**ZAKON**

**O CELOSTNEM PROMETNEM NAČRTOVANJU (ZCPN)**

I. poglavje: SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

(predmet zakona)

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

2. člen

(namen celostnega prometnega načrtovanja)

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

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

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

3. člen

(pomen izrazov)

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

1. »aktivna mobilnost« sta hoja in kolesarjenje ter druge oblike mobilnosti, ki vključujejo telesno dejavnost (na primer skiro, rolka);
2. »brezemisijska cona« je območje brez dostopa za vozila z motorji na notranje izgorevanje. Dovoljen je dostop za brezemisijska vozila pod pogoji, določenimi na tem območju;
3. »celostna prometna strategija« je strateški dolgoročni razvojni dokument za doseganje ciljev celostnega prometnega načrtovanja, ki so določeni s tem zakonom na ravni države, prometnih ali problemskih regij in občin;
4. »celostno prometno načrtovanje« je strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim so enakovredno obravnavani vsi prometni načini ter v oblikovanje katerega se vključuje tudi javnost. Temelji na viziji in ciljih, rezultatih analize in spremljanja stanja prometnega sistema, vrednotenja učinkov ukrepov in vključevanju drugih področij načrtovanja z vplivi na promet;
5. »celostno upravljanje prometa« je urejanje in usmerjanje razvoja prometa na način, ki daje prednost razvoju trajnostnih oblik mobilnosti na vseh ravneh;
6. »eksterni stroški prometa« so stroški, ki jih ne krijejo povzročitelji v prometu in bremenijo celotno družbo. Obsegajo stroške za infrastrukturo, ki se ne zaračunavajo uporabnikom, stroške za onesnaževanje okolja in negativne vplive na naravo, podnebne spremembe, hrup ter osebno in gmotno škodo, ki jo povzroča promet, vključno s stroški zdravstva zaradi prometa ter zamud zaradi prometne zasičenosti in drugih prometnih zastojev;
7. »konsolidacija tovora« je združevanje večjega števila manjših tovorov v zbirnem (konsolidacijskem) centru urbanega območja (večje mestno ali drugo regionalno središče) na obrobju mesta (mestnega jedra) za tovore, namenjene v območje ali iz njega, z namenom zmanjševanja števila opravljenih prevozov v okviru posameznih logističnih verig;
8. »mikromobilnost« so vse oblike mobilnosti s prevoznimi sredstvi brez motorja ali z lahkimi motornimi vozili. Praviloma prevozno sredstvo uporablja ena oseba (na primer kolesa, električna kolesa, skiroji in električni skiroji, rolke);
9. »mobilnost« je lastnost in zmožnost mobilnih oseb ali blaga, da se svobodno in z lahkoto premikajo glede na potrebe in ne glede na potovalni način;
10. »mobilnostni načrt« je dokument, ki celovito obravnava prometno dostopnost določene lokacije (na primer ustanove, novogradnje, deli naselja, rekreacijska območja) ali dogodka (na primer prireditve, izredni dogodki ali dela na infrastrukturi) s ciljem izboljšanja dostopnosti lokacije in spreminjanja potovalnih navad uporabnikov, kar se doseže z upravljanjem prometa in izboljšanjem razmer za trajnostne potovalne načine;
11. »območje prijaznega prometa« je del mesta ali naselja, skozi katero ali katerega ne poteka tranzitni promet, lokalni motorni promet je umirjen in z začetkom ali ciljem v območju, omrežje poti za aktivno mobilnost pa je gosto in povezano;
12. »parkirni normativ« je zahteva za zagotavljanje določenega največjega ali najmanjšega števila parkirnih mest glede na zmogljivost objekta ali prostorske ureditve;
13. »potovalni način« je način premikanja ljudi glede na sredstvo, ki se pri tem uporablja, kakor so na primer hoja, kolesarjenje in druge oblike aktivne mobilnosti, javni prevoz, osebni motorni promet;
14. »potniško vozlišče« pomeni postajo javnega prevoza ali drugo točko, ki omogoča prestop med vsaj tremi različnimi potovalnimi načini, od katerih se vsaj eden od njih izvaja v obliki rednega javnega prevoza;
15. »problemska regija« je geografsko zaključeno območje, opredeljeno z razvojno težavo ali več skupnimi razvojnimi težavami, ki se odražajo v prometu;
16. »promet« je premikanje oseb, vozil ali blaga po prometnih poteh;
17. »prometna dostopnost« je časovna ali prostorska oddaljenost med kraji in drugimi točkami v prostoru (na primer med krajem bivanja in postajališčem javnega prevoza ali zaposlitvenega središča);
18. »prometna infrastruktura« so objekti in naprave, ki so potrebni za izvajanje prometa oziroma mobilnosti;
19. »prometni način« je skupni izraz za potovalni način in prevoz tovora;
20. »prometno načrtovanje« je področje načrtovanja, ki se ukvarja z delovanjem, zagotavljanjem in načrtovanjem prometne infrastrukture v prostoru ter organiziranja prometnih storitev z namenom zagotavljanja dostopnosti in mobilnosti prebivalcev in tovora;
21. »prometna regija« je območje, ki ga opredeljuje funkcija prometnih tokov in predstavlja gravitacijsko območje enega ali več centralnih naselij, v katerih se gospodarski in družbeni procesi v prostoru odražajo v prometnih povezavah in interakcijah med kraji skozi pretok ljudi, blaga, storitev in informacij ter na določenem območju ustvarjajo komplementarno celoto;
22. »prometni sistem« je sistem, ki zagotavlja mobilnost ljudi in blaga ter zajema prometno infrastrukturo, prevozna sredstva, prometne tokove in prometne načine;
23. »prometni tok« je več vozil (prometni tok vozil) ali pešcev (prometni tok pešcev), ki se gibljejo v isto smer;
24. »ranljivi udeleženci v prometu« so predvsem nemotorizirani udeleženci v prometu, ki so v primeru prometnih nesreč bolj izpostavljeni poškodbam. To so predvsem pešci in kolesarji, med njimi pa še posebej otroci, starostniki in funkcionalno ovirane osebe;
25. »struktura prometnih načinov« pomeni deleže posameznih prometnih načinov v prometnem toku;
26. »trajnostna mobilnost« je premikanje na trajnostni način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza, pogon na alternativna goriva in druge oblike mobilnosti, ki manj obremenjujejo okolje in s katerimi se zagotavlja učinkovita in enakopravna prometna dostopnost za vse. Poudarek je na omejevanju osebnega motornega prometa in porabi energije, zmanjševanju ogljičnega odtisa in onesnaževanja ter spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov z uporabo obnovljivih virov energije;
27. »trajnostni promet« je promet s prometnimi načini, ki manj obremenjujejo okolje in prostor, na enoto prevoza porabijo manj energije ali za pogon uporabljajo obnovljive vire energije;
28. »večmodalnost« je možnost uporabe različnih potovalnih načinov ali prevoznih sredstev na posamezni izbrani poti;
29. »veliki generator prometa« pomeni lokacijo, ki je v prostoru velik izvor ali ponor prometa, na primer veliko podjetje, zdravstvena in vzgojno-izobraževalna ustanova, trgovsko središče, kulturna ustanova, turistični in rekreativni center, velika prireditev in velik stanovanjski kompleks ali mestna četrt;
30. »zadnji kilometer« je prvi in zadnji del vsakega sestavljenega potovanja ali prevoza; na primer »od vrat« do potniškega terminala ali distribucijskega centra ali obratno.

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

4. člen

(kratice)

Kratice, uporabljene v tem zakonu, pomenijo:

* DCPS: državna celostna prometna strategija;
* RCPS: regionalna celostna prometna strategija na ravni prometne ali problemske regije;
* OCPS: občinska celostna prometna strategija.

5. člen

(pristojnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja)

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

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

6. člen

(nevladne organizacije v javnem interesu na področju trajnostne mobilnosti)

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

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

II. poglavje: NAČELA CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

7. člen

(načelo trajnostnega prometa)

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

(2) Razvoj trajnostnega prometa se spodbuja zlasti tako, da se zagotavljajo pogoji za večjo uporabo vseh oblik trajnostnega prometa, da se okrepi razvoj javnega potniškega prometa, da se spodbujajo rešitve za oblike mobilnosti, ki nadomeščajo ali zmanjšujejo uporabo osebnih vozil, in da se oblikujejo rešitve za druge oblike mobilnosti, ki koristijo ciljem iz prejšnjega odstavka.

8. člen

(načelo prednostnega upravljanja prometa)

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

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

9. člen

(načelo celostnega pristopa)

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

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

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

10. člen

(načelo prometne dostopnosti)

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

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

11. člen

(načelo vključevanja eksternih stroškov prometa)

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

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

12. člen

(načelo gospodarnosti z viri)

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

13. člen

(načelo sodelovanja)

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

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

14. člen

(načelo vključevanja javnosti)

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

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

III. poglavje: CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

1. Skupne določbe

15. člen

(celostne prometne strategije)

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

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

(3) Celostne prometne strategije vsebujejo naslednje splošne zahteve:

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

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

(5) Minister podrobneje predpiše vsebino, obliko, način priprave, odstotek in višino sofinanciranja celostnih prometnih strategij, način spremljanja njihove kakovosti ter učinkov ukrepov.

2. Celostno prometno načrtovanje na državni ravni

16. člen

(državna celostna prometna strategija)

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

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

* dolgoročno zasnovo razvoja državnega prometnega sistema;
* usmeritve za upravljanje prometa na državni ravni;
* povezavo s strategijo prostorskega razvoja Slovenije;
* usmeritve dolgoročne podnebne strategije in cilje Nacionalnega energetskega in podnebnega načrta;
* povezavo z Nacionalnim programom varstva okolja;
* določitev prometnih in problemskih regij;
* zasnovo razvoja državne prometne infrastrukture;
* zasnovo razvoja javnega potniškega prometa;
* zasnovo spodbujanja aktivne mobilnosti;
* zasnovo razvoja infrastrukture za alternativna goriva v prometu;
* zasnovo navezovanja na vseevropsko prometno omrežje;
* zasnovo navezovanja na druga mednarodna prometna omrežja in prometna omrežja sosednjih držav;
* sistem spremljanja kazalnikov s področja prometa.

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

17. člen

(priprava in sprejetje DCPS)

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

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

18. člen

(akcijski načrt za izvajanje DCPS)

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

(2) V državnem akcijskem načrtu se določijo zlasti:

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

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

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

3. Celostno prometno načrtovanje na regionalni ravni

19. člen

(regionalna celostna prometna strategija)

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

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

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

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

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

(5) RCPS sprejmejo občine v soglasju z ministrom.

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

20. člen

(priprava, sprejetje in izvajanje RCPS)

(1) Občine se lahko za opravljanje nalog priprave in spremljanja izvajanja RCPS dogovorijo z regionalno razvojno agencijo ali drugim usposobljenim pripravljavcem.

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

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

4. Celostno prometno načrtovanje na občinski ravni

21. člen

(občinska celostna prometna strategija)

(1) OCPS je sedemletni temeljni strateški dokument občine ali več sosednjih občin o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju.

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

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

(3) Sprejetje OCPS je obvezno za mestne občine.

(4) OCPS sprejme občinski svet na predlog župana.

22. člen

(aktivna mobilnost)

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

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

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

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

23. člen

(upravljanje mestne logistike)

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

(2) Načrt upravljanja mestne logistike opredeli:

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

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

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

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

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

(7) Minister podrobneje predpiše vsebino, odstotek in višino sofinanciranja, obliko in način priprave načrtov upravljanja mestne logistike.

24. člen

(parkirna politika v občinah)

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

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

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

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

(4) Ukrepe parkirne politike občine izvajajo z odloki.

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

25. člen

(uporaba naprav za samodejno prepoznavanje vozil

pri nadzoru 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 nad pravilnim parkiranjem vozil na javnih parkirnih mestih izvaja nadzor z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o vozilih, nameščenimi ali vgrajenimi na, ob ali v vozišče ceste oziroma cestno telo, ali z napravami, nameščenimi na ali v vozila pristojnih služb. Z napravami za samodejno pridobivanje podatkov o vozilih se lahko zbirajo samo osebni podatki iz drugega odstavka tega člena.

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

* osebno ime lastnika vozila ali ime podjetja, naslov stalnega ali začasnega prebivališča oziroma sedeža, EMŠO, če je fizična oseba tujec, njene rojstne podatke, matična številka pravne osebe, zaposlitev odgovorne osebe,
* slikovne posnetke vozila v delu, ki omogoča prepoznavo registrske označbe vozila in samega vozila.

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

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

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

26. člen

(mobilnostni načrti)

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

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

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

(4) Minister podrobneje predpiše vsebino mobilnostnih načrtov, postopek njihove priprave ter odstotek in višino sofinanciranja.

27. člen

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

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

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

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

5. Presoja kakovosti vsebine in spremljanje izvajanja celostnih prometnih strategij

28. člen

(presoja kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij)

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

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

(3) Izvajanje in financiranje presoje kakovosti zagotovi ministrstvo.

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

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

29. člen

(poročilo o presoji kakovosti)

Ministrstvo zagotovi vmesno poročilo o presoji kakovosti med postopkom priprave celostne prometne strategije in končno poročilo ob koncu priprave (v nadaljnjem besedilu: poročilo). Poročilo vsebuje splošno oceno dokumenta ter usmeritve in priporočila za izboljšave.

30. člen

(spremljanje izvajanja celostnih prometnih strategij)

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

(2) Za spremljanje DCPS je pristojno ministrstvo.

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

(4) Za spremljanje OCPS je odgovorna občina.

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

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

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

IV. poglavje: TRAJNOSTNI PROMET V POVEZAVI S PROSTORSKIM NAČRTOVANJEM

31. člen

(smernice s področja trajnostnega prometa)

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

32. člen

(upoštevanje celostnih prometnih strategij pri prostorskem načrtovanju)

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

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

33. člen

(obvezne strokovne podlage za trajnostni promet)

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

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

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

34. člen

(zasnova območij prijaznega prometa in brezemisijskih con)

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

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

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

35. člen

(zasnova lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje)

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

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

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

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

36. člen

(usmeritve za velike generatorje prometa)

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

* veliki generatorji prometa, za katere je treba izdelati mobilnostni načrt;
* usmeritve za umeščanje velikih generatorjev tako, da je omogočen dostop z več različnimi prometnimi načini, prednostno pa s sredstvi javnega potniškega prometa in aktivnimi oblikami mobilnosti ter da je njihov vpliv na prometni sistem z vsemi podsistemi najmanjši. Umestitev mora čim bolj uporabljati obstoječo infrastrukturo in prometne storitve ter omogočati smiselni razvoj prometne infrastrukture in prometnih storitev v prihodnosti.

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

V. poglavje: FINANCIRANJE UKREPOV ZA SPODBUJANJE

TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

37. člen

(sofinanciranje ukrepov celostnega prometnega načrtovanja,

ki jih izvajajo občine, iz državnega proračuna)

(1) Sredstva za sofinanciranje priprave z zakonom obveznih OCPS se zagotavljajo v državnem proračunu v višini največ 80 odstotkov.

(2) Ostalim občinam se lahko zagotavljajo sredstva za sofinanciranje stroškov izdelave OCPS in RCPS iz državnega proračuna v višini največ 80 odstotkov.

(3) Sredstva za sofinanciranje priprave z zakonom obveznih načrtov izvajanja parkirne politike in upravljanja mestne logistike se zagotavljajo v državnem proračunu v višini največ 80 odstotkov.

(4) Ostalim občinam se lahko zagotavljajo sredstva za sofinanciranje stroškov izdelave načrtov izvajanja parkirne politike in upravljanja mestne logistike iz državnega proračuna v višini največ 80 odstotkov.

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

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

(6) Ministrstvo skupaj z ministrstvom, pristojnim za prometno infrastrukturo, 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.

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

38. člen

(spodbujanje ukrepov na podlagi mobilnostnih načrtov, alternativnih oblik mobilnosti

in rabe alternativnih goriv v prometu)

(1) Država lahko z namenom zmanjševanja emisij in izboljševanja okoljskih parametrov delovanja prometnega sektorja sofinancira izdelavo mobilnostnih načrtov in ukrepe na podlagi mobilnostnih načrtov, alternativne oblike mobilnosti in rabo alternativnih goriv v prometu s programi izobraževanja, informiranja in ozaveščanja javnosti, finančnimi spodbudami in drugimi programi podpore v višini največ 80 odstotkov.

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

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

(4) Spodbude dodeljuje ministrstvo v skladu z usmeritvami iz državne celostne prometne strategije ter strategije na področju razvoja trga za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju in z akcijskim programom za alternativna goriva v prometu.

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

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

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

39. člen

(viri in obdobje financiranja ukrepov)

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

* občinskih proračunov za financiranje ukrepov na podlagi OCPS in RCPS,
* državnega proračuna na postavkah ministrstev,
* sredstev Sklada za podnebne spremembe, ustanovljenega na podlagi zakona, ki ureja varstvo okolja,
* sredstev, zbranih iz prispevkov za energetsko učinkovitost na podlagi Zakona o učinkoviti rabi energije (Uradni list RS, št. 158/20) v delu, ki ureja učinkovito rabo energije v prometu.

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

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

(4) Viri za sofinanciranje ukrepov iz prvega, drugega, tretjega in četrtega odstavka 37. člena tega zakona se v državnem proračunu zagotavljajo do vključno leta 2032.

VI. poglavje: INFORMIRANJE, OZAVEŠČANJE IN IZOBRAŽEVANJE

40. člen

(naloge ministrstva)

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

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

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

41. člen

(usposobljene osebe za izdelavo celostnih prometnih strategij in mobilnostnih načrtov)

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

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

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

(3) Strokovna usposabljanja za izdelovalce celostnih prometnih strategij in mobilnostnih načrtov organizira ministrstvo.

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

* osebno ime,
* EMŠO,
* elektronski naslov,
* datum opravljenega strokovnega usposabljanja.

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

PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

42. člen

(nadomestitev strategije in nacionalnih programov

s področja prometa z DCPS)

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

(2) Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji iz 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg, 31/18 – ZPVZRZECEP, 18/21 in 21/21 – popr.) 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, 10/18 in 123/21 – ZPrCP-F; v nadaljevanju: ZCes-1), izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji iz 6. člena Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/10 in 40/12-ZUJF), razvoja civilnega letalstva iz prvega odstavka 6. člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19) in razvoja pomorstva Republike Slovenije iz 33. člena Pomorskega zakonika (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg, 31/18 – ZPVZRZECEP, 18/21 in 21/21 – popr.), ki vsebujejo vsebine ali posamezne dele področnih prometnih strategij, pomembne za celostno prometno načrtovanje, se vključijo in sprejmejo kot del DCPS, v okviru katere se v skladu z načeli celostnega prometnega načrtovanja iz drugega poglavja tega zakona uskladijo.

(3) Ne glede na prvi odstavek 13. člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. [99/15](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2015-01-3917) – uradno prečiščeno besedilo, [30/18](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2018-01-1355), [82/21](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2021-01-1760) in [54/22](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2022-01-1182) – ZUJPP) se strategija razvoja javne železniške infrastrukture in vzdrževanja javne železniške infrastrukture sprejmejo kot del DCPS.

(4) S sprejetjem DCPS prenehajo veljati:

* Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030;
* Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16 in 90/21);
* Resolucija o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 87/10 in 75/16 – ReNPRP30) v delih, ki se nanašajo na pristanišče za mednarodni promet v Kopru in ostala pristanišča, na izboljšanje pomorske varnosti, ki predvideva izgradnjo nadzornega centra in nadgradnjo VTS-opreme ter drugih sistemov za spremljanje pomorskega prometa, na vzdrževanje objektov za varnost plovbe, na hidrografske meritve slovenskega morja, povečanje administrativnih zmogljivosti in usposobljenosti Uprave Republike Slovenije za pomorstvo (v nadaljnjem besedilu: URSP) z vzpostavitvijo novih poslovnih prostorov URSP.

(5) Do sprejetja DCPS se za potrebe četrtega odstavka 38. člena tega zakona uporabljajo dokumenti iz četrtega odstavka tega člena.

43. člen

(veljavnost celostnih prometnih strategij)

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

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

44. člen

(sprejetje načrta upravljanja mestne logistike in izvajanja parkirne politike

v mestnih občinah)

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

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

45. člen

(izvršilni predpisi)

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

46. člen

(začetek veljavnosti)

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

Številka: 326-01/22-4/25

Datum: 28. september 2022

EPA 40-IX

Državni zbor

mag. Urška Klakočar Zupančič

predsednica