



Številka: 007-18/2023  
Datum: 24. 5. 2023

**Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo**  
Langusova ulica 4

1000 Ljubljana  
[gp.mope@gov.si](mailto:gp.mope@gov.si)

**ZADEVA: PRIPOMBE K PREDLOGU PRAVILNIKA O VSEBINI, OBLIKI, NAČINU PRIPRAVE, ODSOTKU IN VIŠINI SOFINANCIRANJA OBČINSKIH CELOSTNIH PROMETNIH STRATEGIJ, NAČINU SPREMLJANJA NJIHOVE KAKOVOSTI TER UČINKOV UKREPOV**

Spoštovani,

Združenje občin Slovenije (v nadaljevanju: ZOS) vam v priponki podaja pripombe k predlogu Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja njihove kakovosti ter učinkov ukrepov (v nadaljevanju: Pravilnik).

V Sloveniji imamo občine, ki so si po velikosti in številu prebivalcev zelo različne. Vse te razlike pa je treba upoštevati tudi pri OCPS. Ta naj omogoči pridobitev sredstev za izvedbo tudi za dobre občinske projekte, ki morda v primeru manjših občin z vidika prometnih podatkov sicer niso tako zanimivi kot v primeru večjih občin.

Kot rečeno so si občine različne po velikosti in tu želimo opozoriti na vidik prometne problematike, ki je v mestnih ali večjih občinah popolnoma drugačna od tiste v srednjih in manjših občinah. Tako v manjših podeželskih občinah načeloma nimajo težav s prevelikimi prometnimi obremenitvami, vsaj z vidika številke ne, zato je dostopnost do državnih ali EU sredstev za izvedbo različnih ukrepov težka ali nemogoča, hkrati pa sami ne razpolagajo z dovolj sredstvi, da bi lahko uresničili dobre projekte.

Kot primer naj izpostavimo vidik dostopnosti z vlakom in kvalitete bivanja. Kvaliteta bivanja bi bila v manjših občinah bistveno izboljšana ob dobri dostopnosti do centrov in povezanosti z JPP. Zato je tako z vidika centrov kot podeželja zelo pomembno, da se gradi na železnici kot hrbtenici.



## **12. člen (odstotek sofinanciranja priprave OCPS)**

Predlagamo spremembo višine sofinanciranja in sicer v višini 100 % javno upravičenih izdatkov.

### **Obrazložitev:**

Tudi manjše občine potrebujejo dobro zastavljeno prometno politiko, in sicer ne le zato, da imajo OCPS, temveč, da se zastavi dobra vizija, ki ji bodo sledili in jo z vsako spremembo OCPS nadgrajevali in jo dopolnjevali. S tem razlogom predlagamo, da financiranje občinskega CPS v celoti prevzame ministrstvo oz. država.

## **15. člen (nabor obveznih kazalnikov)**

Drugi odstavek 15. člena določa, da se spremljanje kazalnikov izvaja na podlagi enotne metodologije, določene v prilogi št. 8. v zvezi spremljanjem kazalnikov bi opozorili, da je zelo pomembno to, da je način spremljanja podatkov enostaven.

Spremembe v načinu izbire prometnega sredstva so praviloma počasne in kazalniki šele po desetletju numerično pokažejo opazne razlike. Še posebej, če je treba za funkcioniranje vzpostaviti celoten in povezan sistem (npr. vlak, kolesarske poti do železniške postaje, kolesarske in peš površine ob državnih cestah, varne poti v šolo... zato da je sistem povezan.)

Zato izvajanje posebnih študij ali kompleksnih metodologij v malih občinah finančno in organizacijsko ni dobro izvedljivo in posledično ni optimalno, saj ne podaja pravih rezultatov in posledično je to manj smiselno. Še posebej, če možnosti za npr. varno potovanje s kolesom, še niso vzpostavljene in posledično tudi delež uporabe kolesa ne narašča.

Lepo pozdravljeni,

Robert SMRDELJ  
Predsednik Združenja občin Slovenije

Pripravila:  
Mateja Krvina  
Strokovna sodelavka