

PREDLOG

(EVA št. 2023-2570-0099)

Na podlagi sedmega odstavka 23. člena, petega odstavka 24. člena in četrtega odstavka 26. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22) minister za okolje, podnebje in energijo izdaja

PRAVILNIK

o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (vsebina)

Ta pravilnik podrobneje določa vsebino, obliko, način priprave ter odstotek in višino sofinanciranja načrtov upravljanja mestne logistike (v nadaljnjem besedilu: NUML), vsebino načrtov izvajanja parkirne politike (v nadaljnjem besedilu: NIPP) ter postopek priprave, odstotek in višino sofinanciranja mobilnostnih načrtov (v nadaljnjem besedilu: MN).

2. člen (izrazi)

Izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, pomenijo:

1. **»lokacija«** po tem pravilniku pomeni lokacijo z delujočo ustanovo, objektom oz. predvideno novogradnjo, ki se s prostorskim aktom umešča v prostor ali lokacijo, kjer se izvaja javna prireditev ali izredni dogodek npr. ob prenovi ceste.
2. **»mobilnostni koordinator«** je kompetentna oseba v ustanovi, ki skrbi za uvajanje ukrepov in koordiniranje vseh postopkov za izvajanje MN na ravni celotne ustanove ali funkcionalno in prostorsko povezanih ustanov. Ta oseba spremlja in poroča o napredku in ovirah pri izvajanju MN ter skrbi za ustrezno obveščanje o rezultatih.
3. **»ustanova«** po tem pravilniku pomeni javno ali zasebno že delujočo institucijo ali več povezanih institucij, kot na primer vrtec, šola, zdravstveni dom, bolnišnica, podjetje, nakupovalno središče ali poslovna cona.

4. »**funktionalno urbano območje**« po tem pravilniku je aglomeracija občin, ki se združujejo smiselno glede na svoje funkcijske usmeritve (skupne projekte), s čimer se ustvarjajo pogoji za čim boljše povezovanje med ljudmi, gospodarskimi družbami in občinskimi organizacijami.
5. »**parkirni utrip**« je metoda za ugotavljanje zasedenosti parkirnih mest na določenem območju, oziroma njihovi izkoriščenosti, ki temelji na periodičnem štetju parkiranih vozil na izbranih lokacijah preko dneva. S parkirnim utripom se ugotavlja katera skupina uporabnikov parkira na parkirnih mestih, kdaj in za koliko časa.
6. »**parkirni režim**« je opredelitev pogojev, kdo sme kdaj parkirati na določenem parkirišču, za koliko časa in za kakšno ceno.
7. »**P+R**« je vozlišče, kjer uporabniki parkirajo lastno vozilo ter prestopijo na sistem javnega potniškega prometa – praviloma avtobus ali vlak.

3. člen (namen NUML, NIPP in MN)

(1) Namen NUML je optimizacija logističnih procesov in s tem zmanjšanje negativnih vplivov tovarnega prometa v mestih na okolje in prometno varnost, s ciljem zagotoviti gospodarsko in okoljsko učinkovitost.

(2) Namen NIPP je sistemsko usklajevanje ukrepov na področju parkiranja. Je sestavni del prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni z namenom upravljanja ponudbe parkirnih mest v občinah in s tem upravljanja prometnega povpraševanja.

(3) Namen MN je trajnostno upravljanje mobilnosti na ravni lokacije tako, da se prednostno upravlja prometno povpraševanje in ne gradnja infrastrukture ter se s tem prispeva k zmanjševanju motornega prometa v lokalnem okolju in boljši dostopnosti do lokacije na trajnosten način.

II. VSEBINA, OBLIKA, NAČIN IN POSTOPEK PRIPRAVE NUML, NIPP in MN

4. člen (vsebina NUML)

(1) NUML je strateški dokument ene občine ali več sosednjih občin s področja upravljanja tovarnega prometa v določenem delu mesta, na celotnem območju mesta ali na funkcionalnem urbanem območju, ki vključuje več občin.

(2) Določitev območja obravnave je eden izmed ključnih korakov priprave NUML. Občine, za katere je priprava NUML obvezna po zakonu, morajo za ožje območje obravnave določiti najmanj območje, za katerega velja omejitev dostopa za motoriziran promet ali vozila za prevoz tovora, za širše pa najmanj območje znotraj meje naselja NUML.

(3) NUML vsebuje stateški in izvedbeni del.

(4) Strateški del NUML vsebuje analizo stanja, izzive, vizijo, cilje, kazalnike, ciljne vrednosti in nabor možnih ukrepov za doseg ciljev. Vizijo in izbrani scenarij razvoja se uskladi v postopku vključevanja strokovne javnosti, ustanov ter izvajalcev in končnih uporabnikov logistike na območju obravnave NUML.

(5) Analiza stanja mora obsegati vsaj analizo prometnih tovornih tokov na širšem območju obravnave, predpisov o dostopnosti za tovorni promet v posameznih delih mesta, značilnosti izvajanja dostav, vstopov in zasedenosti tovornih vozil v cono z omejenim dostopom ter analizo potreb poslovnih subjektov.

(6) Izvedbeni del je akcijski načrt, ki v okviru posameznih stebrov NUML ali kot dodaten steber celostne prometne strategije vključuje svežnje ukrepov z ovrednotenimi stroški, odgovornostjo za izvedbo in rokom izvedbe. Akcijski načrt mora vsebovati ukrepe na več področjih oz. svežnjih ukrepov: upravljalški, infrastrukturni, spodbujevalni, podporni, storitveni, tehnološki. Za vsak posamezen ukrep v izvedbenem načrtu se opredeli prispevek k ciljem NUML. Izvedbeni načrt lahko predvideva ukrepe tudi za širše območje kot je območje obravnave NUML.

5. člen **(vsebina NIPP)**

(1) NIPP vsebuje vsaj analizo, vizijo in cilje ter nabor ukrepov z akcijskim načrtom.

(2) Analiza mora obsegati vsaj opredelitev območja analize, analizo parkirne ponudbe, analizo povpraševanja po parkiranju, analizo parkirnega utripa, analizo pogojev za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti in analizo zaznanih problemov pri parkiranju.

(3) Za analizo parkirne ponudbe je treba izdelati kataster parkirnih površin v občini s podatki o lokaciji, velikosti, številu, vrsti, namembnosti, dostopnosti, režimu in drugih značilnostih parkirnih mest.

(4) Analiza parkirnega utripa se izvede s terensko raziskavo, video nadzorom, uporabo senzorjev ali z nadzornim vozilom.

(5) Vizija in cilji parkirne politike morajo biti pripravljene z vključevanjem javnosti, na podlagi pripravljenih scenarijev in usklajeni z vizijo in cilji celostne prometne strategije.

(6) Nabor ukrepov vsebuje vsaj opis izbranih ukrepov ter akcijski načrt s cilji, kazalniki za spremljanje izvajanja, odgovornostjo in pristojnostmi za ukrepe, finančni ter terminski načrt izvedbe. Med ukrepi parkirne politike, ki jih občina pokrije v NIPP so:

- parkirni režimi, s katerimi se opredeli kdo, kdaj in koliko časa lahko parkira na določenem parkirnem mestu ter cena parkiranja, lahko tudi način omejitve dostopa ali plačevanja parkiranja in nadzora;

- načrt parkirnih con oziroma območij z določenim parkirnim režimom in časovni načrt njihovega uvajanja za obdobje veljavnosti CPS;
- predlog parkirnih normativov, ki so pripravljene na podlagi analiz in jih občina upošteva pri pripravi občinskih prostorskih aktov;
- usmeritve za umeščanje parkirnih mest na javne površine in na gradbena zemljišča stavb ali druga zemljišča in njihovo ukinjanje na teh površinah. Usmeritve so podane v zvezi z njihovo kapaciteto, razporeditvijo, dostopom in priključevanjem na javno cesto, opremo, lego na parceli ter končno izvedbo. Usmeritve občina upošteva tudi pri pripravi prostorskih aktov;
- cenovna politika parkiranja, ki vsebuje izhodišča za oblikovanje cen parkiranja, način izvedbe plačljivosti in nadzora ter morebitno namenskost virov, oziroma politiko vračanja sredstev v prometni sistem in lokalno okolje;
- potreba po sistemu P + R in izhodišča za morebitno zasnovo sistema vključno s predvideno kapaciteto, lokacijami, načinom delovanja in časovnim načrtom izvedbe;
- morebitne pogoje, pod katerimi lahko zasebniki na določenem območju oddajajo parkirna mesta v najem ali v upravljanje oziroma pogoje in pod katerimi lahko zasebna parkirišča upravlja občina ali pooblaščen izvajalec gospodarske javne službe in na njih vrši nadzor;
- način izvajanja in nadzora nad izvajanjem parkirne politike.

(7) Vsebina NIPP ni odvisna od velikosti občine. Velikosti in značilnostim občine je prilagojen izbor ukrepov.

(8) NIPP občina objavi na spletni strani občine in posreduje v objavo na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti.

(9) Ministrstvo pripravi nacionalne smernice za pripravo NIPP in jih objavi na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti.

6. člen (vsebina MN)

(1) MN je dokument, ki celovito obravnava dostopnost določene lokacije z vidika izboljšanja razmer za trajnostne potovalne načine. Sestavljajo ga naslednje obvezne sestavine:

- kratek povzetek dokumenta: kaj je MN, proces priprave MN in časovni okvir za njegovo izvedbo;
- ključne ugotovitve analize stanja: dostopnost lokacije, potovalne navade, ključni izzivi in potenciali;
- vizija in cilji;
- obravnavani scenariji;
- ukrepi;
- akcijski načrt.

(2) Nabor ukrepov je osrednji del MN, ki odraža ključne izzive in cilje določene lokacije. Ukrepi so razdeljeni na integralne ukrepe, ukrepe na področju spodbujanja hoje, kolesarjenja in javnega prevoza ter racionalne rabe osebnih avtomobilov.

(3) Akcijski načrt je tabelarni prikaz nabora ukrepov MN, ki za vsak ukrep določi oceno stroška, odgovornost za izvedbo ukrepa, vir financiranja, rok izvedbe in morebitne opombe.

(4) Kjer je to predvideno v občinskem prostorskem načrtu, lahko MN za določeno lokacijo določi parkirni normativ, nižji od splošne zahteve v občinskem prostorskem načrtu.

7. člen (oblika NUML in MN)

(1) NUML se izdelava v digitalni obliki in se objavi na spletni strani občine in na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti. NUML vključuje vsaj deset fotografij z območja obravnave NUML ter grafično predstavitev ključnih podatkov.

(2) MN se izdelava v digitalni obliki in se objavi na način, da je dostopen vsem zaposlenim. MN vključuje vsaj deset fotografij z območja obravnavane lokacije ter grafično predstavitev ključnih podatkov.

8. člen (način priprave NUML)

(1) Občina pripravi NUML po enotnem postopku tako, da izvede naslednje aktivnosti: ureditev pogojev za delo, vzpostavitev procesa, oris zelenega stanja, analizo obstoječega stanja, opredelitev smeri ukrepanja ter pripravo NUML z njegovo potrditvijo. Usmeritve za pripravo NUML določajo nacionalne smernice, in sicer korake, metode in orodja.

(2) NUML sprejme občinski svet na predlog župana.

(3) V kolikor se NUML sprejema za funkcionalno urbano območje, ki vključuje več občin, morajo za veljavnost NUML le tega potrditi občinski sveti občin, ki predstavljajo več kot dve tretjini prebivalcev. V tem primeru NUML velja le za občine, ki so NUML sprejele.

9. člen (postopek priprave MN)

(1) MN pripravi ustanova po enotnem postopku tako, da izvede naslednje aktivnosti: zagon priprave, določitev vizije in ciljev, analizo stanja, določitev ključnih izzivov in potencialov, določitev posebnih ciljev, ki jih je potrebno kvantificirati z določitvijo izhodiščnih in ciljnih vrednosti ter pričakovanim rokom za doseg cilja, obravnava scenarijev, pripravo nabora ukrepov, izdelavo in potrditev MN ter načrt uresničevanja MN in podporo pri njegovem izvajanju.

(2) V pripravo MN je treba vključiti zaposlene vsaj v fazi analize stanja, določitvi vizije in ciljev ter pri pripravi nabora ukrepov.

(3) MN sprejme vodstvo posamezne ustanove. Izvajanje MN vodi s strani vodstva imenovana oseba ali mobilnostni koordinator, nadzira pa ga za ta namen imenovana projektna skupina.

(4) Kadar se MN pripravlja za lokacijo, ki ni ustanova skladno z drugim členom tega pravilnika, vodi postopek priprave, sprejem in njegovo izvajanje za to odgovorna pravna oseba, kot na primer občina, investitor, organizator prireditve in podobno.

III. Odstotek in višina sofinanciranja NUML, NIPP in MN

10. člen (odstotek sofinanciranja NUML, NIPP in MN)

(1) Priprava NUML se sofinancira v višini 80 % sredstev.

(2) Priprava NIPP se sofinancira v višini 80 % sredstev.

(3) Priprava MN za javne ustanove in neprofitne organizacije se lahko sofinancira v višini 80 % sredstev, če je izdelava predvidena v občinski ali regionalni celostni prometni strategiji.

11. člen (višina sofinanciranja NUML in MN)

(1) Za občine, za katere je izdelava NUML obvezna po zakonu, je najvišja višina sofinanciranja izdelave NUML 70.000 EUR, za vse ostale pa 1 EUR na prebivalca na območju obravnave glede na zadnji objavljen uraden podatek o številu prebivalcev pred začetkom postopka NUML.

(2) Višina sofinanciranja izdelave MN glede na število zaposlenih in vrsto dejavnosti je naslednja:

- industrijsko, izobraževalno ali poslovno območje nad 1.000 zaposlenih: 10.400 - 20.800 EUR;
- večje podjetje ali druga ustanova nad 500 zaposlenih: 10.400 - 20.800 EUR;
- srednje podjetje ali druga ustanova od 50 do 500 zaposlenih: 5.200 - 10.400 EUR;
- majhno podjetje ali druga ustanova, ki ima do 50 zaposlenih: 5.200 EUR.

IV. KONČNA DOLOČBA

12. člen (začetek veljavnosti)

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

Št. 007-296/2023/.....
Ljubljana, dne decembra 2023
EVA 2023-2570-0099

Mag. Bojan Kumer
Minister za okolje, podnebje in energijo

Splošna obrazložitev predloga:

Celostno prometno načrtovanje je usmerjeni javni proces za analiziranje in načrtovanje prometnega sistema v državi. V ta namen je bil sprejet Zakon o celostno prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22, v nadaljnjem besedilu: ZCPN), ki 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 ZCPN predvideva celostne prometne strategije na državni, občinski in regionalni ravni, na občinski ravni pa med drugim še NUML, NIPP in MN.

V globalni ekonomiji z vse manj ovirami za prost pretok blaga se mesta vedno intenzivneje ukvarjajo z nalogo, kako te tovarne tokove upravljati. Problem predstavlja relativno velik delež okoljsko negativnih učinkov tovarnega prometa, kot so zastoji, onesnaženje zraka, emisije toplogrednih plinov in prometne nesreče. Na voljo je premalo uradnih delovnih 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, kar omejuje gibanje pešcev ter zmanjšuje prometno varnost. Dostavna vozila povzročajo 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" tovarnega 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.

NUML je strateški dokument za zmanjšanje emisij in gospodarno rabo prostora v mestih. ZCPN zato za mestne občine nad 100.000 prebivalcev predpisuje izdelavo NUML, druge občine pa lahko vsebino vključijo v občinsko celostno prometno strategijo (v nadaljnjem besedilu: CPS). V velikih mestih upravljanje logistike lahko pomembno prispeva k vplivom na okolje, kot so zastoji, onesnaženje zraka in emisije toplogrednih plinov, v manjših mestih ni tako velikega vpliva, lahko pa v primerih, kot so npr. sezonsko obremenjena mesta oz. središča, za katere se lahko predlaga zelo konkretne in ciljno usmerjene ukrepe. NUML predstavlja poglobitev tistega podpodročja CPS, ki obravnava tematiko tovarnega dela prometa v mestu. NUML se lahko pripravi za različna, problemska območja. Lahko se pripravi za območje, kjer se izvajajo ukrepi omejevanja dostopa (peš cona, okoljska cona ipd.), lahko pa tudi za celotno mesto ali naselje, za celotno občino ali pa funkcionalno urbano območje.

Ponudba parkirnih mest se kaže kot eden glavnih dejavnikov za izbiro prometnega načina. Če je parkirnih mest na voljo veliko, bo potovalne navade zelo težko spremeniti v smeri trajnostne mobilnosti. Zato je upravljanje ponudbe parkirnih mest oz. parkirna politika ključen del prometnih politik na lokalni ravni. Trenutno omogočanje parkirnih mest v središčih mest, nakupovalnih središčih ali v poslovnih prostorih vpliva na izbiro prometnega sredstva v prid osebnim avtomobilom, čeprav je cilj trajnostne mobilnosti omejevanje osebnega motornega prometa in uporabe energije ter spodbujanje trajnostnih potovalnih načinov. 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. 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. ZCPN zato za mestne občine predpisuje izdelavo načrta ukrepov parkirne politike, za druge občine pa prepušča izbiro med načrtom in vključitvijo vsaj osnovnih ukrepov v CPS.

Ustanove niso več le pasivni opazovalci, ampak lahko prometne tokove v svoji okolici pomagajo upravljati, 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. Pomembni deležniki pri načrtovanju 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.

MN je strateški dokument, ki celovito obravnava dostopnost določene lokacije – ustanove, dogodka, novogradnje ali zagotavljanje dostopnosti ob izrednih dogodkih. Po vsebini in strukturi večinoma upošteva CPS, 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 racionalna raba prostora z ustreznimi načrtovalskimi postopki v posamezni občini, ki se spodbuja s promocijo 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 ZCPN želimo omogočiti sofinanciranje izdelave MN ter prednostnih ukrepov za javne in zasebne ustanove ter s tem podpreti upravljanje mobilnosti na najnižji ravni – ravni posamezne lokacije. Sofinanciranje izdelave MN-ja in ukrepov iz tega načrta bo upravičeno pod pogojem, da bo MN opredeljen v OCPS.