklopov (ustreznost presojanih vsebin, šibke točke, posebej dobri deli), splošno (pozitivno ali negativno) oceno dokumenta ter usmeritve in priporočila za izboljšavo dokumenta. Kadar

presojevalec ugotovi potrebo po dopolnitvi dokumenta, mora pred sprejetjem dokumenta izvedene dopolnitve znova preveriti presojevalec. Postopek presoje je uspešno končan, kadar dokument pridobi pozitivno splošno oceno in so odpravljene ugotovljene pomanjkljivosti.

### **K 30. členu**

Za spremljanje učinkov ukrepov, izvedenih na podlagi celotnih prometnih strategij, se na državni ravni vzpostavi centralizirano zbiranje in objavljanje podatkov za spremljanje izvajanja CPS. Ministrstvo bo za delovanje sistema zagotovilo informacijsko podporo za zbiranje in objavo podatkov o izvajanju CPS.

Za potrebe spremljanja izvajanja CPS vseh treh ravni bo vzpostavljen sistem enotnih kazalnikov s predpisano metodologijo za njihovo spremljanje, kar bo podrobneje predpisal minister s pravilnikom.

Za zagotovitev primerljivosti kazalnikov bo vzpostavljena enotna metodologija za njihovo spremljanje in izdelana državna zbirka podatkov, oboje v sodelovanju s Statističnim uradom Republike Slovenije (SURS). Zagotovljene bodo javna dostopnost podatkov, mednarodna primerljivost in širša uporabnost (na primer za poročanje drugih sektorjev, kakor so kazalniki okolja na ARSO).

Kazalniki so razdeljeni na kazalnike izvedbe, ki merijo izvajanje oziroma neizvajanje ukrepov, ter kazalnike učinka, ki merijo vplive celostnega prometnega načrtovanja na vseh ravneh. Za spremljanje DCPS je odgovorno ministrstvo, za spremljanje OCPS občina, za spremljanje RCPS pa bodisi z dogovorom izbrana občina bodisi izvajalec, ki ga sporazumno določijo občine.

Del enotnih kazalnikov bo določen kot obvezen, kar bo poleg spremljanja izvajanja in učinkov omogočalo tudi primerjave med CPS na ravni občin in regij.

Kazalniki na državni ravni so obvezni del izvajanja in spremljanja DCPS, na lokalni in regionalni ravni pa bo poleg obveznih kazalnikov pripravljen več priporočenih kazalnikov, s katerimi bo ministrstvo občine in regije predvsem spodbujalo k njihovem spremljanju. Priporočeni kazalniki na lokalni in regionalni ravni so neobvezni, ker bosta obseg in poglobljenost njihovega spremljanja v občinah in regijah različna in bosta odvisna od velikosti občine ali regije ter stopnje razvitosti celostnega prometnega načrtovanja v njej.

### **K 31. členu**

Ministrstvo v prostorskem načrtovanju po zakonu, ki ureja urejanje prostora, nastopa v vlogi državnega nosilca urejanja prostora, ki za področje trajnostne mobilnosti pripravlja smernice in mnenja v skladu s prostorsko zakonodajo. Na črtovanje mobilnosti in prometa je eden od sektorjev, ki najbolj vpliva na prostorsko načrtovanje. Še bolj pa velja obratno – odločitve v prostoru zelo vplivajo na prihodnje prometne tokove.

31. člen vzpostavlja neposredno pravno podlago za izdajo smernic v postopkih po zakonu, ki ureja urejanje prostora.

### **K 32. členu**

S členom se urejajo razmerja med prostorskimi akti in sprejetimi celostnimi prometnimi strategijami na ustrezni ravni.

### **K 33. členu**

Poleg načrtovanja prometnega omrežja sodobni pristop k integriranemu prometnemu in prostorskemu načrtovanju omogoča mobilnost kot pravico posameznika, da na različne načine dostopa do ciljev ter izboljšuje kakovost bivanja in javnega prostora. Zato je treba načrtovati prostor tako za mobilnost ljudi in tako, da se predvidevajo vse vrste prometnih tokov tako tranzitnega motornega prometa, notranjega motornega prometa kakor tudi aktivne mobilnosti.

Predvsem v evropskih mestih se v zadnjem desetletju promet preureja po načelu »superblok«<sup>1</sup>, kjer se ulična mreža v soseskah deloma namenja izključno lokalnemu prometu in aktivni mobilnosti, tranzitni promet pa se preusmerja na ceste, ki ločujejo soseske med seboj, druga mesta pa sprejemajo tako imenovane »circulation plans«, s katerimi določijo take prometne režime, da v posameznih predelih naselja izločijo ves tranzitni promet.

Naselje morajo sestavljati območja prijaznega prometa, ki jih ločujejo ceste, po katerih poteka tudi tranzitni promet, a so primerno urejene, promet na njih pa ustrezno umirjen.

### **K 34. členu**

Člen določa hierarhijo lokalne infrastrukture za hojo, ki jo je treba načrtovati v naselju v prostorskih načrtih in je drugačna od kategorizacije cest.

Omrežje povezav za hojo se razlikuje od omrežja za motorni promet, saj vsebuje dodatne povezave, za hojo ni enosmernih povezav, predvsem pa najpomembnejše povezave za hojo praviloma niso ob najprometnejših cestah, zato je hierarhija peš in kolesarskih povezav pogosto drugačna kakor za motorni promet.

Poleg tega večje prometne ceste lahko sploh nimajo površin za hojo, ob njih je hoja prepovedana, prečkanje pa bodisi prepovedano bodisi omejeno na redke prehode. Po drugi strani je lokalna javna pot ali stanovanjska ulica v naselju lahko tudi brez ločenih pločnikov kot skupni prometni prostor primarna povezava za hojo. Kar je v načrtu prometne (cestne) infrastrukture glavna povezava, je v načrtu povezav za hojo največja ovira, slepa ulica za motorni promet pa je lahko za pešce prehodna in pomembna povezava med deli naselja.

Pri načrtovanju povezav za hojo so ključni cilji poti, ki se jih povezuje predvsem postajališča JPP in objekti lokalne družbene infrastrukture.

### **K 35. členu**

Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18) določa štiri kategorije kolesarskih povezav: daljinske, glavne, regionalne in lokalne. Prve tri kategorije so državno kolesarsko omrežje, lokalne pa so občinske kolesarske povezave, ki se navezujejo na državno omrežje. Državno kolesarsko omrežje so daljše kolesarske povezave, ki potekajo skozi več občin. Za potrebe njihovega poteka je treba uskladiti traso med več občinami in upravljavcem na ravni države in trase načrtovati v OPN-je vseh občin na trasi.

Ključni problem za varno kolesarjenje v mestih je gradnja delnih odsekov kolesarskih površin, ki ne zagotavljajo zveznosti kolesarskega omrežja in so izziv prometne varnosti kolesarjev. Omrežje je lahko v celoti sestavljeno iz lokalnih povezav, čeprav je njihov pomen v naselju različen. Zakon zato predvideva strateško načrtovanje hierarhije lokalnega kolesarskega omrežja v naselju že v prostorskih načrtih in omogoča umirjanje prometa na odsekih cest, kjer varna kolesarska povezava v skladu s predpisi še ni zagotovljena.



Pri načrtovanju povezav za kolesarjenje v naseljih so ključne točke, ki se povezujejo, objekti lokalne družbene infrastrukture, za medkrajevna oziroma medobčinska potovanja pa večmodalne točke oziroma postaje in postajališča JPP.

### **K 36. členu**

Veliki generatorji prometa so na primer velika podjetja, zdravstvene in vzgojno-izobraževalne ustanove, trgovska središča, velike prireditvene ali kulturne ustanove in veliki stanovanjski kompleksi ali mestne četrti, ki so v prostoru velik izvor ali ponor prometa. Vrste prostorskih ureditev in objektov, ki spadajo med velike generatorje prometa, podrobneje predpiše minister.

Z rabo prostora je mogoče močno vplivati na mobilnost. Ker se ta dalj časa ne spreminja, je pri razvoju novih območij vedno treba upoštevati tudi mobilnost in mobilnostno vedenje uporabnikov usmerjati vnaprej. Najtežje je namreč spremeniti zatečene ureditve in potovalne navade. Območje, ki se na novo razvija, je lahko celotna mestna četrt (tak primer sta Seestadt Aspern na Dunaju in Vauban v Freiburgu) ali pa le določena lokacija (na primer nakupovalno središče SihlCity v Zürichu). Prednost integriranega načrtovanja je očitna: nove gradnje so prava prilika za spremembe, saj ljudje in ustanove takrat razmišljajo o mobilnosti in so tudi najbolj pripravljeni spremeniti ter prilagoditi svoje potovalne navade. V Veliki Britaniji je mobilnostni načrt, na primer, kot obvezni pogoj zapisan že v prostorskih načrtih, raziskave pa so pokazale na močno povezanost med omejevanjem parkiranja za novogradnje v okviru prostorskega načrtovanja in učinkovitostjo mobilnostnih načrtov.

Celovita obravnava prometa in dostopnosti v prostorskem načrtovanju je eno ključnih področij obvladovanja prometa. Z ustreznim prostorskim načrtovanjem je mogoče usmerjati prometno povpraševanje in rabo zelenih potovalnih načinov. Pri tem je še posebej pomembno umeščanje velikih generatorjev prometa v prostor.

Občine lahko v svojih prostorskih aktih opredelijo velike generatorje prometa in predvidijo, da se bo zanje izdelal mobilnostni načrt. Na ta način bo občina zagotovila, da bo hkrati z načrtovanjem objekta ali druge prostorske ureditve načrtovana tudi ustrezna infrastruktura za trajnostno mobilnost in upravljanje prometa v vplivnem območju načrtovanega posega v prostor.

### **K 37. členu**

Izdelava CPS in ukrepi na podlagi CPS občin so se doslej večinoma sofinancirali iz evropskih strukturnih in investicijskih skladov, tj. Kohezijskega sklada in Evropskega sklada za regionalni razvoj v okviru operativnih programov Evropske kohezijske politike. Gre za vire, ki so časovno omejeni, zato je namen tega člena zagotavljanje rednih in trdnih virov za sofinanciranje izdelave CPS ter izvajanje ukrepov na podlagi RCPS in OCPS, kar bo omogočilo stalno investicijsko razvojno

dejavnost.

### **K 38. členu**

Slovenija mora v prometnem sektorju do leta 2030 zmanjšati naraščanje emisij toplogrednih plinov in doseči okvirne cilje do leta 2030, tj. +12 % glede na leto 2005 (Nacionalni energetske in podnebni načrt – NEPN). Vendar se pri izvajanju politik in ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju kažejo velike pomanjkljivosti. Medtem ko se emisije, ki jih povzročajo drugi sektorji, zmanjšujejo, se emisije, ki jih povzroča promet, še vedno povečujejo, njihov glavni povzročitelj pa je cestni promet. Zato je potrebna sistemska ureditev za vzpostavljanje infrastrukture za alternativna goriva, spodbujanje uporabe vozil na alternativna goriva ter ukrepov na podlagi mobilnostnih načrtov institucij, ukrepov za čisti promet in povečanje alternativnih oblik mobilnosti.

Zakon ne nalaga vsakoletnih obveznosti za državni proračun, ampak daje le pravno podlago, da lahko država dodeljuje finančne spodbude za ukrepe iz tega člena v obliki investicijskih transferjev ali subvencij.

### **K 39. členu**

Vir bodo prihodki, ki so že zdaj vir integralnega državnega proračuna in občinskih proračunov, namenska sredstva evropske kohezijske politike, prispevki zbrani za energetske učinkovitost ter sredstva sklada za podnebne spremembe.

Predlog zakona bo v manjši meri vplival na druga javnofinančna sredstva in sicer občinske proračune predvsem za sofinanciranje ukrepov ter izvajanje nalog osebja vezanih na spremljanje in poročanje o izvajanju OCPS.

### **K 40. členu**

Ministrstvo vzdržuje in vsebinsko posodablja spletni portal »Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (SPTM)«, ki se je izkazal za učinkovitega pri razširjanju informacij ključni javnosti s področja trajnostne mobilnosti.

Je podpora storitev za slovenska mesta, občine, regije in ustanove, ki so se odločili mobilnosti urejati celostno in dolgoročno. Glavni namen SPTM je, da je osrednje orodje za razširjanje vsebin trajnostne mobilnosti za ključne deležnike, vključenih v načrtovanje, odločanje in izvajanje nalog s področja prometa. Za prejetje informacij na elektronski naslov se je v platformo treba prijaviti.

SPTM je vir informacij na enem mestu s področja trajnostne mobilnosti. Na spletišču so objavljeni nacionalni dokumenti (smernice, navodila, programi, akcijski načrti, priročniki itd.) z različnih področij, na primer kolesarjenje, hoja, vozlišče P + R, celostno prometno načrtovanje, upravljanje mestne logistike, upravljanje prometa, evropski teden mobilnosti in druge teme s področja. Poleg osnovnih usmeritev in

podajanja informacij je vloga platforme tudi promocija primerov dobrih praks s terena in vključevanje področnih strokovnjakov v razpravo prek interaktivnega spletnega foruma.

Dolgoročni cilj je povezati ključne akterje na področju načrtovanja in izvajanja ukrepov (občine, državne organe, strokovne organizacije) ter zagotoviti čim večji pretok informacij in izmenjavo izkušenj. Ministrstvo v te namene tudi pripravlja izobraževalne dogodke, kakor so seminarji/delavnice, in letno nacionalno konferenco o trajnostni mobilnosti.

Ciljne skupine: strokovna javnost s področja načrtovanja trajnostne mobilnosti (prostorski načrtovalci, projektanti prometnih površin, izdelovalci celostnih prometnih strategij, urbanisti itd.), študenti visokošolskih zavodov, raziskovalci s področja prometa, predstavniki občin in državnih organov, vključeni v pripravo in izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti na strateški ravni.

#### **K 41. členu**

S tem členom se določajo pogoji za usposobljene osebe, ki izdelujejo celostne prometne strategije in presojujejo njihovo kakovost izdelave, ter osebe, ki izdelujejo mobilnostne načrte.

Izdelava celostne prometne strategije in mobilnostnega načrta je strokovno zahteven projekt. Prav zato ga velja zaupati dobro podkovani interdisciplinarni skupini strokovnjakov. Le poglobljen in kakovostno izdelan dokument lahko ustrezno izpolni svoj namen. Tako kot pri pripravi celostne prometne strategije je tudi za mobilnostni načrt pomembno, da pri izdelavi sodeluje izkušena skupina strokovnjakov, specializirana za upravljanje mobilnosti, hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in za zmanjševanje uporabe osebnega motornega prometa. V njeni sestavi naj bodo strokovnjaki za področja upravljanja mobilnosti, prometnega projektiranja, prostorskega in arhitekturnega načrtovanja ter projektiranja, ekonomije in komuniciranja. Izkušnje kažejo, da so mobilnostni načrti, ki jih izdelajo zunanji strokovnjaki, praviloma boljši. Ali še natančneje: analiza stanja je temeljitejša in bolj poglobljena, nabor ukrepov širši, inovativnejši in ambicioznejši, sprejem med uporabniki pa lažji in komunikacijsko bolje podprt.

Pomembno je, da se v skupino, ki izdelava celostno prometno strategijo in mobilnostni načrt, vključi vsaj ena usposobljena oseba, ki ima ustrezno izobrazbo in je uspešno opravila usposabljanje za izdelovalca CPS oziroma mobilnostnega načrta. Ta bo vodila celotni postopek priprave in usklajevala delo vseh udeleženi pri pripravi dokumenta.

Podobno tudi za presojo kakovosti velja, da jo lahko opravijo le pooblaščen presojevalci kakovosti CPS. Ministrstvo v ta namen izvaja sistem za usposabljanje in evidenco presojevalcev. Seznam presojevalcev se posodobi enkrat letno in po vsakem usposabljanju.

Presojevalci so strokovnjaki z izkušnjami z izdelavo CPS, ki so v preteklosti že sodelovali pri izdelavi CPS, so uspešno opravili usposabljanje za pripravljavce CPS in presojevalce CPS, imajo aktiven status in redno izvajajo presoje kakovosti CPS.

Za ohranjanje aktivnega statusa se morajo presojevalci udeležiti vseh usposabljanj in posvetov o presoji kakovosti CPS, večine drugih izobraževanj v okviru razvoja CPS-metodologije in tematik celostnega prometnega načrtovanja ter morajo redno izvajati dodeljene presoje kakovosti. Strokovna usposabljanja presojevalcev zagotavlja ministrstvo za infrastrukturo in se izvajajo vsaka tri leta.

Ministrstvo na zahtevo pripravljavca CPS iz evidence presojevalcev imenuje pooblaščenega presojevalca, in sicer po časovnem zaporedju prispelih zahtev za presojo CPS ob upoštevanju za to določenih meril. Presojevalca za posamezni dokument imenuje minister za infrastrukturo po naslednjih merilih: vrstni red dneva vpisa presojevalcev v evidenco, aktivni status, nesodelovanje pri izdelavi obravnavane CPS in da ni zaposlen pri izdelovalcu ali naročniku CPS.

#### **K 42. členu**

V tem členu je določeno, da se s sprejetjem DCPS nadomestijo dosedanje strategije in nacionalni programi, ki veljajo za področje prometne politike.

V tretjem odstavku tega člena je za strategijo razvoja javne železniške infrastrukture, ki jo na podlagi 13. Člena Zakona o železniškem prometu (ZZeIP) sprejme vlada, posebej določeno, da se ne glede na drugačno ureditev v ZZeIP sprejme kot del DCPS in torej ne več kot ločena strategija. S tem se določa samo drugačen način sprejetja strategije razvoja javne železniške infrastrukture, ki jo po novem sprejme Državni zbor kot del DCPS, medtem ko še naprej veljajo ostale določbe 13.clen ZZeIP, ki določajo vsebino strategije.

#### **K 43. členu**

V prvem odstavku tega člena se obstoječim celostnim prometnim strategijam, ki so jih sprejele občine do uveljavitve zakona, priznava status OCPS ali RCPS po tem zakonu.

V skladu z drugim odstavkom bodo občine do uveljavitve podzakonskega akta, s katerim bo ministrstvo določilo vsebino in postopek priprave OCPS, še naprej pripravljale in sprejemale spremembe in dopolnitve občinskih in regijskih celostnih prometnih strategij v skladu s smernicami za pripravo celostne prometne strategije, ki so objavljene na spletnem portalu ministrstva.

#### **K 44. členu**

V tretjem odstavku tega člena se določa prehodno obdobje za mestne občine, ki so po zakonu zavezane pripraviti načrt upravljanja mestne logistike in načrt izvajanja parkirne politike. To prehodno obdobje se izteče v petih letih po uveljavitvi predpisa, s katerim bo ministrstvo določilo vsebino in postopek priprave načrta upravljanja mestne logistike ter načrta izvajanja parkirne politike.

#### **K 45. členu**

S tem členom se ministrstvu nalaga, da sprejme podzakonske akte za izvajanje tega zakona v treh letih od uveljavitve zakona.

## **K 46. členu**

V tem členu je urejen *vacatio legis* zakona, ki traja 15 dni.

### **IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO**

Gre za popolnoma nov zakon, zato ni besedila členov, ki se spreminjajo.

### **V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU**

Ni razloga, zaradi katerega bi bilo potrebno zakon obravnavati po nujnem ali skrajšanem postopku.

### **VI. PRILOGE**

Osnutki podzakonskih predpisov, katerih izdajo določa predlog zakona:

#### **PREDLOG**

Na podlagi šestega odstavka 15. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. ...) minister za infrastrukturo izdaja

## **PRAVILNIK O VSEBINI, NAČINU PRIPRAVE IN FINANCIRANJA CELOSTNIH PROMETNIH STRATEGIJ TER NAČINU SPREMLJANJA NJIHOVE KAKOVOSTI IN UČINKOV UKREPOV**

### **I. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)**

Ta pravilnik določa:

- vsebino celostnih prometnih strategij
- način priprave CPS po sklopih in korakih
- način financiranja CPS
- način spremljanja kakovosti vsebine CPS
- način spremljanja učinkov ukrepov

### **II. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):**

Ta pravilnik podrobneje ureja vsebino in postopek priprave celostnih prometnih strategij na državni, regionalni in lokalni ravni.

Obsega 7 vsebinskih sklopov:

1. Sklop A: Ureditev pogojev za delo
2. Sklop B: Vzpostavitev procesa
3. Sklop C: Oris zelenega stanja
4. Sklop D: Razumevanje obstoječega stanja
5. Sklop E: Opredelitev smeri ukrepanja
6. Sklop F: Priprava in potrditev strategije
7. Sklop G: Izvajanje ukrepov in uresničevanje vizije

Vsebina pravilnika bo določena naknadno ob upoštevanju strukture predmeta urejanja in vsebinskih sklopov priprave celostne prometne strategije..

### III. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

### IV. PRILOGE

Priloga podzakonskega akta so Nacionalne smernice za pripravo celostne prometne strategije.

### PREDLOG

Na podlagi četrtega odstavka 26. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. ...) minister za infrastrukturo izdaja

## **PRAVILNIK O PODROBNEJŠI DOLOČITVI VSEBINE MOBILNOSTNIH NAČRTOV IN POSTOPKA NJIHOVE PRIPRAVE**

### I. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

Ta pravilnik določa:

- vsebino mobilnostnih načrtov
- način priprave mobilnostnih načrtov po korakih

### II. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):

Ta pravilnik podrobneje ureja vsebino in postopek priprave mobilnostnih načrtov za ustanove.

Osnovne usmeritve za pripravo mobilnostnih načrtov:

- Vrste Mobilnostnih načrtov
- Finančni načrt in pričakovane koristi naložbe
- Kdo izdeluje Mobilnostni načrt

Koraki za pripravo mobilnostnega načrta:

- 1 – Zagon priprave
- 2 – Analiza stanja
- 3 – Določitev ključnih izzivov in ciljev
- 4 – Priprava nabora ukrepov
- 5 – Izdelava in potrditev mobilnostnega načrta
- 6 – Uresničevanje načrta in podpora pri izvajanju

Katalog tipičnih ukrepov

Primeri analitičnih orodij

Vsebina pravilnika bo določena naknadno ob upoštevanju strukture predmeta urejanja.

### III. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

#### IV. PRILOGE

Priloga podzakonskega akta so Nacionalne smernice za pripravo mobilnostnih načrtov.

#### PREDLOG

Na podlagi osmega odstavka 28. člena in sedmega odstavka 29. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. ...) minister za infrastrukturo izdaja

### **PRAVILNIK O OPREDELITVI MERIL ZA PRESOJO KAKOVOSTI CELOSTNIH PROMETNIH STRATEGIJ, NAČINU PREVERJANJA KAKOVOSTI TER O DOLOČITVI VIŠINE PLAČILA ZA OPRAVLJENO DELO IN POVRNITVI STROŠKOV PRESOJEVALCEV KAKOVOSTI**

#### I. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

Ta pravilnik določa:

- Namen presoje kakovosti
- Način preverjanja kakovosti vsebin OCPS in RCPS
- Določitev meril za preverjanje kakovosti
- Določitev višine plačila za opravljeno delo in izdelavo poročila o presoji kakovosti ter povrnitev stroškov v zvezi z delom presojevalcev kakovosti
- Način dodeljevanja presojevalcev na zahtevo pripravljavca CPS
- Način izdelave poročila o presoji kakovosti
- Struktura poročila o presoji kakovosti
- Postopek za pridobitev dodatnega mnenja, če je to potrebno
- Način sodelovanja presojevalca kakovosti, pripravljavca CPS in ministrstva

#### II. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):

Presojevalci kakovosti bodo izvajali presojo kakovosti v 4 sklopih:

Sklop 1: Načela celostnega prometnega načrtovanja

Sklop 2: Izhodišča CPS

Sklop 3: Tematska poglavja

Sklop 4: Ukrepi in akcijski načrt

Vsebina pravilnika bo določena naknadno ob upoštevanju strukture predmeta urejanja.

#### III. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

#### IV. PRILOGE

Priloga podzakonskega akta so ocenjevalni obrazec za presojo kakovosti vsebine CPS (Priloga 1) in Poročilo o presoji kakovosti vsebine CPS (Priloga 2).

## PREDLOG

Na podlagi sedmega odstavka 30. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. ...) minister za infrastrukturo izdaja

# **PRAVILNIK O PODROBNEJŠI OPREDELITVI ENOTNIH KAZALNIKOV ZA SPREMLJANJE IZVAJANJA CELOSTNIH PROMETNIH STRATEGIJ, METODOLOGIJI ZA NJIHOVO SPREMLJANJE, POGOJIH ZA VZPOSTAVITEV INFORMACIJSKE PODPORE IN NAČINU POROČANJA**

## I. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

Ta pravilnik določa:

- Enotne kazalnike za spremljanje izvedbe in učinka celostnih prometnih strategij
- Metodologijo za spremljanje
- Pogoje za vzpostavitev informacijske podpore za zbiranje in objavljanje podatkov
- Način poročanja o rezultatih spremljanja
- Način objave rezultatov spremljanja izvajanja CPS

## II. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):

Nabor enotnih kazalnikov temelji na uporabi treh analiz, ki jih bodo občine izvajale po enotni metodologiji:

1. Kordonsko štetje prometa (na najmanj eni točki v manjši občini in na najmanj štirih točkah v veliki, vse na glavnih prometnicah skozi središče), omogoča izračun deleža in obsega uporabe potovalnih načinov na posameznih presekih. Zagotavlja podatke za kazalnik deleža in obsega potovalnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
2. Anketa o poteh v šolo učencev 3., 5. in 7. razreda OŠ (na najmanj eni šoli v manjši občini in najmanj treh v velikih občinah), omogoča izračun deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in deleža otrok, ki vanjo prihajajo sami. Zagotavlja podatke za kazalnika delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in delež otrok, ki v šolo prihajajo sami.
3. Anketa o poteh na delo v večjem zaposlovalcu v občini (v najmanj eni organizaciji v manjši občini in v najmanj štirih v veliki). Zagotavlja podatke za kazalnike deleža uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo, dolžine poti na delo in zadovoljstva zaposlenih s prometnimi razmerami v okolici večjih zaposlovalcev in v občini.

Vsebina pravilnika bo določena naknadno ob upoštevanju strukture predmeta urejanja.

## III. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

## IV. PRILOGE

Priloga podzakonskega akta so obrazci za poročanje o rezultatih spremljanja.



## PREDLOG

Na podlagi petega odstavka 24. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. ...) minister za infrastrukturo izdaja

# **PRAVILNIK O PODROBNJŠI DOLOČITVI VSEBINE NAČRTA IZVAJANJA PARKIRNE POLITIKE V OBČINAH**

## I. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

Ta pravilnik določa:

- vsebino načrta izvajanja parkirne politike
- način priprave parkirne politike v občinah

## II. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):

Vsebinski sklopi:

- parkirni režimi,
- območja s parkirnimi režimi in terminski načrt njihovega uvajanja,
- parkirni normativi,
- cenovna politika parkiranja,
- sistem P+R,
- usmeritve za umeščanje parkirnih mest na javne površine in na gradbene parcele,
- pogoji za oddajanje zasebnih parkirnih mest v najem.

Vsebina pravilnika bo določena naknadno ob upoštevanju strukture predmeta urejanja in vsebinskih sklopov.

## III. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

## IV. PRILOGE

Priloga podzakonskega akta so nacionalne smernice za pripravo parkirne politike v občinah.

PREDLOG

Na podlagi osmega odstavka 23. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. ...) minister za infrastrukturo izdaja

**PRAVILNIK  
O PODROBNEJŠI DOLOČITVI VSEBINE, OBLIKE IN NAČINA  
PRIPRAVE NAČRTOV UPRAVLJANJA MESTNE LOGISTIKE**

**I. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)**

Ta pravilnik določa:

- vsebino načrta upravljanja mestne logistike
- vsebino načina izvajanja in spremljanja izvajanja načrta upravljanja mestne logistike
- način priprave načrta upravljanja mestne logistike

**II. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):**

Ta pravilnik podrobneje ureja vsebino in postopek priprave celostnih prometnih strategij na državni, regionalni in lokalni ravni.

Načrt upravljanja mestne logistike je strateški dokument za znižanje emisij in racionalno rabo prostora v mestih.

Zakon zato za mesta nad 100.000 prebivalcev predpisuje izdelavo načrta upravljanja mestne logistike, za mesta nad 10.000 pa obvezno vključitev vsebine v občinsko celostno prometno strategijo.

Vsebinski sklopi:

- določitev nacionalnih smernic za pripravo načrtov mestne logistike
- podrobno vsebino, obliko in način priprave načrtov upravljanja mestne logistike
- vključitev mestne logistike v OCPS (način potrjevanja in spremljanja načrta)
- prioritete določanja transportno logističnih poti
- prioritete umeščanja manjših logističnih centrov in prometnih terminalov s manjšimi prekladalnimi površinami in skladišči v prostor
- financiranje uresničevanja načrtov upravljanja mestne logistike in sofinanciranje javne infrastrukture za zagotavljanje konsolidacije tovora v mestu

Vsebina pravilnika bo določena naknadno ob upoštevanju strukture predmeta urejanja in vsebinskih sklopov priprave celostne prometne strategije.

**III. ZAČETEK VELJAVNOSTI**

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**IV. PRILOGE**

Priloga podzakonskega akta so nacionalne smernice za pripravo načrtov mestne logistike.

PREDLOG

Na podlagi drugega odstavka 36. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. ...) minister za infrastrukturo v soglasju z ministrom, pristojnim za urejanje prostora, izdaja

**PRAVILNIK  
O NATANČNEJŠI DOLOČITVI VRSTE PROSTORSKIH UREDITEV IN  
OBJEKTOV, KI JIH OBČINE OPREDELIJO KOT VELIKE  
GENERATORJE PROMETA**

**I. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)**

Veliki generatorji prometa so posamezne prostorske ureditve ali objekti, kjer prihaja do povečanega prometa, ki vpliva na dostopnost ali kakovost bivanja ostalih udeležencev prometa in prebivalcev.

Ta pravilnik določa:

- načine opredelitve velikih generatorjev prometa, za katere je potrebno izdelati mobilnostni načrt, pri čemer upoštevajo usmeritve iz OCPS
- vrste prostorskih ureditev in objektov, ki spadajo pod velike generatorje prometa

**II. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):**

Ta pravilnik podrobneje ureja vsebino in postopek priprave celostnih prometnih strategij na državni, regionalni in lokalni ravni.

Vsebinski sklopi:

- pravilnik določa način, kako občine v svojih prostorskih aktih opredelijo velike generatorje prometa
- postopek določanja velikih generatorjev prometa za katere je potrebno izdelati mobilnostni načrt.
- smernice za določitev in obravnavo velikih generatorjev prometa, kar bo omogočalo, da bo ob načrtovanju objektov ali drugih prostorskih ureditev, načrtovana tudi ustrezna infrastruktura za trajnostno mobilnost in upravljanje prometa v vplivnem območju načrtovanega posega v prostor.

Vsebina pravilnika bo določena naknadno ob upoštevanju strukture predmeta urejanja in vsebinskih sklopov priprave celostne prometne strategije..

**III. ZAČETEK VELJAVNOSTI**

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

**IV. PRILOGE**

Priloga podzakonskega akta so nacionalne smernice za določevanje in obravnavo velikih generatorjev prometa.

PREDLOG

Na podlagi šestega odstavka 41. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. ...) minister za infrastrukturo izdaja

**PRAVILNIK  
O USPOSOBLJENIH OSEBAH ZA IZDELAVO CELOSTNIH PROMETNIH  
STRATEGIJ, MOBILNOSTNIH NAČRTOV IN PRESOJO KAKOVOSTI  
VSEBINE CELOSTNIH PROMETNIH STRATEGIJ**

I. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

Usposobljene osebe za izdelavo celostnih prometnih strategij, mobilnostnih načrtov in presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij so pravne ali fizične osebe, ki so vpisane v evidenco usposobljenih oseb.

Ta pravilnik določa:

- način imenovanja usposobljenih oseb,
- način usposabljanja ter vodenja evidence o usposobljenih osebah za izdelavo celostnih prometnih strategij, mobilnostnih načrtov in presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij.

II. PREDSTAVITEV PO VSEBINSKIH SKLOPIH (ZA VSAK VSEBINSKI SKLOP POSEBEJ):

Ta pravilnik podrobneje ureja način in pogoje za vpis usposobljenih oseb v evidenco.

Vsebinski sklopi:

- Pogoji za vpis v evidenco usposobljenih oseb za izdelavo celostnih prometnih strategij, mobilnostnih načrtov in presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij.
- Način preverjanja izkušenj s področja izdelave celostnih prometnih strategij.
- Priprava strokovnih usposabljanj in izdaja potrdil ter postopek vpisa v evidenco.

Vsebina pravilnika bo določena naknadno ob upoštevanju strukture predmeta urejanja in vsebinskih sklopov tega akta.

III. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

PREDLOG

Na podlagi šestega odstavka 38. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. ...) minister za infrastrukturo izdaja

**UREDBO**

# OFINANČNIH SPODBUDAH ZA IZVAJANJE MOBILNOSTNIH NAČRTOV, ČIST PROMET, ALTERNATIVNE OBLIKE MOBILNOSTI IN RABO ALTERNATIVNIH GORIV V PROMETU

## I. PREDMET UREJANJA (VSEBINA AKTA)

Ta uredba določa:

- vrste spodbud,
- pogoje in merila za njihovo dodelitev,
- vrste upravičencev do finančnih spodbud,
- vodenje evidenc in poročanje.

## II. VRSTE SPODBUD

Finančne spodbude (v nadaljnjem besedilu: spodbude) se dodeljujejo kot državne pomoči v skladu z Uredbo (EU) št. 651/2014, kot »de minimis« pomoči v skladu z Uredbo (EU) št. 1407/2013 in kot druge finančne spodbude.

## III. MERILA ZA DODELITEV DRŽAVNIH POMOČI

Spodbude se dodeljujejo z javnim razpisom ali javnim pozivom ob upoštevanju naslednjih meril:

- stroškovne učinkovitosti,
- zmanjšanja števila osebnih vozil,
- povečanje površin za pešce, kolesarje in uporabnike drugih oblik mikromobilnosti,
- povečanje deleža količine energije, uporabljene v prometu iz obnovljivih virov energije,
- učinkovite rabe energije v prometu,
- zmanjšanja količine izpustov prašnih delcev,
- zmanjšanja količine izpustov toplogrednih plinov,
- zmanjšanje emisij hrupa.

## IV. POGOJI ZA DODELITEV DRŽAVNIH POMOČI

Državna pomoč se dodeli na podlagi javnega razpisa ali poziva za naložbo, ki ima zaključeno finančno konstrukcijo in zagotovljene finančne vire za izvedbo celotne naložbe. Če kakšen izmed finančnih virov na dan oddaje prijave še ni zagotovljen, mora prijavitelj podati izjavo, da bo sredstva nadomestil iz lastnih virov, če ti viri ne bodo pridobljeni. Za naložbo mora biti izdelana in s strani odgovorne osebe prijavljena potrjena investicijska dokumentacija, ki mora biti izdelana v skladu z uredbo, ki določa enotno metodologijo za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. Investicijska dokumentacija ne sme biti starejša kot eno leto in mora jasno izkazovati namen, ter izpolnjevanje vseh pogojev in zahtev razpisa ali poziva.

## V. UPRAVIČENCI

Upravičenci za dodelitev državnih pomoči so:

- gospodarske družbe in samostojni podjetniki posamezniki po Zakonu o gospodarskih družbah

(Uradni list RS, št. 42/06, 60/06, 26/07 – ZSDU-B, 33/07 – ZSReg-B, 67/07 – ZTFI, 10/08, 68/08, 42/09, 33/11, 91/11, 32/12, 57/12, 44/13 – odl. US, 82/13, 55/15) in

- zadruga po Zakonu o zadrukah (Uradni list RS, št. 13/92, 7/93, 13/93 – ZP-G, 41/07, 87/09), vključno z osebami javnega sektorja, ki imajo stvarno premoženje v svoji lasti, razen neposrednih uporabnikov državnega proračuna.

## VI. VODENJE EVIDENC

Ministrstvo, pristojno za promet (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo), vodi dokumentacijo javnega razpisa ali poziva, na podlagi katerega se dodeljujejo spodbude. Dokumentacija vsebuje podatke o prejemnikih, vrsti upravičenih stroškov, višini spodbude, pogojih in rokih izplačila spodbude.

## VII. POROČANJE

Prejemniki spodbud so dolžni 3 leta po zaključku naložbe letno poročati o obratovanju in učinkih le-te na področju učinkovite rabe energije v prometu in rabe obnovljivih virov energije. Vsebina poročila mora obsegati najmanj podatke o doseganju kazalnikov in razloge za njihovo odstopanje z navedbo popravljalnih ukrepov.

## VIII. ZAČETEK VELJAVNOSTI

Ta uredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.