

Ministrstvo za infrastrukturo
Langusova 4
1000 Ljubljana

ZADEVA: Pripombe na predlagani Zakon o celostnem prometnem načrtovanju z vidika trajnostnega prometnega načrtovanja

Koalicija za trajnostno prometno politiko (KTPP) pozdravlja načela in usmeritve predlaganega Zakona o celostnem prometnem načrtovanju, ki je prvi predpis, ki prometno problematiko rešuje celostno in daje pomembno vlogo nujnosti vključevanja javnosti. Podpiramo idejo o povezovanju prometnega in prostorskega načrtovanja, spodbujanje progresivne parkirne politike ter zelene logistike v mestih. Predvsem smo se razveselili zapisanega načela prioritete upravljanja prometa, ki ga bodo morali načrtovalci in investitorji upoštevati pri upravljanju prometa in iskati najprej rešitve znotraj obstoječe infrastrukture.

Dobro zastavljenemu predlogu zakona predlagamo naslednje dopolnitve:

Regijski CPS

Slovenija nima administrativno urejenih regij oz. pokrajin, promet pa se največkrat veže na regijska središča. Zato predlagamo, da se v zakonu opredeli obveznost izvajanja RCPS na ravni statističnih regij, ki se jih lahko prilagodi glede na prometno problemsko območje. Zakon bi moral določiti regijski organ (npr. Svet regije), ki je pristojen za sprejetje in izvajanje (naročnik RCPS). Trenutno morajo RCPS potrditi vse občine soglasno, zato bi bilo smiselno opredeliti delež občin oz. delež prebivalstva, ki ga te občine predstavljajo, za sprejetje RCPS oz. to odgovornost prenesti na že omenjeni organ. Zakon ne opredeljuje odgovornosti ne državnih institucij niti občin v razmerju do sprejetega RCPS. Tako država kot občine bi se morale zavezati k izvedbi ukrepov in stremeti k ciljem RCPS – ta bi morala predstavljati dogovor med občinami in državo. Država bi morala imeti pomembno vlogo pri nastajanju RCPS in že s tem pokazati zavezo za izvajanje ukrepov, določenih za državno raven.

Državni CPS

Državni CPS, ki bo nadomeščal kar nekaj zastarelih strategij in resolucij, ki niso v skladu s celostnim pristopom, bi bilo potrebno izvesti čimprej. Kljub temu da je z vidika negativnih vplivov na okolje promet najbolj pereč sektor v državi in da bomo morali v naslednjih 10-30 letih temeljito spremeniti prometne politike, obstoječe strategije na državni ravni ne naslavljajo problematike celostno in ne ponujajo pravih prometnih rešitev. Potrebna je čimprejšnja izvedba DCPS in jasna državna prometna strategija, ki bo upoštevala vsa načela opredeljena v zakonu. Predlagamo, da se prične z izvedbo DCPS v roku 1 leta od sprejetja tega zakona. Strategija mora zajemati tudi dolgoročno prometno strategijo za naslednjih nekaj desetletij, ki bo v skladu z razogljičenjem prometa do 2050. Opredeliti je potrebno obdobje (npr. 5 let), po katerem je potrebno DCPS revidirati.

Določitev metodologije in ravni uslug za JPP, kolesarjenje in pešačenje

V DCPS in RCPS bi morala biti določena jasna metodologija in raven storitev (ang. Level of service) za JPP, kolesarjenje in hojo, ki bi jih morali upoštevati pri pripravi CPS in pri izvajanju ukrepov (akcijskih načrtov).

Prostorsko načrtovanje

Pri vrednotenju prostorskih investicij bi morali tako pri prometnih kot pri ostalih prostorskih investicijah (širitev naselij, poslovnih con ipd.) upoštevati vsa načela zapisana v zakonu, presojati vpliv na promet in dovoliti le tiste posege, kjer je dostopnost zagotovljena s trajnostnimi načini mobilnosti.

Vključevanje javnosti

Kljub temu da so v smernicah za izdelavo CPS določeni minimalni standardi vključevanja javnosti, se je v praksi izkazalo, da je bilo za nekatere pripravljalce CPS to odvečno breme in zato so bile participativne aktivnosti velikokrat izvedene pomanjkljivo in niso odražale stališč prebivalstva. Vključevanje prebivalstva, civilne družbe in drugih deležnikov je sicer zamudno in dolgotrajno, potrebuje veliko usmeritev in moderiranja, a po drugi strani pomeni podporo prebivalcev k predlaganim ukrepom in tako lažje izvajanje predvidenih aktivnosti in dosego zastavljenih ciljev. To je tudi eden od argumentov, da cena izdelave CPS ne sme biti glavno merilo pri izboru izvajalca (konzorcija), ampak tudi izkušnje s področja participativnih procesov.

Vključenost NVO

V zakonu bi morala biti bolj jasno opredeljena vloga NVO v javnem interesu ter Svetu za trajnostno mobilnost, obveznost vključevanja NVO v postopke in načini (stabilnega) financiranja NVO.

Parkirna politika

Zakon mora omogočati ukrepe v parkirni politiki, ki spodbujajo trajnostno mobilnost, predvsem z destimulativnimi finančnimi ukrepi: z obdavčitvijo brezplačnega parkiranja (za komercialne namene), prepovedjo "nelojalne konkurence" brezplačnih ali poceni parkirnih mest ter možnost parkirne takse.

Zbiranje podatkov

Potrebna je natančnejša določitev podatkovnih baz za spremljanje prometnih trendov, definirati enotno metodologijo za izbor sredstva (modal split) kot pokazatelja stanja trajnostne mobilnosti.

Vključevanje eksternih oz. družbenih stroškov prometa

Ključno se nam zdi, da je načelo vključevanja eksternih stroškov prometa (12. člen) pomembno merilo pri implementaciji različnih CPS-jev. V zakonu je potrebno poudariti, da je to obvezno ne le pri pripravi CPS-jev, temveč tudi akcijskih načrtov za prometno infrastrukturo. Problem je, da na ravni države, kaj šele občin ali regij, nimamo sistematičnega računanja eksternih stroškov, ki jih povzroča promet oz. so podatki zastareli. Zakon bi moral predvideti vsakoletne izračune po splošno sprejeti evropski metodologiji. Eksterni stroški morajo zajemati tudi stroške podnebnih sprememb.

Pregled predlaganih sprememb po posameznih členih:

Člen	Predlagana sprememba	Utemeljitev
3. člen, (1) odstavek, 4. točka	Dodati eksterne stroške podnebnih sprememb	V Sloveniji ni rednega spremljanja in računanja zunanjih stroškov prometa. Eksterni stroški podnebnih sprememb so visoki. Pozitivno je, da zakon neposredno naslavlja problematiko eksternih stroškov, obstaja pa še potreba po njihovih ustreznih meritvah (metodologija, financiranje).
5. člen	Za celotno prometno načrtovanje in izvajanje celostnih prometnih strategij so pristojne država, regije in občine.	Po vzoru drugih evropskih držav bi veljalo regijam dodeliti več pristojnosti za odločanje o vzpostavljanju novih železniških povezav.
6. člen, (2) odstavek	Določiti relevantne resorje. Predstavnike NVO, ki naj bi sodelovale v Svetu, določi CNVOS.	V relevantne resorje vključiti tudi predstavnike javnega zdravstva. Pomembno je, da v Svetu CPN sodelujejo NVO s poznavanjem področja prometne politike in trajnostnega razvoja.

<p>12. člen, (1) odstavek</p>	<p>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 – sorazmerno z onesnaženostjo, ki jo povzročajo.</p>	<p>Načelo vključevanja eksternih stroškov prometa mora vključevati princip sorazmernosti.</p> <p>Člen naj opredeljuje tudi načine operacionalizacije načela eksternih stroškov (kdo jih pripravlja, na kakšen način povzročitelj eksternih stroškov povrne v sistem?).</p>
<p>14. člen, (2) odstavek</p>	<p>Vključiti tudi vidik prometne dostopnosti.</p>	<p>Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti mora upoštevati vidik vseh udeležencev v prometu.</p>
<p>15. člen, (2) odstavek</p>	<p>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.</p>	<p>Člen naj določi tudi minimalne zahteve za vključevanje javnosti (prim. Smernice za vključevanje javnosti – CPS).</p>
<p>17. člen</p>	<p>DCPS naj vsebuje tudi podatkovne zbirke in navedbo o frekvenci zbiranja podatkov.</p> <p>Člen naj opredeljuje tudi, kako se operacionalizira</p>	<p>Podatkovne zbirke predstavljajo pomembno podlago za spremljanje prometnih tokov in so kot takšne nujen sestavni del DCPS.</p>

	načelo eksternih stroškov (glej 12. člen).	
18. člen	Člen naj opredeljuje tudi nujne časovne okvire: na koliko let se DCPS revidira, do kdaj mora biti pripravljena prva. Navaja naj, katere obstoječe dokumente nadomešča.	Časovni okvir je nujen za uspešno izvedbo zadanih nalog.
20. člen	Okvirji izdelave RCPS morajo biti natančneje določeni.	Člen naj natančneje opredeljuje način določanja regij (prometne ali problemske) ter določitev vlog v projektu izdelave dokumenta (vodja oz. koordinator projekta).
22. člen, (1) odstavek	OCPS je temeljni strateški dokument, imeti mora daljšo veljavnost od petih let.	Strategije predstavljajo dolgoročne načrte, dobo petih let opredelimo z akcijskim načrtom (po potrebi s kratkoročnejšimi vsmesnimi kazalniki). OCPS mora opredeljevati dolgoročne cilje in načine preverjanja njihovega uresničevanja.
Člen 25, 3. odstavek	Maksimalni parkirni normativi	Trenutno so omenjeni zgolj parkirni normativi, z določitvijo maksimalnih normativov pa se določi glede na določeno dejavnost največje število dovoljenih parkirnih mest (Evropske države imajo načeloma maksimalne normative, ZDA pa minimalne normative,

		rezultati so pa vidni)
27. člen, (1) odstavek	Za upravljanje mobilnosti na ravni lokacije morajo podjetja, javne ustanove in druge organizacije pripraviti mobilnostni načrt	Izdelava mobilnostnega načrta mora biti obvezna za vse večje generatorje prometa, nove soseke ipd.
29. člen, (2) odstavek	... osredotočenost na merljive cilje, celostno obravnavo vseh potovalnih načinov ob upoštevanju eksternih stroškov in koristi ter strokovnost.	Besedno zvezo »širši družbeni stroški« naj se zamenja z eksternimi stroški (širši družbeni stroški niso zakonsko definirani).
30. člen, (3) odstavek	V primeru, da pripravljavec ali naročnik ne soglaša s pripombami presojevalca, o tem obvesti ministrstvo in zaprosi za dodatno mnenje.	Ali je priprava dodatnega mnenja prav tako participativni proces?
31. člen	Spremljanje DCPS/OCPS	Na kakšen način zakonodajalec rešuje vprašanje neodvisne presoje?
36. člen, (3) in (5) odstavek	Bolje opredeliti prehajanje med potovalnimi načini. 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	Z vidika trajnostnega prometnega načrtovanja je važna jasna opredelitev možnosti prehanja med različnimi potovalnimi načini (načrtovanje železniškega vozlišča ipd.) V primeru, ko ni prostora za ločeno vodenje, se mora hitrost na cesti omejiti na 30km/h (omenja se zgolj umirjanje

	ukrepe umirjanja prometa z omejitvijo hitrosti.	prometa).
37.člen, (2) odstavek	Dopolnitev: privatni investitor mora v primeru nedostopnosti z JPP zagotoviti in financirati dodatne linije JPP.	Umeščanje velikih generatorjev prometa v prostor mora sloneti na njihovi dostopnosti z JPP.
42. člen, (2) odstavek	Opredeliti ustrezno izobrazbo posameznikov, usposobljenih za izdelavo CPS.	Bolj natančno določiti zahtevano izobrazbo, navesti izključujoče pogoje (zaradi navzkrižja interesov).