

ZAKON
O CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU

BESEDILO ČLENOV:

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 ter pravila za 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 trajnostne mobilnosti.

2. člen
(namen celostnega prometnega načrtovanja)

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

- izboljšanju učinkovitosti prometnega sistema in njegovih podsistemov;
- učinkovitejšemu upravljanju prometnega povpraševanja;
- izboljšanju dostopnosti v prometnem sistemu za vse prebivalce zaradi enakovrednega dostopa do dobrin;
- zmanjšanju negativnih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje, kot so emisije toplogrednih plinov, obremenitve s hrupom in onesnaževanje zraka;
- izboljšanju kakovosti prometnih omrežij;
- povečanju kakovosti bivanja in prometne varnosti.

(2) Država in občina pri sprejemanju politik, strategij, programov, načrtov in splošnih pravnih aktov ter pri izvajanju drugih zadev iz svoje pristojnosti uravnavata njihove vplive na promet tako, da prispevajo k doseganju ciljev iz prejšnjega

odstavka. Država in občina skrbita za usklajenost odločitev iz njunih pristojnosti z oblikovanjem usklajenih celostnih prometnih strategij.

3. člen **(pomeni izrazov)**

(1) V tem zakonu uporabljeni izrazi imajo naslednji pomen:

1. »aktivna mobilnost« pomeni hojo in kolesarjenje ter druge oblike mobilnosti, ki vključujejo gibanje (kot na primer skiro, rolka);
2. »celostna prometna strategija« pomeni strateški dolgoročni razvojni dokument za doseganje ciljev trajnostne mobilnosti, ki so določeni s tem zakonom na ravni države, prometnih ali problemskih regij in občin;
3. »celostno prometno načrtovanje« pomeni strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim se spodbuja trajnostni promet, v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi pprometni načini in vrste prometa ter v oblikovanje katerega se vključuje tudi javnost. Temelji na rezultatih analize in spremljanja stanja prometa in prometnih sistemov, vrednotenja ukrepov in integraciji ostalih področij načrtovanja z vplivi na promet;
4. »eksterni stroški prometa« pomenijo stroške, ki jih ne krijejo povzročitelji v prometu in bremenijo celotno družbo. Obsegajo stroške za infrastrukturo, ki se ne zaračunavajo uporabnikom, stroške za onesnaževanje okolja, hrup ter osebno in gmotno škodo, ki jo povzroča promet, vključno s stroški zdravstva zaradi prometa in stroški zamud zaradi prometne zasičenosti in drugih prometnih zastojev;
5. »konsolidacija tovara« pomeni združevanje večjega števila manjših tovorov v zbirnem (konsolidacijskem) centru širšega urbanega območja (večje mestno ali drugo regionalno središče) na obrobju mesta (mestnega jedra) za tovore namenjene v ali iz tega območja z namenom zmanjševanja števila opravljenih prevozov znotraj posameznih logističnih verig;
6. »mobilnostni načrt« pomeni dokument, ki celovito obravnava prometno dostopnost določene lokacije (ustanove, novogradnje, dela naselja) ali dogodka (prireditve, izrednega dogodka ali del 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;
7. »multimodalnost« pomeni možnost uporabe različnih prevoznih sredstev na posamezni izbrani poti;
8. »območje prijaznega prometa« pomeni zaključen del mesta oziroma naselja, skozi katerega ne poteka tranzitni promet, lokalni motorni promet je umirjen in večinoma izvorno-ponornega značaja, omrežje poti za aktivno mobilnost pa gosto in povezano;
9. »ostale oblike mobilnosti« pomenijo deljeno uporabo osebnih prevoznih sredstev, njihovo souporabo ter druge oblike skupinskih prevozov;
10. »parkirni normativ« je zahteva po zagotavljanju določenega števila parkirnih mest glede na kapaciteto objekta ali prostorske ureditve;
11. »potovalni način« pomeni način premikanja ljudi glede na sredstvo, ki se pri tem uporablja, kot je na primer hoja, kolesarjenje in podobni nemotorni prevoz, javni potniški promet, nejavni osebni motorni promet;

12. »potniško vozlišče« pomeni postajo javnega prevoza ali drugo točko, ki omogoča prestop vsaj med tremi različnimi prometnimi načini, od katerih se vsaj eden od njih izvaja v obliki rednega javnega prevoza;
13. »problemska regija« pomeni geografsko zaključeno prostorsko enoto, opredeljeno z enim ali več skupnih razvojnih problemov;
14. »promet« pomeni premikanje oseb, vozil in blaga po prometnih poteh in z različnimi načini prevoza;
15. »prometna dostopnost« pomeni časovno ali dejansko oddaljenost med kraji in drugimi točkami v prostoru (npr. med krajem bivanja in postajališčem javnega prevoza ali zaposlitvenega središča), izražena v minutah ali kilometrih;
16. »prometna infrastruktura« pomeni objekte in naprave, ki so potrebni za izvajanje prometa oziroma mobilnosti;
17. »prometni način« pomeni skupni izraz za potovalni način in prevoz tovora;
18. »prometno načrtovanje« pomeni področje načrtovanja, ki se ukvarja z delovanjem, zagotavljanjem in prostorskim umeščanjem prometne infrastrukture ter organiziranja prometnih storitev z namenom zagotavljanja dostopnosti in mobilnosti prebivalcev in tovora;
19. »prometna regija« pomeni regijo, ki jo opredeljuje funkcija prometnih tokov in predstavlja gravitacijsko območje enega ali več centralnih naselij v katerih gospodarski in družbeni procesi v prostoru odsevajo v prometnih povezavah in interakcijah med kraji skozi pretok ljudi, blaga, storitev in informacij ter na določenem območju ustvarjajo komplementarno celoto;
20. »prometni sistem« je dinamičen kompleks, ki zagotavlja mobilnost ljudi in blaga ter zajema: prometno infrastrukturo in prevozna sredstva, prometne tokove, storitve in ponudbo prevoznih kapacitet glede na povpraševanje;
21. »prometni tok« pomeni več vozil (prometni tok vozil) ali pešcev (prometni tok pešcev), ki se gibljejo v isto smer;
22. »ranljivi udeleženci v prometu« pomenijo predvsem nemotorizirane udeležence v prometu, ki so bolj izpostavljeni v primeru prometnih nesreč. To so predvsem kolesarji in pešci, vključno z otroki, starostniki in osebami z gibalnimi ovirami;
23. »struktura prometnih načinov« pomeni deleže posameznih načinov potovanja;
24. »trajnostna mobilnost« pomeni premikanje na trajnosten način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza in ostalih oblik mobilnosti, ki najmanj obremenjujejo okolje in s katerimi se zagotavlja učinkovita in enakopravna prometna dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabi energije, nižanju ogljičnega odtisa in onesnaževanja ter na spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov z uporabo obnovljivih virov energije;
25. »trajnostni promet« pomeni promet z načini prevoza, ki najmanj obremenjujejo okolje, kot so železniški prevoz, javni prevoz in alternativne oblike mobilnosti, ki za pogon uporabljajo obnovljive vire in na enoto transporta porabijo manj energije;
26. »veliki generator prometa« pomeni na primer velika podjetja, zdravstvene in vzgojno-izobraževalne ustanove, trgovska središča, velike prireditvene ali kulturne ustanove in velike stanovanjske komplekse ali mestne četrti, ki v prostoru predstavljajo velik izvor ali ponor prometa;
27. »zadnji kilometer« pomeni prvi in zadnji segment vsakega sestavljenega potovanja/prevoza: »od vrat« do potniškega terminala/večjega distribucijskega centra in obratno.

(2) Izrazi s področja urejanja prostora, uporabljeni v tem zakonu, katerih pomen ni določen v prejšnjem odstavku, imajo enak pomen, kot ga določa zakon, ki ureja urejanje prostora.

4. člen (kratice)

V tem zakonu uporabljene kratice 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, spremlja in sodeluje pri razvoju celostnega prometnega načrtovanja v Republiki Sloveniji, pripravlja programe, smernice oziroma priročnike za celostno prometno načrtovanje, oblikuje strokovne predloge za spremembo predpisov in sprejem drugih ukrepov, ki vplivajo na izboljšanje prakse in odpravo problemov na področju prometa ter opravlja druge naloge, določene s tem zakonom. Ministrstvo tudi spodbuja ozaveščanje, informiranje in izobraževanje o celostnem prometnem načrtovanju.

6. člen (Svet za celostno prometno načrtovanje)

(1) Svet za celostno prometno načrtovanje (v nadaljevanju: Svet) je široko posvetovalno telo ministra, pristojnega za promet (v nadaljnjem besedilu: minister), ki sodeluje pri načrtovanju, razvoju in strokovni podpori ter pri izvajanju vsebin s področja celostnega prometnega načrtovanja.

(2) Minister po potrebi in najmanj enkrat letno skliče predstavnike:

- vseh vladnih resorjev, katerih vsebina dela je povezana s celostnim prometnim načrtovanjem,
- vseh Regionalnih razvojnih agencij,
- občin,
- nevladnih organizacij,
- strokovne javnosti.

(3) Namen Sveta je zagotavljati usklajevanje strokovnih rešitev s področja celostnega prometnega načrtovanja.

(4) Delo Sveta vodi predsednik, ki je vsakokratni vodja notranje organizacijske enote ministrstva, pristojne za področje celostnega prometnega načrtovanja.

(5) Delovanje v Svetu ni poklicno. Strokovno, tehnično in administrativno podporo za delovanje Sveta nudi ministrstvo.

(6) Svet opravlja naslednje naloge:

- obravnava predlog DCPS ter podaja stališča,
- obravnava predloge RCPS ter podaja stališča,
- pripravlja strokovne usmeritve za postopke državnega celostnega prometnega načrtovanja,
- pripravlja, usklajuje in daje usmeritve za izvajanje medsektorskih vsebin, ki spadajo na področje celostnega prometnega načrtovanja;
- oblikuje predloge in pobude za sprejem dokumentov ali nadaljnje ukrepanje države, ki jih predloži ministrstvu;
- obravnava druge vsebine iz tega zakona.

7. člen

(nevladne organizacije v javnem interesu na področju trajnostne mobilnosti)

(1) Nevladna organizacija na področju trajnostne mobilnosti lahko pridobi status nevladne organizacije v javnem interesu, če izpolnjuje pogoje po zakonu, ki ureja status nevladne organizacije v javnem interesu in če izpolnjuje naslednje pogoje:

- deluje na vsaj enem od področij trajnostne mobilnosti in
- s svojim delovanjem pomembno prispeva k spodbujanju trajnostne mobilnosti na področju prometa,
- izvaja promocijo ali širi strokovno znanje na področju trajnostne mobilnosti z izobraževanjem in vzgojo udeležencev v prometu.

(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, vezanih na področje njenega delovanja in na območje njenega delovanja.

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

(4) Minister podrobneje predpiše način izkazovanja pogojev za pridobitev in vzdrževanje statusa nevladne organizacije v javnem interesu na področju trajnostne mobilnosti iz prve in druge alineje prvega odstavka tega člena ter pogoje za njihovo sofinanciranje.

II. poglavje: NAČELA CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

8. člen

(načelo trajnostne mobilnosti)

(1) S celostnim prometnim načrtovanjem se spodbuja razvoj trajnostnega prometa, katerega cilj je spremeniti strukturo prometnih načinov v korist trajnostnim oblikam mobilnosti, ki so energetske in prostorsko bolj učinkovite ter sproščajo manj emisij toplogrednih plinov, hrupa in drugih onesnaževal od prevoznih sredstev na fosilna goriva.

(2) Razvoj trajnostnega prometa se zagotavlja 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 zmanjšajo rabo osebnih vozil in da se oblikujejo rešitve za ostale oblike mobilnosti, ki koristijo ciljem iz prejšnjega odstavka.

9. člen

(načelo prioritete 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 naraščajočega prometa prednost pred zagotavljanjem novih infrastrukturnih zmogljivosti.

10. člen

(načelo celostnega pristopa)

(1) Celostno prometno načrtovanje temelji na pristopu, da je treba vse vrste prometa obravnavati kot celoto, jih med seboj uravnotežiti in povezati v enovit prometni sistem.

(2) Celostni pristop upošteva razvojne potrebe različnih vrst prometa in jih usklajuje z možnostmi za izvajanje investicij ter upoštevanjem okoljskih zahtev in dolgoročnih podnebnih ciljev, na podlagi katerih se oblikuje med seboj skladna prometna, prostorska in okoljska oziroma podnebna politika.

(3) Celostni pristop izhaja iz vizije in ciljev razvoja prometnega sistema, s katerim se določajo prioritete in presoja nabor ukrepov.

11. člen

(načelo dostopnosti v prometnem sistemu)

(1) Država in lokalne skupnosti poskrbijo, da se s prometnim sistemom zagotavlja ustrezna prometna dostopnost vsem prebivalcem, pri čemer se posebna skrb nameni šibkejšim 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.

12. člen

(načelo vključevanja eksternih stroškov prometa)

(1) Pri celostnem prometnem načrtovanju se upoštevajo tudi eksterni stroški vplivov posameznih zvrsti prometa na zdravje in okolje in se spodbuja sprejemanje ukrepov, ki pomenijo udejanjanje načela, da morajo uporabniki prometne infrastrukture v čim večji meri kriti celotne eksterne stroške prometa.

(2) Pri načrtovanju razvoja prometa se zagotavlja poštene konkurenčne pogoje za vse oblike prevoza.

13. člen

(načelo gospodarnosti z viri)

Načrtovanje razvoja prometa v največji meri upošteva smotrno rabo prostora, finančnih in energetskih virov. Zaradi ohranjanja sposobnosti okolja in naravnih virov načrtovanje prometa sledi načelu najmanjše porabe virov za doseganje največjih možnih učinkov.

14. člen

(načelo sodelovanja pri usklajevanju celostnih prometnih strategij)

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

(2) Pri iskanju in usklajevanju interdisciplinarnih rešitev je treba zagotoviti, da bodo predlagane in izvedene rešitve pozitivno prispevale k boljšim pogojem za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti in večji prometni varnosti ob optimalni pretočnosti prometa.

15. člen

(načelo sodelovanja javnosti)

(1) Pristojni organi morajo pri odločanju in sprejemanju celostnih prometnih strategij omogočati sodelovanje javnosti tako, da je javnosti omogočeno zgodnje in

učinkovito sodelovanje v okviru celotnega procesa priprave in izvajanja celostnih prometnih strategij.

(2) V okviru sodelovanja javnosti se 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

16. člen (celostne prometne strategije)

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

(2) S celostnimi prometnimi strategijami se v skladu z načeli celostnega prometnega načrtovanja uskladijo in določijo usmeritve v zvezi z razvojem prometa.

(3) Celostne prometne strategije obsegajo:

- vizijo,
- strateške cilje,
- analizo stanja,
- ključne dosežke in izzive,
- politike in cilje po različnih načinih prevoza,
- ukrepe,
- načrt vključevanja javnosti,
- načrt spremljanja in vrednotenja izvajanja.

(4) Priprava celostnih prometnih strategij izhaja iz potrebe po uskladitvi ciljev in prioritet, ki jih določajo strateški in razvojni dokumenti z različnih področij kot na primer s področja prometa, urejanja prostora, rabe obnovljivih virov energije in energetske učinkovitosti, prilagajanja na podnebne spremembe, doseganja okoljskih ciljev in drugi sektorski razvojni akti, ki obravnavajo promet.

(5) Celostne prometne strategije so državne, regionalne in občinske.

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

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

2. Celostno prometno načrtovanje na državni ravni

17. člen

(državna celostna prometna strategija)

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

(2) DCPS vsebuje zlasti:

- dolgoročen koncept razvoja državnega prometnega sistema;
- upravljanje prometa na državni ravni;
- povezavo s Strategijo razvoja Slovenije;
- povezavo s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije;
- povezavo s cilji podnebne politike kot so opredeljeni v dolgoročni podnebni strategiji;
- določitev prometnih in problemskih regij;
- koncept razvoja državne prometne infrastrukture;
- navezovanje na vseevropsko prometno omrežje;
- navezovanje na druga mednarodna omrežja in omrežja sosednjih držav.

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

18. člen

(priprava in sprejetje DCPS)

(1) DCPS na predlog Vlade Republike Slovenije sprejme Državni zbor.

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

19. člen

(akcijski program za izvajanje DCPS)

(1) Za izvajanje DCPS ministrstvo pripravi 7-letni nacionalni akcijski program, ki ga sprejme vlada.

- (2) V nacionalnem akcijskem programu 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 način zagotavljanja sredstev ter
 - način nadzora nad izvajanjem akcijskega programa in njegovega spremljanja.

(3) Nacionalni akcijski program se vsako leto revidira po postopku, predvidenem za njegovo sprejetje.

(4) Ministrstvo vsaki dve leti poroča Vladi Republike Slovenije o izvajanju akcijskega programa DCPS.

3. Celostno prometno načrtovanje na regionalni ravni

20. člen (regionalna celostna prometna strategija)

(1) RCPS je sedemletni strateški razvojni dokument prometne ali problemske regije (v nadaljnjem besedilu: regije) o usmerjanju razvoja in upravljanja 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 16. člena tega zakona RCPS vsebuje predvsem naslednje vsebine:

- usklajen načrt povezovanja občinskih projektov s področja prometa, ki za učinkovito izvajanje potrebujejo regijski pristop,
- akcijski načrt,
- medsebojno usklajevanje različnih prometnih načinov in dajanje prednosti intermodalnosti,
- razvoj prometne infrastrukture regionalnega pomena,
- regijsko upravljanje prometa,
- povečanje vloge javnega potniškega prometa in kolesarjenja,
- povezave prometnega sistema s sosednjimi regijami,
- opredelitev nalog države in občin za doseganje skupnih ciljev.

(5) Usmeritve in odločitve se prednostno podajo glede na pomembne razvojne možnosti ali prometne probleme 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 javno finančnimi zmožnostmi in dogovorjenimi prioritetami v finančnem načrtu ministrstva.

(6) RCPS sprejmejo občine v soglasju z ministrom.

(7) Regionalni razvojni programi 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, morajo biti usklajeni z RCPS, ki posegajo na območja razvojnih regij.

21. člen (priprava, sprejem in izvajanje RCPS)

(1) Udeležene občine pred začetkom postopka priprave RCPS sklenejo dogovor, s katerim uredijo medsebojne obveznosti glede priprave, sprejema in izvajanja RCPS. Z dogovorom določijo tudi pripravljavca in izvajalca monitoringa

RCPS. Občine se lahko za opravljanje nalog priprave, izvajanja in monitoringa RCPS dogovorijo z regionalno razvojno agencijo ali drugim usposobljenim pripravljavcem.

(2) Pripravljavec vodi postopek priprave RCPS in skrbi za usklajevanje interesov med občinami ter med državo in občinami v regiji. Pripravljavec si mora prizadevati za sodelovanje vseh relevantnih udeležencev pri načrtovanju razvoja prometa in urejanju prostora ter poskrbeti za 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 v dogovore o razvoju regij skladno s predpisom, ki ureja spodbujanje skladnega regionalnega razvoja.

4. Celostno prometno načrtovanje na lokalni ravni

22. člen (občinska celostna prometna strategija)

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

(2) Z OCPS občina v okviru svojih pristojnosti in v skladu z DCPS in RCPS določi predvsem:

- razvoj prometne infrastrukture lokalnega pomena in njeno povezavo s sosednjimi občinami;
- celostno upravljanje prometa na lokalni ravni z odnosom do sosednjih občin;
- akcijski načrt.

(4) Sprejetje OCPS je obvezno za mestne občine.

(5) OCPS sprejme občinski svet na predlog župana.

23. člen (aktivna mobilnost)

(1) Za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje občine v OCPS načrtujejo sklenjeno mrežo površin za pešce in kolesarje.

(2) Infrastruktura za pešce in kolesarje se prednostno razvija v smeri velikih generatorjev prometa, vzgojno izobraževalnih ustanov, rekreacijskih območij, območij večjih poselitvenih gostot in potniških vozlišč.

(3) OCPS opredeli hierarhijo omrežja za pešce in kolesarje in minimalne standarde glede na vrsto povezave.

(4) OCPS opredeli načela univerzalne gradnje in oblikovanja javnega prostora ter drugih površin za pešce in prioritete pri odpravi arhitekturnih ovir.

24. člen

(upravljanje mestne logistike)

(1) Občine lahko z namenom zagotavljanja trajnostnega transportnega sistema za geografsko zaključena območja na njihovem teritoriju sprejmejo načrt upravljanja mestne logistike.

(2) Načrt upravljanja mestne logistike opredeli:

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

(3) Za mesta z več kot 100.000 prebivalci je načrt upravljanja mestne logistike obvezen.

(4) Za mesta z več kot 10.000 prebivalci se vsebina upravljanja mestne logistike vključi v OCPS, kadar ga občine izdelajo.

(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.

25. člen

(parkirna politika v občinah)

(1) Mestne občine v OCPS opredelijo cilje parkirne politike, z načrtom parkirne politike pa določijo ukrepe in njihovo izvajanje.

(2) Ostale občine, ki izdelajo OCPS, vključijo vanj tudi cilje in ukrepe parkirne politike ali v skladu z OCPS pripravijo načrt parkirne politike.

(3) V načrtu parkirne politike se opredeli ukrepe parkirne politike, najmanj pa:

- parkirne režime,
- območja s parkirnimi režimi in terminski načrt njihovega uvajanja,
- parkirne normative,
- cenovno politiko parkiranja,
- sistem P+R, če je predviden,
- usmeritve za umeščanje parkirnih mest na javne površine in na gradbene parcele,
- pogoje za oddajanje zasebnih parkirnih mest v najem.

(4) Ukrepe parkirne politike občine izvajajo z odloki.

(5) Minister podrobneje predpiše vsebino načrta parkirne politike.

26. člen

(uporaba naprav za samodejno prepoznavanje vozil pri nadzoru pravilnega parkiranja vozil in upravičenega dostopa do območij z omejenim prometom)

(1) Občina lahko z namenom učinkovitega nadzora nad upravičenim dostopom v območja omejitev in 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 tretjega odstavka tega člena.

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

- osebno ime lastnika vozila oziroma njegova firma, naslov stalnega ali začasnega prebivališča oziroma sedeža, EMŠO, če je fizična oseba tujec, pa 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 četrtega odstavka tega člena lahko pristojni nadzorni organ obdeluje v tolikšnem obsegu in trajanju, kolikor je 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 četrtega odstavka tega člena, ki ne bodo uporabljeni za dokazovanje prekrškov, brišejo takoj, ko je to mogoče, najpozneje pa v 30 dneh od njihovega nastanka.

27. člen

(mobilnostni načrti)

(1) Za upravljanje mobilnosti na ravni lokacije lahko podjetja, javne ustanove in druge organizacije pripravijo mobilnostni načrt. Cilj priprave mobilnostnega načrta je izbor in izvedba nabora ukrepov, ki bodo prispevali k zmanjševanju negativnih vplivov na okolje, zmanjšanju motoriziranega prometa in pozitivnim družbenim ter ekonomskim učinkom.

(2) Pripravlavec je upravičen do sofinanciranja izdelave mobilnostnega načrta in ukrepov iz tega načrta pod pogojem, da pripravi mobilnostni načrt in ga izvaja v skladu s predpisom iz tretjega odstavka tega člena.

(3) Minister podrobneje predpiše vsebino mobilnostnih načrtov ter postopek njihove priprave.

28. člen

(umirjanje prometa na državnih cestah skozi naselja na zahtevo občin)

(1) Zaradi zagotavljanja kvalitete 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 roku 60 dni 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. 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

29. 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 samega dokumenta ter njegove skladnosti z zahtevami, določenimi s podzakonskim aktom iz sedmega odstavka 16. člena tega zakona. Presoja kakovosti se izvede med pripravo celostne prometne strategije in ob zaključku priprave, preden se celostna prometna strategija sprejme. Namen izvajanja presoje kakovosti celostne prometne strategije je svetovanje pripravljavcu in naročniku za njeno izboljšanje.

(2) Preverjanje kakovosti se obvezno izvaja za vse celostne prometne strategije, pri tem pa se upoštevajo merila, ki se nanašajo na: trajnostni pristop, celovitost pristopa, participativen pristop, jasnost vizije in ciljev, osredotočenost na merljive cilje, celostno obravnavo vseh potovalnih načinov ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi ter strokovnost.

(3) Presajo kakovosti celostne prometne strategije lahko izvaja le pooblaščen presojevalec kakovosti, ki ni sodeloval pri pripravi celostne prometne strategije.

(4) Presajo kakovosti celostnih prometnih strategij zagotovi in sofinancira država.

(5) Ministrstvo na zahtevo pripravljavca celostne prometne strategije iz evidence presojevalcev kakovosti določi pooblaščenega presojevalca kakovosti, ki preverja kakovost vsebine celostne prometne strategije. Zadeve se dodeljujejo posameznim presojevalcem po časovnem zaporedju prispelih zahtev za določitev presojevalca, upoštevaje vrstni red datuma vpisa presojevalcev v evidenco iz šestega odstavka 42. člena tega zakona.

(5) Izvedena presoje kakovosti in pozitivna ocena dokumenta sta pogoj za izplačilo sredstev iz državnega proračuna, ki so namenjena financiranju priprave celostne prometne strategije.

(6) Minister podrobneje predpiše način preverjanja kakovosti vsebine in merila za presajo kakovosti celostnih prometnih strategij iz drugega odstavka tega člena.

30. člen

(poročilo o presoji kakovosti)

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

(2) V primeru, da pripravljavec ali naročnik ne soglaša s pripombami presojevalca, o tem 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 samega dokumenta in skladnost postopka s predpisom iz sedmega odstavka 16. člena tega zakona ter smernicami za pripravo celostnih prometnih strategij. V poročilu presojevalec opozori na morebitne ugotovljene nepravilnosti oziroma 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 pridobi pozitivno skupno oceno. Pripravljaivec celostne prometne strategije o izvedenih popravkih obvesti presojevalca in ministrstvo.

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

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

31. 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 programi. Spremljanje se izvaja na podlagi kazalnikov izvedbe in kazalnikov učinka, ki se nanašajo na strukturo prometnih načinov, razvoj prometne infrastrukture, vlaganja v prometno infrastrukturo, dostopnost in odnos javnosti do mobilnosti.

(2) Za spremljanje DCPS je odgovorno ministrstvo.

(3) Za spremljanje RCPS je odgovorna občina oziroma izvajalec, ki ga z dogovorom iz prvega odstavka 21. 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 objavljane podatkov o izvajanju in učinkih celostnih prometnih strategij zagotovi ministrstvo.

(6) O rezultatih spremljanja izvajanja OCPS letno poročajo ministrstvu. Ministrstvo objavi rezultate spremljanja na spletnem portalu, s katerim upravlja na podlagi drugega odstavka 41. člena tega zakona.

(7) Minister s podzakonskim aktom 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: PROMETNO NAČRTOVANJE V OKVIRU PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA

32. člen (smernice in mnenja ministrstva za prostorske akte)

(1) Ministrstvo na podlagi tega zakona in podzakonskih predpisov, izdanih na podlagi 35., 36. in 37. člena tega zakona, kot državni nosilec urejanja prostora pripravi vsebino smernic s področja trajnostnega prometa.

(2) Ministrstvo objavi smernice iz prejšnjega odstavka v prostorskem informacijskem sistemu pri ministrstvu, pristojnem za prostor.

33. člen (upoštevanje celostnih prometnih strategij v prostorskem načrtovanju)

(1) Kadar je za območje, ki se ureja z občinskim ali regionalnim prostorskim aktom, sprejeta RCPS ali OCPS, se ta pri pripravi prostorskega akta upošteva pri načrtovanju razvoja dejavnosti v prostoru.

(2) Pri pripravi državnih prostorskih 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.

34. člen (načrtovanje območij prijaznega prometa)

(1) Pri načrtovanju zasnove omrežja prometne infrastrukture v naseljih in v prostorskem načrtovanju se upošteva tudi usmerjanje prometnih tokov vseh prometnih načinov.

(2) Prometni tokovi različnih udeležencev v prometu v naselju se načrtujejo tako, da se zagotovijo območja prijaznega prometa, ki se označijo v urbanistični zasnovi.

(3) Območja stanovanj, območja centralnih dejavnosti in območja zelenih površin se urejajo kot območja prijaznega prometa, motorni promet, ki ne izvira in ni namenjen v ta območja pa se usmerja mimo teh območij.

(4) V urbanistični zasnovi se načrtuje hierarhičnost prometnega sistema v naselju, pri čemer se upošteva omejevanje motornega prometa v območjih

prijaznega prometa ter izboljšano prehodnost prostora za aktivno mobilnost skozi območja prijaznega prometa.

35. člen

(zasnova lokalne infrastrukture za pešce)

(1) V urbanistični zasnovi je treba skladno z OCPS zasnovati in grafično prikazati sklenjeno mrežo površin za pešce glede na sledeče kategorije:

- primarne peš povezave, ki povezujejo dele naselja med seboj in do vseh prestopnih točk, postajališč javnega potniškega prometa, javnih ustanov in zelenih površin;
- sekundarne peš povezave znotraj posameznih delov naselja, stanovanjskih sosesk, območij namenske rabe;
- peš povezave med naselji;
- rekreacijske peš povezave.

(2) Peš povezave lahko potekajo po javnih cestah, javnih poteh ali nekategoriziranih cestah ter drugih javno dostopnih površinah. V urbanistični zasnovi je treba posebej označiti povezave za pešce na ločenih površinah za pešce v sklopu cest, povezave za pešce na skupnih površinah z motornim prometom (skupni prometni prostor ali območje umirjenega prometa) ter ločene povezave za pešce. V prikazu peš povezav v urbanistični zasnovi se načrtuje tudi postajališča javnega potniškega prometa, lokacije prehodov za pešce preko cest s tremi ali več pasovi za motorni promet, dvigala na javnih površinah in lokacije, ki niso urejene po principih univerzalnega oblikovanja.

(3) V primeru, ko v sklopu javne ceste ali nekategorizirane ceste, po kateri poteka povezava za pešce, ni mogoče zagotoviti ločene površine za pešce primerne širine, se povezava za pešce zagotovi kot skupni prometni prostor ali območje umirjenega prometa.

(4) Lokalna infrastruktura za pešce se načrtuje integrirano s sistemom omrežja odprtih javnih prostorov z navezavo na zeleni sistem.

36. člen

(zasnova lokalne infrastrukture za kolesarje)

(1) V urbanistični zasnovi in občinskem prostorskem planu je treba skladno z OCPS zasnovati in grafično prikazati sklenjeno kolesarsko omrežje. Občinski prostorski plan znotraj občin določi trase državnih kolesarskih povezav, ki jih mora občina uskladiti z upravljavcem državnega kolesarskega omrežja, in lokalne kolesarske povezave. Lokalne kolesarske povezave, ki potekajo preko meja občin, morata občini medsebojno uskladiti.

(2) Znotraj naselij z mrežno ali drevesno strukturo cest je potrebno določiti bolj podrobno kolesarsko omrežje, ki se deli na naslednje kategorije:

- primarne kolesarske povezave, ki predstavljajo vpadnice iz sosednih naselij v središče naselja in do glavnih potniških vozlišč,

- sekundarne kolesarske povezave, ki povezujejo dele naselja med seboj ter navezavo do javnih ustanov in zelenih površin izven središča naselja,
- terciarne kolesarske povezave znotraj posameznih delov naselja, stanovanjskih sosesk, območij namenske rabe.

(3) Infrastruktura za kolesarje se načrtuje na način, da je uporabnikom omogočeno enostavno prehajanje med potovalnimi načini.

(4) Kolesarske povezave lahko potekajo po javnih cestah, javnih poteh ali nekategoriziranih cestah. V občinskem prostorskem planu je treba posebej načrtovati kolesarske povezave izven varovalnih pasov obstoječih javnih cest. V prikazu kolesarskih povezav v urbanistični zasnovi in občinskem prostorskem planu se določi glavna prometna vozlišča, lokacije prehodov za kolesarje preko cest z dvema ali več pasovi za motorni promet, javnih parkirnih mest za kolesa in postaj sistemov za izposajo javnih koles ter dvigal z možnostjo prevoza koles.

(5) V primeru, ko v sklopu javne ceste, po kateri poteka kolesarska povezava ni mogoče zagotoviti ločenih površin za kolesarje skladno s predpisi, se kolesarska povezava lahko vodi na cesti, upravljavec ceste pa izvede ustrezne ukrepe umirjanja prometa.

(6) Minister s podzakonskim aktom podrobneje predpiše pogoje za načrtovanje lokalne infrastrukture za pešce iz prejšnjega člena in lokalnih kolesarskih povezav po tem členu ter način njihovega grafičnega prikaza.

37. člen **(umeščanje velikih generatorjev prometa v prostor)**

(1) 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. Občine lahko v svojih prostorskih aktih opredelijo velike generatorje prometa, za katere je potrebno izdelati mobilnostni načrt, pri čemer upoštevajo usmeritve iz OCPS.

(2) Velike generatorje prometa je treba v prostor umeščati 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 v čim večji meri izkoriščati obstoječo infrastrukturo in prometne storitve ter omogočati smiseln razvoj prometne infrastrukture in prometnih storitev v prihodnosti.

(3) Minister podrobneje predpiše vrste prostorskih ureditev in objektov, ki jih občine opredelijo kot velike generatorje prometa v skladu s prvim odstavkom tega člena.

V. poglavje: FINANCIRANJE UKREPOV ZA SPODBUJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

38. 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.

(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 petega odstavka 28. 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 kot izhajajo iz prve in druge točke tega člena se občinam dodeljujejo kot investicijski transferji po postopkih, ki veljajo za dodelitev sredstev iz državnega proračuna.

39. člen
(spodbujanje ukrepov na podlagi mobilnostnih načrtov, ukrepov za čist
promet, 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, ukrepe za čist promet, alternativne oblike mobilnosti in rabo 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 tega člena se dodeljujejo kot investicijski transferji ali subvencije.

(3) Upravičenci do spodbud so fizične osebe in pravne osebe, vključno z osebami javnega sektorja, ki imajo stvarno premoženje v svoji lasti, 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.

(5) Spodbude se dodeljujejo z javnim razpisom ali javnim pozivom, po postopku in pod pogoji, ki jih določajo predpisi, ki urejajo dodeljevanje državnih pomoči in predpisi, ki urejajo javne finance, 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.

(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 skladno s pravili na področju državnih pomoči.

40. člen **(viri financiranja ukrepov)**

(1) Viri za financiranje ukrepov iz 38. in 39. člena tega zakona se zagotavljajo v okviru:

- občinskih proračunov za financiranje ukrepov na podlagi OPCS in RCPS,
- državnega proračuna na postavkah ministrstva,
- sredstev Sklada za podnebne spremembe, ustanovljenega na podlagi zakona, ki ureja varstvo okolja.
- sredstev Eko sklada, slovenskega okoljskega javnega sklada, ustanovljenega na podlagi zakona, ki ureja varstvo okolja;
- drugih proračunskih virov, če se za podpiranje ukrepov po tem zakonu oblikuje posebna namenska proračunska postavka in določijo namenski proračunski prihodki,

(2) Ministrstvo pripravi seznam ukrepov dolgoročnega načrta porabe Sklada za podnebne spremembe za področje prometa s prednostno listo financiranja ukrepov za obdobje 5 let in ga predloži ministrstvu, pristojnem za okolje, kot izhodišče za pripravo načrta porabe sklada.

(3) Sredstva Eko sklada se za področje prometa dodeljujejo skladno s potrjenim Akcijskim programom za alternativna goriva v prometu ali drugim strateškim načrtom, ki zasleduje cilje na področju zmanjševanja emisij in izboljševanja okoljskih parametrov delovanja prometnega sektorja.

VI. poglavje: INFORMIRANJE, OZAVEŠČANJE IN IZOBRAŽEVANJE

41. člen (naloge ministrstva)

(1) Ministrstvo skrbi za 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,
- Evropskem tednu mobilnosti,
- možnih virih financiranja projektov,
- novicah in dogodkih s področja trajnostne mobilnosti,
- veljavnih predpisih s področja trajnostne mobilnosti;
- smernicah, priročnikih, publikacijah in drugih gradivih za strokovno javnost;
- dobrih praksah s področja trajnostne mobilnosti.

42. 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 usposobljena oseba, ki je vpisana v evidenco usposobljenih oseb za izdelavo celostnih prometnih strategij, mobilnostnih načrtov in presojevalcev kakovosti pri ministrstvu.

(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 prve stopnje, ki je povezano 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 poleg izpolnjevanja pogojev iz prejšnjega odstavka izkazuje tudi ustrezne izkušnje s področja izdelave celostnih prometnih strategij.

(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. Ta evidenca vsebuje naslednje podatke o usposobljenih osebah:

- osebno ime;
- EMŠO;
- zaposlitev, če gre za presojevalce kakovosti;

- elektronski naslov;
- datum opravljenega strokovnega usposabljanja;
- datum izdaje odločbe o imenovanju za izdelovalca mobilnostnih načrtov.

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

PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

43. člen

(nadomestitev strategije in nacionalnih programov na področju prometa z DCPS)

(1) Vlada sprejme predlog DCPS in ga posreduje v sprejem 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 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 nadlajevanju: 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 elemente področnih prometnih strategij, pomembne za celostno prometno načrtovanje, se vključijo in sprejmejo kot del DCPS, v okviru katere se v skladu z načeli celostne prometne strategije iz drugega poglavja tega zakona medsebojno 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 strategije razvoja javne železniške infrastrukture in vzdrževanja javne železniške infrastrukture sprejme kot del DCPS v skladu s prejšnjim odstavkom.

(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 izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 50/04 in 109/10 – ZCes-1);
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 87/10) v delih, ki se nanašajo na pristanišče za mednarodni promet v Kopru in ostala pristanišča, izboljšanje pomorske varnosti, ki predvideva izgradnjo nadzornega centra in nadgradnjo VTS opreme ter drugih sistemov za spremljanje pomorskega prometa, vzdrževanje objektov za varnost plovbe, hidrografske meritve slovenskega morja, povečanje administrativnih zmogljivosti in usposobljenosti Uprave Republike Slovenije za pomorstvo (URSP) z vzpostavitvijo novih poslovnih prostorov URSP;
- Resolucija o Nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020 (Uradni list RS, št. 9/10 in 75/16 – ReNPRP30) v delih, ki se nanaša na javna letališča za mednarodni promet: Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališče Edvarda Rusjana Maribor in Letališče Portorož.

44. 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 sedmega odstavka 16. 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 41. člena tega zakona.

(3) Za mesta z več kot 100.000 prebivalci občine pričnejo s pripravo načrta upravljanja mestne logistike po uveljavitvi predpisa iz osmega odstavka 24. člena tega zakona in ga sprejmejo najkasneje v 3 letih po uveljavitvi navedenega predpisa.

45. člen **(sprejem načrta upravljanja mestne logistike in parkirne politike v mestnih občinah)**

(1) Načrt upravljanja mestne logistike za mesta z več kot 100.000 prebivalci sprejmejo občine v roku dveh let po uveljavitvi predpisa iz osmega odstavka 24. člena tega zakona.

(2) Mestne občine sprejmejo načrt parkirne politike v roku dveh let po uveljavitvi predpisa iz petega odstavka 25. člena tega zakona.

46. člen **(izvršilni predpisi)**

Izvršilni predpisi iz petega odstavka 7. člena, sedmega odstavka 16. člena, osmega odstavka 24. člena, petega odstavka 25. člena, šestega odstavka 29. člena, sedmega odstavka 31. člena, šestega odstavka 36. člena, četrtega odstavka 37. člena, šestega odstavka 39. člena in sedmega odstavka 42. člena se izdajo v enem letu od uveljavitve tega zakona.

47. člen **(začetek veljavnosti)**

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

OBRAZLOŽITVE

K 1. členu

S tem zakonom se določa pravni okvir za vzpostavitev sistema celostnega prometnega načrtovanja v Republiki Sloveniji. Celostno prometno načrtovanje je usmerjen 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, lokalni in regionalni ravni, na lokalni ravni pa tudi še načrt upravljanja mestne logistike, načrt parkirne politike in mobilnostne načrte. Zakon nadalje določa 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 mnogih evropskih, vse bolj pa tudi slovenskih mest in regij, ki se z izzivi prometa celostno ukvarjajo že dalj časa in uspešno uresničujejo ključna načela tega pristopa. Celosten 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 kot 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, kot so izboljšanje kakovosti okolja (zmanjšanje izpustov CO₂, trdih delcev in NO_x ter hrupa), zdravje prebivalcev, doseganje boljše kakovosti bivanja ali turistična privlačnost.

Cilji zakona so usklajeni s cilji prometne politike Evropske unije kot so opredeljeni v Sporočilu Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu z dne 22.6.2006 (COM(2006) 314 konč.).

K 3. členu

Člen opredeljuje pojme, ki se uporabljajo v celotnem besedilu zakona. V členu so pojasnjeni posamezni izrazi, ki deloma prenašajo tudi evropsko zakonodajo. V določenem delu se vsebina tega zakona dotika tudi področja urejanja prostora, zato se pojmi v tem zakonu, ki sodijo na področje urejanja prostora, uporabljajo v pomenu kot ga določa Zakon o urejanju prostora.

K 4. členu

S tem členom se pojasnjuje pomen kratic, ki se uporabljajo v zakonskem besedilu namesto navajanja pojmov 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, ki bo rezultiralo v sprejetju nacionalne celostne prometne strategije. Občine so pristojne za celostno prometno načrtovanje na območju občin (lokalne celostne prometne strategije), z medobčinskim povezovanjem in ob sodelovanju z državo pa bodo občine lahko

celostno načrtovale promet tudi na območju prometnih regij oziroma problemskih regij.

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

K 6. členu

Posvetovalno telo ima vlogo pri načrtovanju, razvoju in podpori pri izvajanju vsebin s področja celostnega prometnega načrtovanja. Sestavlja ga skupina strokovnjakov iz uprave državne, regionalne in občinske ravni, strokovnjakov s področja celostnega prometnega načrtovanja in prometne varnosti ter nevladnih organizacij. Predstavlja osrednje strokovno posvetovalno telo za razvoj in izvajanje celostnega prometnega načrtovanja in se srečuje vsaj enkrat letno. Njena sestava se lahko spreminja glede na prevladujoče aktivnosti v posameznem obdobju delovanja.

K 7. členu

S tem členom se določajo dodatni pogoji za pridobitev statusa nevladne organizacije, ki deluje 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 dva dodatna pogoja, ki jih mora izpolniti nevladna organizacija za pridobitev statusa v javnem interesu:

- da deluje na vsaj enem od področij trajnostne mobilnosti in
- da s svojim delovanjem pomembno prispeva k spodbujanju trajnostne mobilnosti na tem področju, da, izvaja promocijo ali širi strokovno znanje na tem področju trajnostne mobilnosti z izobraževanjem in vzgojo.

Nevladna organizacija, ki bo pridobila status po tem zakonu, bo lahko deležna finančne podpore s strani države pri izvajanju programov na področju trajnostne mobilnosti. Imela bo tudi pravico imenovati svojega predstavnika v Svet za trajnostno mobilnost in imela bo možnost, da na prošnjo ministrstva ali občine poda mnenje glede vprašanj, vezanih na področje njenega delovanja, ki so v javnem interesu.

Ministrstvo bo lahko s pomočjo NVO, ki delujejo v javnem interesu tudi pridobilo mnenje kvalificirane in zainteresirane javnosti o projektih, ki jih sofinancira. Mnenja bodočih uporabnikov so poleg mnenj stroke pri učinkovitem sofinanciranju infrastrukturnih projektov ključnega pomena. Na ta način bo ministrstvo lahko spodbudilo boljše vključevanje zainteresirane javnosti v načrtovalske in izvajalske procese pri projektih trajnostne mobilnosti, ki jih sofinancira.

K 8. členu

Načelo trajnostnega prometa sledi ciljem evropske prometne politike in svetovni podnebni politiki zmanjševanja izpustov TGP iz prometa. Razčleni se na potniški promet oz. zagotavljanje mobilnosti vseh oblik s poudarkom na trajnostni mobilnosti

(kolesarjenje, hoja, mikromobilnost, JPP) ter tovorni promet (trajnostna oz. zelena oskrba ali logistika).

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

- da se zagotavljajo pogoji 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 ostale oblike mobilnosti, ki bi koristile ciljem iz prejšnjega odstavka).
- da se zagotavljajo pogoji za večjo uporabo pametne mobilnosti, (z maksimalno uporabo razpoložljivih podatkov in informacij; avtomatizacija mobilnosti in razvoj tekočega multimodalnega potniškega prometa);
- da se zagotavlja odporni promet, ki omogoča gradnjo odporne infrastrukture, enotnega transportnega trga, dostopnost ranljivim skupinam in varnost ter varovanje v prometu.

K 9. 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 cest. Načrtovanje cestne infrastrukture, ki je bilo prednostno v zadnjih desetletjih, je potrebno preusmeriti k bolj celovitemu pristopu in načrtovanju drugih bolj trajnostnih področij, kot je na primer načrtovanje železniške infrastrukture ter infrastrukture za kolesarje, pešce in drugih oblik mikromobilnosti. Prometno načrtovanje je v Sloveniji še vedno zelo osredotočeno na naložbe v cestno infrastrukturo, s katero strežemo 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 naslavlja.

Takšno prakso je potrebno preseči z učinkovitim in celostnim upravljanjem prometa. Za doseg tega cilja se lahko poslužimo načela vključevanja upravljanja prometa v načrtovanje cestne, železniške in kolesarske infrastrukture ter infrastrukture za pešce in druge oblike mikromobilnosti s pomočjo štirih korakov, v okviru katerih analiziramo štiri različne ukrepe v zvezi s problematiko naraščajočega prometa.

Načelo štirih korakov je razvila nacionalna uprava za ceste na Švedskem. Osnovni namen tega načela je razširiti ponudbo orodij za načrtovalce prometne infrastrukture, s pomočjo katerih 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 izbiri prevoznega načina (možnost zmanjšanja osebnega prometa z izboljšanjem ponudbe javnega prevoza, sistemom P+R na ravni regije, delo od doma, organiziran prevoz za velika podjetja, skupne vožnje, možnosti izbire prevoza v prvih in zadnjih kilometrih, ...).
2. korak: Analiza ukrepov, ki vodijo do učinkovitejše uporabe obstoječega cestnega omrežja (spremenjena/vodena signalizacija, razbremenitev koničnih časov z usklajenimi urniki pričetka dela večjih ustanov na določenem območju,

prepoved prehitevanja za tovorna vozila na določenih prometnicah/v določenih časovnih oknih...).

3. korak: Manjše izboljšave obstoječih cest (npr. 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 varianto večjih investicij le, ko smo izkoristili prve tri možnosti in če dokažemo, da s prvimi tremi koraki (npr. zmanjšanje prometnega povpraševanja, preureditve znotraj obstoječe infrastrukture ali manjše izboljšave) ne moremo rešiti problema. Rešitve iz koraka 2 in 3 so alternativa gradnji večje, praviloma zelo drage infrastrukture in ne komplementarna rešitev.

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

Načelo štirih korakov lahko pri nekaterih načrtovanih večjih investicijah v cestno infrastrukturo pomaga prepoznati in izvesti ukrepe, 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 železniškega javnega potniškega prometa.

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

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

K 10. členu

Celostni pristop izhaja iz skupne vizije razvoja prometnega sistema. V osnovi celostno prometno načrtovanje temelji na pristopu, da je treba vse vrste prometa obravnavati kot celoto, jih med seboj uravnotežiti in povezati v enovit prometni sistem. To se nanaša na prometne načine, ki so ključni za vzpostavitev multimodalnega prometa. Nanaša pa se tudi na obe veji prometnega podsistema potniškega in tovornega.

Ker želimo dosegati ugodne učinke prometa tudi s pomočjo optimizacije prometnih tokov mora enovit prometni prostor zavzemati ne le medobčinske, regionalne ampak tudi mednarodne razsežnosti.

Rezultat celostnega pristopa upošteva razvojne potrebe različnih vrst prometa ter jih usklajuje z možnostmi za izvajanje investicij in upoštevanjem okoljskih zahtev in dolgoročnih podnebnih ciljev, na podlagi katerih se oblikuje med seboj skladna prometna, prostorska in okoljska oziroma podnebna politika.

K 11. členu

Načelo dostopnosti v prometnem sistemu v smislu odpornostne mobilnosti, kot drugega stebra prometne politike pomeni, da morajo država in lokalne skupnosti zagotavljati, da se s prometnim sistemom zagotavlja ustrezna prometna dostopnost vsem prebivalcem, pri čemer se posebna skrb nameni šibkejšim udeležencem v prometu.

S celostnim prometnim načrtovanjem se zagotavlja, da je prometni sistem usklajen s potrebami ljudi po mobilnosti in potrebami gospodarstva po oskrbi oziroma transportni logistiki.

K 12. členu

Celostno prometno načrtovanje omogoča upoštevanje in zaračunavanje eksternih stroškov v prometu, saj promet negativno vpliva na zdravje ljudi in okolje. Zato se spodbuja sprejemanje ukrepov, ki pomenijo udeležanje načela, da morajo uporabniki prometne infrastrukture v čim večji meri plačati eksterne stroške prometa.

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

K 13. členu

Načelo gospodarnosti z viri zajema načela trajnostnega razvoja na eni in odpornostni mobilnosti na drugi strani. Gre torej predvsem za ozek pas gospodarnega in racionalnega ravnanja načrtovalcev prometne infrastrukture.

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

K 14. členu

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 boljšim pogojem za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti.

K 15. členu

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

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

K 16. členu

Celostno prometno načrtovanje se izvaja s pomočjo celostnih prometnih strategij na različnih ravneh, državni, regionalni in lokalni, ki so medsebojno usklajene.

Celostno prometno načrtovanje predstavljajo visoko prioriteto na ravni Evropske unije, ki spodbuja države članice, da izvajajo ukrepe trajnostne mobilnosti na različnih ravneh. Slovenija s pristopom k celostnemu prometnemu načrtovanju sledi njenim usmeritvam in postavlja celostne prometne strategije kot ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa. Celostna prometna strategija si prizadeva rešiti izzive, ki so povezani s prometom in hkrati pomaga uresničiti ključne razvojne potencialne. Usmerja se na spodbujanje hoje, kolesarjenja, uporabe javnega prevoza in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti na račun omejevanja osebnega motoriziranega prometa.

Celostne prometne strategije pomenijo drugačen način načrtovanja prometa na ravni občin, regij in države, saj presegajo ozek prometni vidik in načrtujejo razvoj prometa celostno in za ljudi. Upoštevajo cilje in prioritete različnih strateških in razvojnih dokumentov ter jih medsebojno usklajuje

Smernice za izdelavo celostnih prometnih strategij nudijo podporo in predstavljajo temeljne procesne in vsebinske usmeritve, kako preseči obstoječe prakse prometnega in prostorskega načrtovanja.

Pomemben vidik priprave celostne prometne strategije je, da načrtuje prednostne ukrepe, ki so hkrati realno izvedljivi, saj upošteva potrebe razvoja na eni strani ter razpoložljive finančne in človeške vire za njihovo izvedbo na drugi strani ter zagotavljajo spremembe v smeri trajnostne mobilnosti. Akcijski načrt za izvedbo same strategije je bistvena sestavina tega strateškega dokumenta.

Ta člen daje tudi podlago za pravilnik ministra, ki bo podrobneje uredil določena vprašanja glede vsebine, oblike, načina priprave in financiranja celostnih prometnih strategij ter način spremljanja njihove kakovosti.

K 17. členu

Državna celostna prometna strategija (DCPS). DCPS je krovni strateški dokument države s področja prometa, prometne infrastrukture ter usmerjanja razvoja in upravljanja prometa.

DCPS vsebuje zlasti:

- dolgoročen koncept razvoja državnega prometnega sistema;
- povezavo s cilji podnebne politike kot so opredeljeni v dolgoročni podnebni strategiji;
- povezavo s strategijo prostorskega razvoja Slovenije;
- določitev prometnih in problemskih regij;
- državno prometno omrežje;
- upravljanje prometa na državni ravni;
- navezovanje na TEN-T omrežje.

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 nadlajevanju: 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 razvoj 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) se sprejmejo kot del DCPS.

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

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

K 18. členu

Priprava in sprejetje DCPS. DCPS na predlog Vlade Republike Slovenije sprejme Državni zbor. DCPS se pripravi za obdobje, ki je usklajeno s strategijami na področju podnebne politike in prostorskega načrtovanja.

K 19. členu

Akcijski program za izvajanje DCPS. Za izvajanje DCPS ministrstvo pripravi 7-letni nacionalni akcijski program, ki ga sprejme vlada.

V nacionalnem akcijskem programu 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 način zagotavljanja sredstev ter
- način nadzora nad izvajanjem akcijskega programa in njegovega spremljanja.

Nacionalni akcijski program se vsako leto revidira po postopku, predvidenem za njegovo sprejetje. Ministrstvo vsaki dve leti poroča Vladi Republike Slovenije o izvajanju akcijskega programa DCPN.

K 20. členu

Promet je izredno kompleksen sistem, zato ni enotnega kriterija za povezovanje občin pri naslavljanju prometnih problemov. Vsak regionalni pristop zahteva ovrednotenje kriterijev 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 izdela glede na potrebe po skupnem reševanju nekaterih prometnih problemov je predvideno, da se le ta izdela na ravni prometne ali problemske regije.

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

RCPS mora biti ozemeljsko enovit, torej predstavlja zaključeno ter ozemeljsko povezano regijo. Smiselno je, da RCPS izdelajo vsaj tri občine skupaj. Če se izkaže kot potrebno za reševanje nekaterih posebnih prometnih problemov, ki se izrazijo vežejo na dve sosednji občini, ga izjemoma lahko izdelata tudi dve občini skupaj.

Ključna sestavina RCPS je usklajen načrt povezovanja občinskih projektov s področja prometa, ki jih ni mogoče učinkovito izvesti znotraj 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 državnega nivoja, se RCPS sprejme tako, da ga sprejmejo občine, ministrstvo, pristojno za infrastrukturo pa poda soglasje k njegovemu sprejemu.

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

K 21. členu

V odsotnosti regionalnega nivoja upravljanja mobilnosti je potrebno 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 bodisi ene izmed občin, bodisi zunanjega izvajalca teh nalog, ki so jasno zapisane v medsebojnem dogovoru med občinami ali v dogovoru med občinami in tretjo osebo, ki te naloge prevzame v izvajanje.

Izbira pripravljavca CPS mora potekati skladno s postopkom, določenim v Zakonu o javnem naročanju. Pripravljavec RCPS bo vodil celoten postopek priprave RCPS do njegovega sprejema skladno z nacionalnimi smernicami za pripravo RCPS. Občine in pripravljavec se lahko dogovorijo, da bo pripravljavec nudil podporo pri izvajanju RCPS in skrbel za spremljanje izvajanja RCPS.

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

Projekti, ki bodo načrtovani v RCPS, se lahko vključijo v regionalne razvojen programe, zato je smiselno intenzivno sodelovanje regionalnih razvojnih agencij v postopku priprave in izvajanja RCPS.

K 22. členu

Celostno urejen promet ne pomeni zgolj bolj izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih 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 vsega naštetega 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 osnovi 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 sledijo vsem temeljnim principom EU smernic ob upoštevanju specifičnih razmer v Sloveniji, za katere so značilna majhna in srednje velika mesta.

Prenova slovenskih smernic za izdelavo OCPS je temeljila na izkušnjah občin in izdelovalcev CPS, pridobljenih s pripravo 62 CPS v okviru nacionalnega razpisa v letih 2016 in 2017. Med pripravo so izdelovalci 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 ter 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 z ZCPN predvidena možnost postopka priprave OCPN za dve ali več občin, vendar le, kadar je med temi občinami funkcionalno povezan 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, ki pravi, da občine med seboj prostovoljno sodelujejo zaradi skupnega urejanja in opravljanja lokalnih zadev javnega pomena.

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

Ker mestne občine predstavljajo 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 ostale 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 tisti projekti, ki zagotavljajo največji učinek v smislu trajnostne mobilnosti.

CPS je smiselno izdelati tudi za manjše občine, vendar v omejenem obsegu, kot to določajo smernice za izdelavo CPS iz leta 2020. Vsako naselje se namreč spopada z različnimi prometnimi problemi, čeprav morda samo na področju hoje in kolesarjenja. Vendar je za prebivalce vsakega kraja še kako pomembno, da imajo v naselju, v katerem živijo, zagotovljene varne površine za hojo in kolesarjenje.

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

K 23. 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 pešce in kolesarje ter ostale aktivne udeležence (rolke, skiroji in podobno) načrtovati posebej skrbno, saj se le na ta način omogoča enakopravnost pri mobilnosti in primerno dostopnost do družbene infrastrukture in do postajališč javnega potniškega prometa in alternativnih oblik mobilnosti.

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

V okviru načrtovanja za aktivno mobilnost bo treba posebno skrb nameniti tudi opredelitvi načelom univerzalne gradnje, posebej v primerih naselij z večjimi višinskimi razlikami ali v primerih starih mestnih jeder in podobno. V postopku priprave OCPS je zato treba v sodelovanju z javnostjo opredeliti prioritete pri odpravi arhitekturnih ovir.

K 24. 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 z 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 pogosto uporabljajo tudi pločnike za pešce in kolesarske površine za ustavljanje vozil. 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 posledično zmanjšati tudi negativne vplive dostave, oziroma "zadnjega kilometra" tovornega prometa.

Do konsolidacijskih centrov je potrebno zagotoviti ustrezno javno infrastrukturo za dostavo blaga do centra in za vse vrste vozil, ki bodo iz centra dostavljale blago končnim uporabnikom (tudi za tovorna kolesa). Pri tem je potrebno upoštevati vsa načela trajnostne mobilnosti.

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

- mestni tovorni promet uporablja med 25% in 30% cestnega prostora (infrastrukture) v Evropi (uporabljen prostor × ure);
- mestni tovorni promet predstavlja med 10% in 20% vsega cestnega prometa v mestih (vozila km);
- delež stroškov »zadnje milje« v primeri s celotnim prevoznim stroškom znaša med 10% in 20%;
- mestna logistika v mestnih območjih povzroči okoli 30% emisij CO₂ in (NO_x) onesnaževal ter 40% onesnaženj s hrupom;
- leta 2030 bo predvidoma 45% porabe energije povezanih s prevozom tovora;
- do leta 2030 naj bi se tonski kilometri tovornega transporta povečali za približno 60%.

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.

K 25. členu

Mirujoči promet je v urbanih središčih z naraščajočo 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 v prometnem načrtovanju je bil zagotavljanje zadostnega števila parkirnih mest povsod, kar je vodilo k degradaciji javnega prostora trgov in ulic v mestih in drugih naseljih ter izgubo dragocenih površin za pešce. Stremenje k »zadostnemu« številu parkirnih mest vodi v to, da je parkirnih mest bistveno več kot 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 privatnemu 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 nakazujejo tudi avtonomna vozila 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 vseh prostorskih in prometnih strategij.

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

K 26. členu

Občine pristopajo k omejevanju dostopa v določene predele, kot so na primer mestna jedra, zavarovana območja in nizkoemisijske cone ter pri urejanju in nadzoru parkiranja na zelo različne načine. Odprt dostop predstavlja težaven in neučinkovit nadzor in posledično pogoste kršitve, omejen dostop z zapornicami ali s potopnimi količki pa predstavlja ozko grlo in je uporaben le pri majhnih površinah in območjih z majhnim številom vstopov na omejenih lokacijah.

V svetu se poleg tega uveljavljajo različni načini omejevanja, nadzora in plačila vstopa v mestna središča (»congestion charge«) ali nizkoemisijske cone (»low emission zone«), ki so vezana na nadzor s kamerami po principu e-vinjet, kot tudi nadzora 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 27. členu

Ustanove niso več le pasivni opazovalci, ampak lahko prometne tokove v svoji okolici tudi pomagajo upravljati, s čimer učinkovito zmanjšujejo vsakodnevno ohromljenost cest ob prometnih konicah. Glavnino potovanja 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. Pomemben deležnik pri načrtovanju in upravljanju učinkovitega mestnega prometa pa so mala 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 v veliki meri sledi Celostni prometni strategiji, vendar je območje obravnave omejeno le na posamezno lokacijo ali del naselja. Oblikujemo ga tako, da najprej opišemo trenutno stanje in opredelimo, katere prometne izzive želimo z njim reševati. Cilj je navadno promocija trajnostne izbire potovalnih načinov, kot so predvsem javni promet, kolesarjenje in hoja. Prav tako lahko z njim vplivamo in spremenimo potovalne navade zaposlenih, šolajočih, obiskovalcev in drugih skupin. Celovit nabor ukrepov je njegov osrednji in najpomembnejši del.

Smiselno je, da si različne vrste ustanov, od javnih do zasebnih, izdelajo lasten mobilnostni načrt, s katerim upravljajo mobilnost na lokaciji na trajnosten način in s tem prispevajo k manjši rabi osebnega avtomobila. Z zakonom želimo omogočiti sofinanciranje izdelave mobilnostnih načrtov ter prednostnih ukrepov tako za javne, kot za zasebne ustanove in s tem podpreti proces upravljanja mobilnosti na najnižji ravni – na ravni posamezne lokacije.

K 28. členu

Večina slovenskih naselij mestnega značaja ima kot glavno ali eno glavnih ulic državno cesto. V skladu z Zakonom o cestah je urejanje državnih cest v pristojnosti Direkcije za infrastrukturo, urejanje površin za pešce in kolesarje v naselju pa v pristojnosti občin.

Ker občine ne morejo samostojno urejati površin za pešce in kolesarje ter izvesti ustreznih ukrepov za umirjanje motornega prometa skozi naselje, se na tem področju pojavljajo nesoglasja in nezadovoljstvo na strani občin in prebivalcev.

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

K 29. členu

Presoja kakovosti 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 v fazi izdelave dokumenta in končnega dokumenta ter svetovanje naročniku in pripravljavcu CPS za njeno izboljšanje.

Osnovni cilji presoje kakovosti CPS so izboljšanje kakovosti vsebine CPS in učinkov njihovega izvajanja, odprava protislovnosti in/ali neskladnosti med ključnimi elementi CPS (vizijo, cilji, ciljnim vrednostmi, ključnimi izzivi, politikami prometnih podsistemov ter ukrepi), zagotavljanje vključevanja in ustrezne obravnave ključnih elementov ter vsebin CPS, ki jih določajo osrednje in podporne smernice CPS ter dobra praksa na tem področju, identifikacija in promocija kakovostnih dokumentov oziroma delov dokumentov.

Splošen postopek je določen v smernicah za izdelavo celostnih prometnih strategij na lokalni ravni (prvič strokovnjak presoja dokument v fazi priprave in drugič po njegovem zaključku, vendar še pred formalnim sprejemom), podrobnejši način preverjanja kakovosti in meril za presojo kakovosti minister določi s pravilnikom.

Presoja kakovosti je obvezna za vse CPS, katerih izdelavo sofinancira država skozi različne državne ali evropske programe. Obvezna je tudi za vse CPS, ki kandidirajo za državno sofinanciranje ukrepov CPS.

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 in vzpostavi ter vodi evidenco pooblaščenih presojevalcev.

Izvedba presoje kakovosti, upoštevanje 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 gradiv in razvoja metodologije ter vzpostavitve in vodenja evidence pooblaščenih presojevalcev.

K 30. členu

Za presojo kakovosti dokumenta CPS se izdelava poročila, katerega struktura in vsebina bo natančneje določeno s pravilnikom.

Ker se kakovost CPS presoja dvakrat in sicer prvič v vmesni fazi priprave CPS, pred sklopom izbora ukrepov in drugič preden se dokument predloži za sprejem občinskemu svetu, presojevalec kakovosti pripravi vmesno in končno poročilo.

Imenovani presojevalec izvede presojo kakovosti z uporabo ocenjevalnega obrazca, ki je sestavni del poročila in izdelava poročilo o presoji kakovosti, ki ga pošlje pripravljavcu CPS, naročniku CPS in ministrstvu.

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 procesa priprave dokumenta.

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

Poročilo vsebuje podatke o obravnavanem dokumentu in presojevalcu dokumenta, kratka poročila o ugotovitvah za vsakega od sklopov (ustreznost presojanih vsebin, šibke točke, posebno dobri elementi), splošno (pozitivno ali negativno) oceno dokumenta ter usmeritve in priporočila za izboljšavo dokumenta. Kadar presojevalec ugotovi potrebo po dopolnitvi dokumenta, morajo biti dopolnitve izvedene in ponovno preverjene s strani presojevalca pred sprejemom dokumenta. Proces je uspešno zaključen, kadar dokument pridobi pozitivno splošno oceno in so odpravljene ugotovljene pomanjkljivosti.

K 31. členu

Za spremljanje učinkov ukrepov, izvedenih na podlagi celotnih prometnih strategij, se na državni ravni vzpostavi centralizirano zbiranje in objavljane 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 izdelava državne baze podatkov, oboje v sodelovanju s Statističnim uradom Republike Slovenije (SURS). Zagotovljena bo javna dostopnost podatkov, mednarodna primerljivost in širša uporabnost (npr. za poročanje drugih sektorjev, kot so kazalniki okolja na ARSO).

Kazalniki so razdeljeni na kazalnike izvedbe, ki prikazujejo neposredne posledice izvajanja programa 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 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 tudi širši nabor priporočenih kazalnikov, s katerimi bo ministrstvo predvsem spodbujalo občine in regije k njihovem spremljanju. Priporočeni kazalniki na lokalni in regionalni ravni so

neobvezni, ker bo obseg in poglobljenost njihovega spremljanja v občinah in regijah različna in bo odvisna od velikosti občine ali regije ter stopnje razvitosti celostnega prometnega načrtovanja v njej.

K 32. členu

Ministrstvo v prostorskem načrtovanju po ZUreP-2 nastopa v vlogi državnega nosilca urejanja prostora, ki za področje trajnostne mobilnosti pripravlja smernice in mnenja skladno s prostorsko zakonodajo. Načrtovanje mobilnosti in prometa je eden od sektorjev, ki najbolj vpliva na prostorsko načrtovanje. Še bolj pa velja obratno – odločitve v prostoru najbolj vplivajo na prihodnje prometne tokove.

32. člen vzpostavlja neposredno pravno podlago za izdajo smernic in mnenj v postopkih po ZUreP-2

K 33. členu

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

K 34. členu

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

Predvsem v evropskih mestih se v zadnjem desetletju promet preureja po principih »superblok«, kjer se ulična mreža znotraj sosesk deloma namenja izključno lokalnemu prometu in aktivni mobilnosti, tranzitni promet pa se preusmerja na ceste, ki ločujejo soseske med seboj, spet druga mesta sprejemajo tako imenovane »circulation plans«, s katerimi določijo prometne režime na način, da izločajo ves tranzitni promet v posameznih predelih naselja.

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

K 35. členu

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

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

Poleg tega večje prometne ceste lahko sploh nimajo površin za pešce, 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 pešce. Kar je v načrtu prometne (cestne) infrastrukture glavna povezava, je v načrtu peš povezav največja bariera, slepa ulica za motorni promet pa je lahko za pešce prehodna in pomembna povezava med deli naselja.

Pri načrtovanju povezav za pešce so ključne točke, ki se jih povezuje predvsem postajališča JPP in objekti lokalne družbene infrastrukture.

K 36. členu

Zakon o cestah določa štiri kategorije kolesarskih povezav: daljinske, glavne, regionalne in lokalne. Prve tri kategorije predstavljajo državnih kolesarskih omrežje, lokalne pa so občinske kolesarske povezave, ki se navezuje na državno omrežje. Državno kolesarsko omrežje predstavljajo daljše kolesarske povezave, ki potekajo preko več občin. Za potrebe poteka le teh je potrebno uskladiti traso med več občinami in upravljalcem na ravni države in trase načrtovati v OPN-je vseh občin na trasi.

Ključni problem za varno kolesarjenje znotraj mest je gradnja parcialnih odsekov kolesarskih površin, ki ne zagotavljajo zveznosti kolesarskega omrežja in predstavljajo 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 znotraj naselja že v prostorskih načrtih in omogoča umirjanje prometa na odsekih cest, kjer varna kolesarska skladno s predpisi še ni zagotovljena.

Pri načrtovanju povezav za kolesarje znotraj naselij so ključne točke objekti lokalne družbene infrastrukture, za medkrajevna oz. medobčinska potovanja pa multimodalne točke oz. postaje in postajališča JPP.

K 37. členu

Prek rabe 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 načine. V Veliki Britaniji je Mobilnostni načrt, recimo, kot obvezni predpogoj 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.

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 mesten četrti, ki v prostoru predstavljajo velik izvor ali ponor prometa. Vrste prostorskih ureditev in objektov, ki spadajo pod velike generatorje prometa, podrobneje predpiše minister.

Občine v svojih prostorskih aktih lahko opredelijo velike generatorje prometa in previdijo, da se bo za njih 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 38. členu

Izdelava CPS in ukrepi na podlagi CPS občin so se do sedaj financirali pretežno 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 stabilnih virov financiranja izdelave CPS ter ukrepov na podlagi regionalne in lokalne CPS, kar bo omogočilo konstantno investicijsko razvojno dejavnost.

K 39. členu

Slovenija mora v prometnem sektorju do leta 2030 zmanjšati naraščanje emisij toplogrednih plinov ter 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, emisije, ki jih povzroča promet še vedno naraščajo, njihov glavni generator pa je cestni promet. Zato je potrebna sistemska ureditev za vzpostavljanje infrastrukture za alternativna goriva, spodbujanje uporabe vozil na alternativna goriva, spodbujanje ukrepov na podlagi mobilnostnih načrtov institucij, ukrepov za čist promet ter 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 40. členu

Vire bodo predstavljali prihodki, ki so že sedaj vir integralnega državnega proračuna in občinskih proračunov, namenska sredstva Evropske kohezijske politike ter sredstva Sklada za podnebne spremembe in Eko sklada. V tem členu si puščamo tudi odprto možnost kasnejše določitve namenskosti določenih virov integralnega proračuna, tj. tistih, ki jih je sedaj možno namenjati za ostale proračunske odhodke

ali nastale nove vire prihodkov, ki bi jih v prihodnje lahko prinesle spremembe nacionalne zakonodaje ali zakonodaje EU.

Predlog zakona ne bo imel finančnih posledic za druga javno finančna sredstva.

K 41. členu

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

Je podporni servis slovenskim mestom, občinam, regijam ter ustanovam, ki so se vprašanj mobilnosti odločili lotevati celostno in dolgoročno. Glavni namen platforme za trajnostno mobilnost je, da služi kot osrednje orodje za razširjanje vsebin trajnostne mobilnosti do ključnih deležnikov vključenih v načrtovanje, odločanje in izvajanje nalog s področja prometa. Za prejemanje informacij na elektronski naslov se je v platformo potrebno registrirati.

Platforma, ki je trenutno v prenovi, bo služila kot vir informacij na enem mestu s področja trajnostne mobilnosti. Na spletišču bodo objavljeni nacionalni dokumenti (smernice, navodila, programi, akcijski načrti, priročniki, itd.), za različna področja kot so npr., kolesarjenje, hoja, vozlišče P+R, celostno prometno načrtovanje, zelena mestna logistika, upravljanje prometa, ETM in druge tekoče teme s področja. Poleg osnovnih usmeritev in podajanja informacij je vloga platforme tudi promocija primerov dobrih praks iz terena in vključevanje strokovnjakov s področja v diskusije s pomočjo interaktivnega spletnega foruma.

Na dolgi rok želimo povezati ključne akterje na področju načrtovanja in izvajanja ukrepov (občine, državne organe, strokovne organizacije) ter zagotoviti maksimalen pretok informacij in izmenjavo izkušenj. Ministrstvo bo v te namene tudi organiziralo izobraževalne dogodke kot 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, ki so vključenih v pripravo in izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti na strateški ravni.

K 42. členu

S tem členom se urejajo 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 dobro služi svojemu namenu. Tako kot pri pripravi celostne prometne strategije je tudi za mobilnostni načrt pomembno, da pri izdelavi sodeluje izkušena ekipa, specializirana

za upravljanje mobilnosti, hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in 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 ekipo, ki izdelava celostno prometno strategijo in mobilnostni načrt vključi vsaj eno usposobljeno osebo, ki ima ustrezno izobrazbo in je uspešno opravila usposabljanje za izdelovalca CPS oziroma mobilnostnega načrta. Ta bo vodila celoten postopek priprave in usklajevala delo vseh udeleženi v procesu priprave dokumenta.

Podobno tudi za presojo kakovosti velja, da jo lahko izvajajo 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 za presojevalce CPS, imajo aktiven status in redno izvajajo presoje kakovosti CPS.

Za ohranjanje aktivnega statusa se morajo presojevalci udeležiti vseh usposabljanj in posvetov na temo presoje kakovosti CPS, večine drugih izobraževanj v okviru razvoja CPS metodologije in tematik celostnega prometnega načrtovanja ter morajo redno izvajati dodeljene presoje kakovosti. Za strokovna usposabljanja presojevalcev skrbi Ministrstvo za infrastrukturo in se izvajajo na vsaka tri leta.

Ministrstvo na zahtevo pripravljavca CPS iz evidence presojevalcev imenuje pooblaščenega presojevalca in sicer po časovnem zaporedju prispelih zahtev za presojo CPS, upošteva za to določene kriterije. Presojevalca za posamezen dokument imenuje minister za infrastrukturo glede na naslednje kriterije: vrstni red datuma vpisa presojevalcev v evidenco, aktiven status, nesodelovanje pri izdelavi obravnavane CPS in da ni zaposlen pri izdelovalcu ali naročniku CPS.

K 43. členu

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

K 44. členu

V prvem odstavku tega člena se obstoječim celostnim prometnim strategijam, ki so jih sprejele občine do uveljavitve zakona, priznava status OCPS oziroma RCPS po tem zakonu. Do uveljavitve podzakonskega akta, s katerim bo ministrstvo določilo vsebino in postopek priprave OCPS, bodo lahko občine 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.

V tretjem odstavku tega člena se določa prehodno obdobje za občine, ki so po zakonu zavezane pripraviti načrt upravljanja mestne logistike. To prehodno obdobje se izteče v 3 letih po uveljavitvi predpisa, s katerim bo ministrstvo določilo vsebino in postopek priprave načrta upravljanja mestne logistike.

K 45. členu

Za občine se s tem členom določa prehodno obdobje, v katerem bodo morale svoje prostorske akte uskladiti s pravili, ki jih določa ta zakon in na njegovi podlagi sprejeti podzakonski akti v zvezi z izvajanjem členov 36 do 39, ki vplivajo na prostorsko načrtovanje. Prehodno obdobje se izteče v roku enega leta po sprejetju smernic, s katerimi bo ministrstvo kot nosilec urejanja prostora konkretiziralo navedene določbe zakona in na njihovi podlagi sprejete določbe podzakonskih aktov.

K 46. členu

S tem členom se ministrstvu nalaga, da sprejme podzakonske akte za izvrševanje tega zakona v roku enega leta od uveljavitve zakona.

K 47. členu

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