

Na podlagi drugega odstavka 36. člena Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22) minister za okolje, podnebje in energijo v soglasju z ministrom za naravne vire in prostor izdaja

PRAVILNIK

o prostorskih ureditvah in vrstah objektov, ki so veliki generatorji prometa

1. člen

(vsebina)

Ta pravilnik določa prostorske ureditve in vrste objektov, ki so veliki generatorji prometa (v nadaljnjem besedilu: VGP).

2. člen

(določitev obstoječih VGP)

(1) Občine določijo VGP med obstoječimi prostorskimi ureditvami in vrstami objektov v skladu s 6. členom tega pravilnika in smernicami nosilca urejanja prostora za področje trajnostnega prometa.

(2) Občine v usmeritvah za obstoječe VGP določijo dostopnost do obstoječih VGP.

(3) Občine določijo obstoječe VGP, za katere posamezne ustanove pripravijo mobilnostni načrt.

3. člen

(določitev načrtovanih VGP)

(1) Občine določijo načrtovane VGP med načrtovanimi prostorskimi ureditvami in vrstami objektov v skladu s 6. členom tega pravilnika in smernicami nosilca urejanja prostora za področje trajnostnega prometa.

(2) Občine v usmeritvah za načrtovane VGP določijo pogoje za dostopnost do načrtovanih VGP.

(3) Občine načrtovane VGP v prostor umestijo hkrati z načrtovanjem dostopnosti na trajnostne prometne načine.

(4) Za načrtovane VGP se v usmeritvah določijo tisti VGP, za katere občina zagotovi izdelavo mobilnostnih načrtov.

4. člen
(prostorske ureditve in vrste objektov, ki so VGP)

(1) Prostorske ureditve in vrste objektov, ki so VGP, so naslednji:

1. vrtci s 50 otroki ali več,
2. osnovne šole s 100 otroki ali več,
3. srednje šole,
4. dijaški in študentski domovi,
5. višje in visoke šole,
6. bolnišnice,
7. zdravstveni domovi,
8. zdravstveni centri,
9. domovi starejših občanov,
10. poslovne in upravne stavbe z 200 zaposlenimi ali več,
11. turistični, kulturni ali športni objekti, ki sprejmejo 200 ali več obiskovalcev hkrati,
12. prireditveni prostori, ki sprejmejo 200 ali več obiskovalcev hkrati,
13. poslovne cone z 200 zaposlenimi ali več,
14. večji trgovski objekti s površino več kot 1500 m²,
15. železniške postaje,
16. avtobusne postaje,
17. javna letališča,
18. pristanišča,
19. prometni terminali mednarodnega in nacionalnega pomena,
20. stavbe za opravljanje verskih obredov, ki sprejmejo 200 ali več obiskovalcev hkrati,
21. pokopališča s površino več kot 2000 m²,
22. večstanovanjske stavbe z vsaj 50 stanovanji,
23. stanovanjska soseska z vsaj 50 stanovanji oziroma v površini 1ha ali več.

(2) Povečanje obstoječih objektov ali obstoječih prostorskih ureditev iz prejšnjega odstavka v obsegu, ki skupaj doseže pogoj za VGP, pomeni, da se kot VGP upošteva obstoječe stanje s povečanjem skupaj.

KONČNA DOLOČBA

5. člen
(začetek veljavnosti)

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

Št. 007-19/2025/2

Ljubljana, dne.... .februarja 2025

EVA 2025-2570-0005

Mag. Bojan Kumer

Minister za okolje, podnebje in energijo

Soglašam!

Jože Novak

Minister za naravne vire in prostor

Splošna obrazložitev predloga:

V skladu z ZCPN velik generator prometa (v nadaljnjem besedilu: VGP) 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 ali rekreativni center, velika prireditve, idr.

Skladno s 36. členom ZCPN se v usmeritvah za VGP na podlagi splošnih usmeritev iz občinskih celostnih prometnih strategij opredelijo:

- VGP, za katere je treba izdelati mobilnostni načrt;
- usmeritve za umeščanje VGP, 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.

ZCPN definira mobilnosti načrt kot dokument, ki celovito obravnava prometno dostopnost določene lokacije (na primer ustanove, novogradnje, deli naselja, rekreacijsko območje) 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.

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 priložnost 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 VGP v prostor.