OBČINA TABOR
ŽUPAN
TABOR 21, 3304 TABOR
TEL. 03 705 70 80, FAX: 03 705 70 86 E-POŠTA: info@obcina-tabor.si

Številka: 032-12rs/2022-5
Datum: 21. 10. 2024

OBČINSKEMU SVETU OBČINE TABOR: Gradivo k 5. točki dnevnega reda

ZADEVA: Predstavitev Občinske celostne prometne strategije Občine Tabor

PODLAGA: Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22), Javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (Uradni list RS, št. 116/2023), Pogodba št. 2570-24-701088 o sofinanciranju operacije »Izdelava OCPS Občine Tabor«.

RAZLOGI ZA SPREJEM: /

OCENA STANJA: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je novembra 2023 objavilo Javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji. Občina Tabor je na razpisu uspešno kandidirala in si zagotovila sredstva sofinanciranja.

Gre za vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa s pomočjo občinske celostne strategije, kot jo opredeljuje Zakon o celostnem prometnem načrtovanju. Namen občinske celostne prometne strategije (OCPS) je sprememba potovalnih navad v občinah in izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter alternativnih oblik mobilnosti zaradi zmanjšanja obsega osebnega motornega prometa. Občine, ki bodo imele izdelano in potrjeno OCPS, bodo lahko kandidirale za javna sredstva, ki se bodo dodeljevala za izvedbo infrastrukturnih in neinfrastrukturnih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

NAČELA IN CILJI: Celostna prometna strategija je strateški dokument za načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

FINANČNE POSLEDICE: Nespremenjene za Proračun Občine Tabor.

PREDLAGATELJ: Občinska uprava Občine Tabor

POROČEVALEC: mag. Blaž Jemenšek, Matija Drača Margitić – Prometni inštitut Ljubljana, d. o. o. (Izdelovalec OCPS Občine Tabor)

DELOVNO TELO, KI JE GRADIVO OBRAVNAVALO: /

PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Tabor se je seznanil z načrtom izdelave Občinske celostne prometne strategije Občine Tabor.

Pripravila:
Ana Lesar

Občina Tabor
Marko Semprimožnik, župan

OBČINA TABOR

Zbirka nacionalnih usmeritev
na področju trajnostne mobilnosti



Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje

Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije

Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

sptm SLOVENSKA PLATFORMA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

V zadnjih desetih letih je skoraj polovica slovenskih občin – v njih živijo kar tri četrtine prebivalcev Slovenije – izdelala Celostno prometno strategijo. Ta podatek najbolje kaže na spoznanje lokalnih skupnosti, da lahko s strateškim načrtovanjem prometa izboljšajo kakovost bivanja, zdravje in zadovoljstvo prebivalcev, po drugi strani pa skupnosti dodajo privlačnejšo podobo ter jo naredijo uspešnejšo. Mnoge med njimi želijo s Strategijo izboljšati mobilnost ljudi in prometno varnost, hkrati pa si tudi olajšati dostop do sredstev za naložbe v promet.

Smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije temeljijo na izkušnjah domačih in tujih strokovnjakov kot tudi številnih skupnosti. Kot take pomagajo občinam narediti korak naprej in pogumno stopiti na področje celostnega načrtovanja prometa. Prva izdaja smernic je izšla leta 2012, medtem ko je leta 2021 bila vsebina temeljito prenovljena: usklajena je bila s cilji in kazalniki, ki so opredeljeni na nacionalni ravni, bolj sta bila poudarjena spremljanje in vrednotenje, preverjeno učinkoviti ukrepi so dobili več prostora, dodani so bili nasveti za specifike manjših občin ter za poglobljeno delo z deležniki in splošno javnostjo.

Poglavitne novosti prenovljenih smernic so:

- Poimenovanje odgovornega ministrstva je bilo spremenjeno v *»ministrstvo, pristojno za celostno prometno načrtovanje«.*
- Vsebina je zdaj usklajena z *Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju in s podzakonskimi akti* - predvsem glede okvirnega trajanja priprave Strategije, Akcijskega načrta, uvrstitve Strategije na uradni seznam in *Opornih točk za spremljanje obveznih kazalnikov.*
- Specifične usmeritve so bile usklajene z novo delitvijo občin v štiri velikostne razrede.
- Poimenovanje in opredelitev vseh sinteznih gradiv, ki jih bodo pregledovali presojevalci kakovosti, sta zdaj jasno zapisana.
- Dodana je bila podrobnejša opredelitev strateških vodil.
- Dopolnjeni so bili opisi nekaterih aktivnosti (predvsem tam, kjer gre za sintezna gradiva).

Ideje za uspešno skupnost

Celostno razumevanje in obravnava prometa sta ključni izhodiščni točki, ko želimo v lastni skupnosti doseči vse to, kar imajo najboljši – visoko kakovost življenja in dobre pogoje za razvoj –, ter hkrati pri tem ravnati strateško preudarno, finančno učinkovito in s široko podporo prebivalcev.

Strateško urejanje področja prometa ne prinaša zgolj bolje izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost v proračunih prebivalcev in organizacij v občini, manjših zastojev, učinkovitejših naložb, večjega zadovoljstva prebivalcev ter manjšega onesnaženja. Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj.

NOVA NAČRTOVALSKA PRAKSA **6**
Slovenija (končno) postaja vzor 6
Prednosti celovitega pogleda na promet 8
Kaj to pomeni za našo občino? 10

PRIPRAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE **13**
A – Ureditev pogojev za delo 14
B – Vzpostavitev procesa 21
C – Oris želenega stanja 31
D – Analiza obstoječega stanja 35
E – Opredelitev smeri ukrepanja 43
F – Priprava in potrditev Strategije 51
G – Izvajanje Strategije 57

PRILOGE **63**
Seznam vprašanj za oceno stanja v občini 64
Seznam vprašanj za oceno uspešnosti pri uveljavljanju sprememb na področju prometa 65
Oporne točke za izvajanje spremljanja obveznih kazalnikov 66

Slovenija (končno) postaja vzor

Pred vami je prenovljena različica smernic, ki so v Sloveniji prvič izšle leta 2012 in so tudi v naši državi postavile pomemben mejnik pri uvajanju sodobnih pristopov načrtovanja prometa. Prenovljene smernice so polne dopolnitev izvirnega dokumenta – dodane so bile konkretne izkušnje in sveža spoznanja, ki so se nabrali v desetih letih dinamičnega razvoja na številnih področjih mobilnosti in skozi izvajanje tega koncepta pri nas.

Mnogi si želimo, da bi bile naše občine privlačne za bivanje, a kako takšno vizijo udejanjiti? Enega najboljših odgovorov ponuja celostno prometno načrtovanje.

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev.

Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je priprava Celostne prometne strategije. Gre za strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja.

Proces priprave in uresničitve Celostne prometne strategije odlikujejo:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- **integralen pristop**, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- **uravnotežen pristop**, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- **vključujoč pristop**, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- **jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev** z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- **spremljanje in vrednotenje** stanja ter doseženih sprememb;
- **strokovnost in kakovost**, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Prenovljene smernice upoštevajo posodobitve, ki so jih doživeli sorodni evropski dokumenti (recimo Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2019). Na vsebino in sestavo poglavij so ob tem pomembno vplivale tudi analize izkušenj s celostnim prometnim načrtovanjem v Sloveniji v zadnjih desetih letih, izkušenj slovenskih občin in podjetij s pripravo Strategij ter izkušenj evropskih mest, ki so v tem času opazno okrepila uporabo trajnostnih prometnih načinov.

Ključne značilnosti celostnega prometnega načrtovanja

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

UPORABNI VIRI

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu sptm.si, vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (sptm.si)
- Evropske smernice za pripravo Celostne prometne strategije (eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines)

Prednosti celovitega pogleda na promet

Celostno prometno načrtovanje ne zavrača, temveč nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več odločevalcev prepoznava prednosti uporabe tega pristopa v njihovem lokalnem okolju.

Kadar se mesta odločijo za celostno načrtovanje prometa, želijo s tovrstnim pristopom povečati svojo učinkovitost (pa tudi zmanjšati tveganja) pri doseganju naslednjih koristi:

Boljša kakovost bivanja
Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile ter promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, široki paleti različnih načinov potovanj, izboljšani varnosti, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje
Če nam uspe izboljšati kakovost zraka, zmanjšati hrup, ublažiti podnebne spremembe, doseči aktivno mobilnost prebivalcev (peš ali s kolesom), potem smo ustvarili pogoje za bolj zdravo skupnost in prihranke na področju zdravstva.

Izboljšana prometna varnost
Dokazano je, da umirjanje in zmanjševanje obsega avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnosti in število nesreč v mestu.

Izboljšani mobilnost in dostopnost
Celostno prometno načrtovanje vsem prebivalcem zagotovi boljšo mobilnost. S tem lajša dostopnost do posameznih območij in storitev, kar (ob drugih koristih) krepi lokalno gospodarstvo in zmanjšuje brezposelnost.

Izboljšana podoba občine
Občina, ki si aktivno prizadeva za celostno načrtovanje prometa, je v očeh javnosti vedno prepoznana kot bolj inovativna in napredna.

Odločitve, ki jih javnost podpira
S pomočjo vključevanja javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Učinkovito naslavljanje obveznosti
Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način nagovarjanja različnih obveznosti občine, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi glede nadzora nad hrupom.

Nove in celovite politične vizije
Celostna obravnava področja prometa omogoča nastanek premišljene dolgoročne vizije zagotavljanja mobilnosti. Posebna kakovost takšne vizije sta vključenost vidikov sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter usklajenost s ključnimi cilji občine (gospodarskimi, socialnimi, okoljskimi).

Izboljšanje dostopa do sredstev
Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavah na razpise za nacionalna in evropska finančna sredstva.

Okvir 1

SKUPAJ S ŠTEVILOM MEST S STRATEGIJO NARAŠČAJO TUDI OPAZNI POZITIVNI UČINKI

Varšava je v zadnjih petnajstih letih (po sprejemu Strategije) zabeležila za petino manj prometnih nesreč in za 60 odstotkov manj smrtnih žrtev. V Madridu so v treh mesecih po vzpostavitvi nizkoemisijskih območij (ukrep iz Strategije) onesnaženost z dušikovim dioksidom zmanjšali za 15 odstotkov. Celostno prometno strategijo ima sprejeto kar osem od desetih najbolj zdravih mest v Evropski uniji. V Budimpešti so z dobrim vključevanjem javnosti utrdili politično podporo dokumentu, izboljšali vpogled v stanje prometa v mestu in pridobili številne dobre ideje. V Stockholmu so s podporo javnosti dosegli ambiciozno uvedbo takse za vstop v mesto z avtomobilom. V Gentu so (po sprejetju Strategije) izmerili za 25 odstotkov večji delež kolesarjev v mestnem središču in za 35 odstotkov večji delež zunaj njega. V Antwerpnu so uporabo avtomobilov znižali za četrtino. V delu Kopenhagna, ki so ga preuredili v območje za pešce, se je obseg prodaje in storitev povečal za skoraj tretjino (eno leto po sprejetju Strategije).



Kaj to pomeni za našo občino?

Kar nekaj uspešnih evropskih mest – denimo Barcelona, Zürich, Kopenhagen, Bologna, Krakov, Amsterdam ali Dunaj, pa tudi 40 odstotkov slovenskih občin (v katerih živi 76 odstotkov prebivalcev Slovenije) – že ima izdelano Celostno prometno strategijo. Politiki v lokalnih okoljih namreč spoznavajo, da celostno prometno načrtovanje izboljša kakovost bivanja, njihovi skupnosti doda privlačnejšo podobo in jo naredi uspešnejšo. To dokazuje tudi dejstvo, da ima večina evropskih mest z vrha Mercerjeve lestvice kakovosti bivanja sprejeto Celostno prometno strategijo.

Kje naj začnemo?
Ključna bosta razumevanje pomena celostnega načrtovanja prometa in izhodiščna podpora izdelavi Strategije na najvišji politični ravni v občini. Kadar so se občine izdelave lotile brez te podpore oziroma razumevanja, je proces priprave naletel na številne ovire, sama Strategija pa je v načrtovalski praksi občine dobila le obrobno vlogo. Pomembno je tudi imeti zagotovljene ključne vire – čas, finančna sredstva, dostop do informacij in človeške vire.

Kakšni bodo stroški?
Priprava Strategije zahteva manj časa kot priprava mnogih drugih vrst načrtov, saj lahko v slabem letu (z uporabo teh smernic ter s pomočjo zunanje strokovne podpore) Strategijo pripeljete do obravnave na občinskem svetu. Kadar so se občine prvič lotile priprave Celostne prometne strategije, so se stroški praviloma gibali med 30.000 evri (majhne občine) in 150.000 evri (velike občine).

Zakaj bi sploh morali biti pozorni na to temo?
V zadnjih nekaj letih je Evropska komisija izdala kar nekaj priporočil, usmeritev in spodbud na temo celostnega prometnega načrtovanja ter Celostnih prometnih strategij. Ministrstvo za infrastrukturo razmišlja podobno, zato že nekaj let občine spodbuja k izdelavi in izvajanju Strategij. Obe instituciji dodelitev sredstev za naložbe v promet vse pogosteje pogojujeta prav z obstojem področnega strateškega dokumenta v občini. Strategija pa je skoraj nujna, če želite v svoji občini merljivo zmanjšati uporabo avtomobilov, število smrtnih žrtev na cestah in vpliv prometa na okolje ter jo spremeniti v konkurenčnejšo oziroma privlačnejšo.

V čem se razlikuje od tega, kar počnemo zdaj? Kako sovpada s tem, kar že počnemo?
V tem dokumentu predstavljen pristop se razlikuje od izdelave običajnih prometnih načrtov. Začne se namreč z opredelitvijo vizije in ciljev občine na področju prometa, se nadaljuje z usmerjeno analizo obstoječega stanja in šele na podlagi naštetega predlaga ukrepe, tesno vezane na uresničevanje vizije in doseganje zastavljenih ciljev. Pri izboru ukrepov imajo prednost mehki ukrepi, ki ne vključujejo gradnje, in trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele v primeru, da slednji ne rešijo težav, pristopamo k iskanju infrastrukturnih rešitev. Celostna prometna strategija pomeni spremembo tradicionalnih tehnik načrtovanja prometa ter jo je kot tako treba vključiti v obstoječe prostorske akte in z njo nadgraditi obstoječe prometne dokumente.

Strinjamo se z idejo – kaj lahko naredimo?
O Celostni prometni strategiji se najprej pogovorite s ključnimi deležniki. Poskrbite, da bodo vodstvo in zaposleni v vaši občinski upravi spoznali smisel ter koristi tega pristopa. Koristne nasvete in usmeritve za vaše delo najdete na spletnem mestu Slovenske platforme za trajnostno mobilnost. Povezujte se z izkušenimi občinami in pritegnite sosednje občine, da se skupaj spoprimete z izzivi prometa.

Kaj pa če v naši občini že imamo Celostno prometno strategijo?
Nadaljujte dobro delo. Izkušnje po Evropi kažejo, da šele druga ali tretja generacija Celostne prometne strategije doseže prave učinke v prometnem sistemu in vidne spremembe v potovalnih navadah prebivalcev. Prvi tovrstni dokument praviloma postavi temelje drugačnega razmišljanja v občini, v stroki, med odločevalci in v splošni javnosti. Če se v prvi Strategiji ukrepi še ukvarjajo s pretočnostjo cest, naslednje Strategije postanejo bolj ambiciozne zagovornice spodbujanja alternativ avtomobilom ter hkratnemu postopnemu omejevanju prostora za osebne avtomobile in nižanju hitrosti. Več izkušenj ima občina, lažje sprejme tudi bolj ambicozne (in zato učinkovite) ukrepe, kar je še eden od razlogov, da je vsaka naslednja Strategija praviloma bolj uspešna od prejšnje.

Okvir 2

SEDEM TEŽAV, KI VAS LAHKO USTAVIJO NA POTI DO CILJA

Analiza obstoječe prakse celostnega prometnega načrtovanja v Sloveniji opozarja na nekaj ponavljajočih se težav oziroma neučinkovitih pristopov:

1. Politiki niso naklonjeni strateškemu načrtovanju, saj to ne daje takojšnjih rezultatov in presega trajanje posameznega mandata.

2. Občina poskuša ohraniti oba pristopa – vzpostavlja celostno prometno načrtovanje, hkrati pa investira tudi v tradicionalne pristope. Včasih svoje aktivnosti omeji le na enostavne ali najbolj všečne ukrepe Strategije. Nekatere občine vztrajajo pri pripravi prometnih modelov, čeprav ti niso smiselni del strateškega načrtovanja in priprave Celostne prometne strategije.

3. Občini primanjkuje kompetentnih strokovnjakov, ki so sposobni nadgraditi pogled tradicionalnega pristopa načrtovanja prometa.

4. Oddelka za prostor in promet ne delujeta usklajeno, strokovnjaki na oddelkih pogosto medsebojno ne vedo, kaj delajo, tudi strategije s teh dveh področij so pogosto neusklajene.

5. Proces ne vključuje spremljanja in vrednotenja učinkov Celostne prometne strategije.

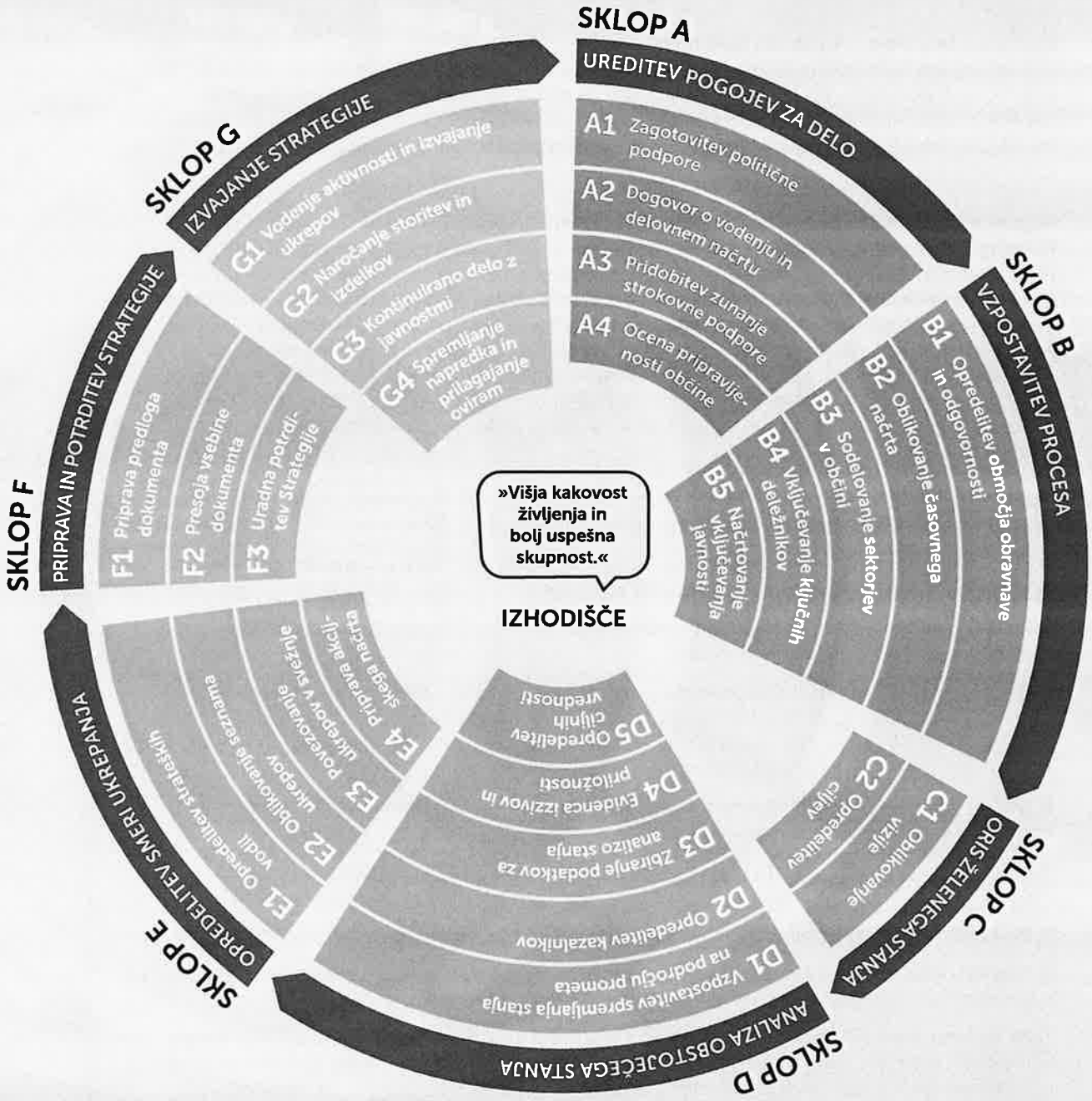
6. Občina nima izkušenj z vključevanjem javnosti ali pa ne najame ustreznih strokovnjakov, zato ključni segmenti javnosti ne razumejo koristi Strategije in je ne podpirajo.

7. Pri najemu zunanjih strokovnjakov občina ni izbrala pravih – najeti izvajalci imajo premalo kompetenc, premalo časa ali premalo izkušenj. Rezultat je vse preveč splošni dokument, ki ne upošteva dejanskih razmer in problemov v občini.

UPORABNI VIRI
PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu sptm.si, vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (sptm.si)

Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije



Priprava Občinske celostne prometne strategije

Priprava Strategije traja praviloma med osem in štirinajst mesecev ter obsega sedem sklopov aktivnosti. Posamezne sklope aktivnosti predstavljamo v teoretičnem zaporedju, vendar lahko v praksi aktivnosti potekajo vzporedno ali celo vključujejo povratne zanke (denimo nekajkratno popravljanje osnutka dokumenta). Vsak sklop aktivnosti je predstavljen v svojem poglavju – skupaj s podrobnim opisom predvidenih korakov in številnimi opornimi točkami, kot so podrobnejše usmeritve, izkušnje drugih mest, predlogi strokovnjakov in podobno.

Smernice za pripravo Strategije so namenjene načrtovalcem prometa v slovenskih občinah in svetovalnih podjetjih ter drugim deležnikom, ki se vključujejo v proces. Ne vsebujejo natančnih tehničnih navodil, temveč predstavljajo proces priprave in ključne poudarke izvajanja Strategije.

Smernice, ki jih berete, so eden od elementov sistemskega zagotavljanja celostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah. Dopolnjujejo jih še Slovenska platforma za trajnostno mobilnost kot nacionalna referenčna točka s številnimi uporabnimi gradivi in informacijami ter serija izobraževanj, ki jih organizira ministrstvo, pristojno za celostno prometno načrtovanje. Sistemska ureditev omogoča dolgoročno podporo temu področju in usmerjanje naložb v prometne sisteme tistih občin, ki imajo vzpostavljeno celostno prometno načrtovanje.

Večina vsebin smernic pred vami izhaja iz različice iz leta 2012, upošteva pa tudi usmeritve najnovejših evropskih smernic ter izkušnje, ki so jih različni slovenski deležniki pridobili z do zdaj pripravljenimi Celostnimi prometnimi strategijami v Sloveniji in mednarodnem prostoru.

Okvir 3

KAKO NAJ SI PROCES PRILAGODIJO MAJHNE OBČINE

Predstavljen proces priprave Strategije je najbolj primeren za občine z več kot 6.000 prebivalci. Majhne občine lahko nekatere aktivnosti poenostavijo.

- V majhni občini je ožja delovna skupina lahko sestavljena iz manj članov.
- Več pozornosti naj občina nameni zagotavljanju podpore zunanjih strokovnjakov.
- Seznam ključnih deležnikov, vključenih v proces priprave, je lahko ožji.
- Sodelovanje s sosednjimi občinami naj bo intenzivno ves čas poteka procesa.
- Spremljanje kazalnikov je manj obsežno, prav tako analiza stanja.
- Aktivnosti vključevanja javnosti so lahko manj obsežne, a naj bodo prilagojene specifičnim skupinam prebivalcev v občini.
- Seznam obravnavanih tem je praviloma krajši, saj nekatere teme (kot je javni potniški promet) niso v pristojnosti občine.
- Zbir ukrepov naj bo prilagojen omejenim možnostim za izvedbo, hkrati naj vključuje več manj zahtevnih, hitro izvedljivih ukrepov.



SKLOP A:
Ureditev pogojev za delo

Na začetku procesa priprave Celostne prometne strategije moramo postaviti temelje za uspešno pripravo in poznejše uresničevanje začrtanega procesa. Dober rezultat bomo lažje dosegli, če bomo poskrbeli za dobro ekipo, učinkovito koordinacijo deležnikov, politično podporo in seveda za razumevanje splošne klime v naši občini.

A1: Zagotovitev politične podpore

A2: Dogovor o vodenju in delovnem načrtu

A3: Pridobitev zunanje strokovne podpore

A4: Ocena pripravljenosti občine

A1: Zagotovitev politične podpore

Odločitev o porabi sredstev, razdelitvi omejenega javnega prostora, ključnih prednostih nadaljnjega razvoja občine so teme, ki jih ne moremo nagovoriti zgolj v okviru tehničnega načrtovanja. Na koncu morajo take odločitve sprejeti odločevalci. Skupnosti, ki so uspešno spremenile potovalne navade ljudi, so najprej dosegle prav to – sprejele so politično soglasje glede potrebnosti sprememb. Občine, kjer so Celostno prometno strategijo izdelali brez politične podpore (ali pa je ta umanjkala v procesu izvajanja ukrepov), praviloma niso uspešne pri preobrazbi prometnega sistema ali pa se ta celo razvija v nasprotni smeri od želene vizije.

V fazi zagotavljanja politične podpore izpeljemo naslednje aktivnosti:
- Poskrbimo za sprejetje odločitve za pripravo Celostne prometne strategije.
- Zagotovimo podporo za spremembo obstoječe načrtovalske prakse v občini.
- Preverimo kadrovske in finančne pogoje za pripravo Celostne prometne strategije.

Okvir 4

KAKO LAHKO PREPRIČAMO LOKALNE POLITIKE?

Stopnja, do katere je mogoče za sodelovanje pri preobrazbi prometa navdušiti politike, se bo od občine do občine razlikovala. Kljub temu pa obstaja nekaj aktivnosti, ki jih lahko uporabimo za zagotavljanje nujne politične volje.

- **Ozaveščanje odločevalcev:** informiranje politikov glede koristi celostnega prometnega načrtovanja in njegove vpetosti v smernice najvišje evropske ter nacionalne ravni.
- **Izmenjava izkušenj:** organizacija srečanj, na katerih se lahko občinski politiki pogovarjajo s politiki iz občin, ki so že uspešno izvedle Celostno prometno strategijo.
- **Poročanje o razpoložljivih nacionalnih virih:** zagotavljanje informacij o možnostih za izkoriščanje nacionalne podpore, predvsem finančne pa tudi informacijske, ciljno usmerjene v spodbujanje trajnostnega prometa.
- **Eksperimentiranje z ukrepi:** preizkušanje novosti na omejenih območjih, za omejen čas, omogoča, da se deležniki prepričajo o učinkovitosti ukrepov.

UPORABNI VIRI

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu sptm.si, vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (sptm.si)
- Evropska platforma za upravljanje mobilnosti (epomm.eu)
- Evropske smernice za pripravo Celostne prometne strategije (eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines)
- Evropska mreža mest za trajnostni promet (civitas.eu)
- Nacionalno spletno mesto Evropskega tedna mobilnosti (tedenmobilnosti.si)
- Uradna stran Evropskega tedna mobilnosti (mobilityweek.eu)

A2: Dogovor o vodenju in delovnem načrtu

Proces priprave in uresničevanja Celostne prometne strategije je kompleksen proces, ki zahteva dobro koordinacijo ter zagotovljene človeške in finančne vire. Zato moramo znotraj občinske uprave najprej oblikovati odgovorno ekipo – njena vloga bo učinkovita koordinacija priprave in izvajanja Strategije, hkrati pa tudi skrb za krepitev znanj in izkušenj, potrebnih za celostno načrtovanje prometa. Skozi proces nastanka Strategije bodo ključni kadri na občini *koordinator procesa* in *ožja delovna skupina*, v naslednjih korakih pa bomo ekipo nadgradili z *izvajalci zunanje strokovne podpore* (imenujemo jih tudi »pripravljavci«) ter člani *širše delovne skupine*, sestavljene iz ključnih deležnikov zunaj občinske uprave.

Koordinator procesa bo imel osrednjo vlogo, saj bo na občini vodil pripravo, izvajanje in spremljanje učinkov Celostne prometne strategije. Komuniciral bo tako z vodstvom občine, morebitnimi sofinancerji kot tudi z relevantnimi občinskimi oddelki, ožjo in širšo delovno skupino ter izvajalci zunanje strokovne podpore. V najboljšem primeru bo naš koordinator imel izkušnje s celostnim načrtovanjem prometa, a to pogosto ni izvedljivo. Bolj ključne so njegove sposobnosti vodenja in zagotavljanja politične podpore. Odločitev glede izbora koordinatorja mora vodstvo občine odobriti na začetku procesa priprave Strategije.

Ožjo delovno skupino oblikujemo na začetku procesa, in sicer tako, da najprej pretehtamo možnosti, ki nam jih ponuja razpoložljiv kader v občinski upravi. Nato razdelimo naloge v skupini (glej Okvir 5) in poskrbimo, da vsak član dobro razume svoje naloge. Manjše občine bodo zaradi kadrovskih omejitev primorane večino potrebnih znanj zagotavljati z najemanjem zunanjih izvajalcev – same ali v dogovoru s sosednjimi občinami. Ožja delovna skupina bo vključena v vse aktivnosti priprave in izvajanja Strategije.

Po razdelitvi nalog moramo pripraviti delovni načrt, s katerim bomo zagotovili transparentnost in dobro koordiniranost vseh korakov. Tako bomo tudi spodbudili optimalno izrabo razpoložljivih sredstev in navsezadnje pretehtali različna tveganja. Delovni načrt naj bo dovolj fleksibilen, da ga bomo lahko v nadaljevanju prilagajali realnosti.

Med pripravo delovnega načrta in organizacije vodenja opravimo naslednje aktivnosti:

- Določimo koordinatorja procesa in člane ožje delovne skupine.
- S člani ožje delovne skupine uskladimo način vodenja procesa.
- Pripravimo delovni načrt, v katerem bodo predvideni vsi potrebni mejniki priprave vsebin in potrditev odločitev.
- Ocenimo tveganja in načrtujemo rešitve za morebitne nepredvidljive situacije.
- Že zdaj začnemo razmišljati o tem, na kakšne načine bomo spremljali uresničevanje delovnega načrta in se prilagajali spremembam.

Okvir 5

KLJUČNA ZNANJA, KI JIH BO OBČINA POTREBOVALA ZA IZVEDBO PROCESA

Vodstvena znanja	Projektno vodenje
	Tehnično vodenje
	Finančno vodenje
	Upravljanje z osebjem
Strokovna znanja	Celostno prometno načrtovanje
	Prostorsko načrtovanje
	Znanja iz drugih pomembnih sektorjev občine (gospodarstvo, sociala, okolje, zdravje)
	Poznavanje politik na regionalni, nacionalni in evropski ravni
	Vključevanje javnosti
	Spremljanje kazalnikov in vrednotenje učinkov
	Zbiranje in analiza podatkov
	Informiranje, promocija in odnosi z javnostmi
	Javno naročanje

A3: Pridobitev zunanje strokovne podpore

Po vzpostavitvi ožje delovne skupine poiščemo še potrebno zunanjo strokovno podporo, kvalificirane pripravljavce strokovnih vsebin naše Strategije. Najprej seveda preverimo finančne vire (lastne ali možnosti za sofinanciranje z nacionalnimi ali evropskimi sredstvi), saj se je v zadnjih letih zbir tovrstnih virov bistveno povečal – večina slovenskih Celostnih prometnih strategij prve generacije je bila tako sofinancirana s pomočjo Kohezijskega sklada, nekaj pa jih je sofinanciral tudi Sklad za podnebne spremembe. Sredstva za sofinanciranje prenove Strategij lahko občine poiščejo tudi v katerem od evropskih projektov različnih programov.

Ministrstvo za infrastrukturo organizira strokovna usposabljanja za pripravljavce Celostnih prometnih strategij, izdaja potrdila udeležencem in vodi evidenco usposobljenih strokovnjakov. Tovrstnih izobraževanj se praviloma udeležujejo prometni in prostorski načrtovalci ter drugi strokovnjaki, ki se ukvarjajo s celostnim prometnim načrtovanjem.

Izkušnje občin kažejo, da prav kakovost in zavzetost zunanjega strokovnega izvajalca zelo vplivata na kakovost celotnega procesa priprave ter končnega izdelka. Zato postopek izbire zunanjega izvajalca dobro pripravimo ter damo referencam in kadrovski sestavi ponudnika prednost pred ceno. Hkrati pridobimo zagotovila, da bodo prijavljeni, izkušeni in iskani kadri dejansko tudi sodelovali pri pripravi.

Med pridobivanjem zunanje strokovne podpore opravimo naslednje aktivnosti:
- Opredelimo obseg in vrednost del zunanje strokovne podpore.
- Pripravimo formalnosti za najem zunanje strokovne podpore.
- Izpeljemo formalni proces izbire ponudnika.

A4: Ocena pripravljenosti občine

Samoocena je orodje, s katerim občina ugotovi, kako dobro je pripravljena na proces, ki je pred njo. Navadno samoocena poteka v dveh stopnjah – občine, ki še nimajo izkušnje s Strategijo, opravijo le osnovno oceno (glej predlog vprašalnika v Prilogi 1). Ta korak je zelo pomemben tudi za občine, ki že imajo izkušnjo s pripravo in izvajanjem Strategije, saj lahko tako preverijo, kje bodo nujne izboljšave in na katerih dobrih praksah bodo gradili v prihodnje. Takšne občine lahko zaradi nabranih izkušenj izvedejo tudi poglobljeno samooceno (glej predlog vprašalnika v Prilogi 2).

Osnovno oceno pripravljenosti občine lahko opravi ožja delovna skupina v sodelovanju z zunanjim izvajalcem strokovne podpore. Na poldnevni delavnici skupina razpravlja o temah, kot so obstoječi strateški dokumenti občine, dokumenti s področja načrtovanja prometa ali obstoječa paradigma načrtovanja prometa. Podrobnejša vprašanja za razpravo na delavnici predstavlja Priloga 1.

Poglobljena ocena pripravljenosti občine pa je namenjena občinam, ki že imajo izkušnjo s pripravo in izvajanjem Strategije. V sklopu te aktivnosti občine najprej pregledajo do zdaj izvedene aktivnosti in zberejo podatke o učinkih izvajanja Strategije. Koordinator procesa na občini (lahko tudi izvajalec zunanje strokovne podpore) pripravi gradiva, na podlagi katerih ožja delovna skupina v obliki delavnice obdela vse ključne vidike – podrobnejši pregled tem za razpravo na delavnici predstavlja Priloga 2.

Če se na delavnici izkaže, da v občini ni dovolj zmogljivosti, da ustrezni postopki niso vzpostavljeni ali pa da so prisotna pomembna nesoglasja, razmislimo o zaposlitvi dodatnega kadra za področje celostnega prometnega načrtovanja. Druga možnost je sodelovanje s predstavniki kakšne druge občine – skozi pogovor o tem, kako so v njihovi občini okrepili procese oziroma zmogljivosti za razvoj in izvajanje Strategije.

Z rezultati ocene pripravljenosti občine seznanimo vodstvo občine, v nadaljnjem procesu priprave Strategije pa poskusimo čim prej odpraviti opažene pomanjkljivosti. Zbrane ugotovitve nam bodo tudi sicer prav prišle pri okrepitvi politične podpore v občini in v nadaljnjem procesu – dosežke, dobre prakse in glavne izzive bomo vključili v sklop D (Analiza obstoječega stanja), glavne ugotovljene napredke pa bomo povzeli v končnem besedilu Strategije.

Pri oceni pripravljenosti občine na celostno prometno načrtovanje opravimo naslednje aktivnosti:

- Preverimo procese in zmogljivosti za pripravo ali prenovo Strategije.
- Če Strategije ne pripravljamo prvič, v nadaljevanju ocenimo tudi naše izkušnje in učinke prejšnjih Strategij.
- Rezultate predstavimo vodstvu občine in poskusimo odpraviti zaznane pomanjkljivosti.
- Skozi proces priprave Strategije upoštevamo ugotovitve iz ocene pripravljenosti občine, same rezultate pa vključimo tudi v Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti ter v končni dokument.


CONA
30
Nova KBM
GO - H1-078

SKLOP B: Vzpostavitev procesa

Proces priprave Strategije moramo zasnovati na način, ki bo prilagojen razmeram v naši občini. To predvsem pomeni, da jasno opredelimo območje obravnave in širše vplive. Ko načrtujemo časovno zaporedje naših aktivnosti, upoštevamo občinski koledar in procese lokalnega političnega ter načrtovalskega konteksta. Ko vključujemo deležnike, pa razmišljamo o tem, kako bi lahko zagotovili čim bolj reprezentativno zastopanost (pa tudi različnost) vseh relevantnih pogledov – od sektorjev občinske uprave do pomembnih deležnikov ter splošne javnosti.

B1: Opredelitev območja obravnave in odgovornosti

B2: Oblikovanje časovnega načrta

B3: Sodelovanje sektorjev v občini

B4: Vključevanje ključnih deležnikov

B5: Načrtovanje vključevanja javnosti

B1: Opredelitev območja obravnave in odgovornosti

Občinska celostna prometna strategija obravnava specifične lokalne izzive prometa v podrobnem merilu kot tudi potrebe deležnikov in različnih segmentov javnosti iz lokalnega okolja.

Ker pa se veliko poti ne konča (niti ne začne) znotraj meja občine, moramo pri opredelitvi območja obravnave upoštevati širše območje. V tem smislu je priporočljivo, da v nadaljnjem procesu predvidimo sodelovanje s sosednjimi občinami in si tako zagotovimo usklajevanje o zadevah skupnega interesa (denimo financiranje ukrepov, javni prevoz, skupne pobude in infrastruktura in podobno).

V fazi opredelitve območja obravnave in odgovornosti izvedemo naslednje aktivnosti:

- V območje obravnave poleg občinskega območja vključimo tudi funkcionalno regijo in bližnja zaposlitvena središča.
- Vzpostavimo sodelovanje s sosednjimi občinami.
- Preverimo potrebe načrtovanja na regionalni ravni.
- Poskrbimo, da se pri pripravi Celostne prometne strategije osredotočamo predvsem na območje občine.

Okvir 6

OSREDOTOČANJE NA IZZIVE V PRISTOJNOSTI OBČINE

Velik delež poti prebivalcev ne poteka le znotraj občin, ampak se začne ali konča zunaj teh. Kljub temu izkušnje s pripravo Celostnih prometnih strategij v Sloveniji in tujini kažejo, da je za občine koristno, da najprej pripravijo svojo občinsko Strategijo in v njej naslovijo ključne lokalne izzive, za katere imajo tudi neposredne pristojnosti pri reševanju. Tako s pripravo občinske Strategije bolje razumejo lokalne izzive in prioritete ter se s tem ustrezneje pripravijo na izzive širšega prostora, ki jih lahko pozneje naslovijo v okviru regionalne Strategije.

Po drugi strani pa so že znotraj posamezne občine območja z zelo različnimi lastnostmi in izzivi. Mestna občina Nova Gorica ima na primer občinsko središče z urbanim značajem in veliko zaledje z ruralnim značajem. V okviru priprave občinske Strategije sta bila obravnavana oba tipa območij in povezave med njima. Opredeljeni izzivi so predstavljali osnovo za vrsto ukrepov, postavljena pa so bila tudi jasna izhodišča za urejanje prometa v širšem merilu, tj. zunaj meja občine.

Na podlagi izzivov, ki so potrebovali sodelovanje več sosednjih občin, je Mestna občina Nova Gorica pet let po pripravi prve občinske Strategije (2007) pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije čezmejne goriške regije (2015), ki obravnava celotno območje funkcionalne regije in vključuje tudi del italijanske Gorice.

B2: Oblikovanje časovnega načrta

Sklopi in koraki procesa priprave Celostne prometne strategije so odvisni drug od drugega, zato mora ožja delovna skupina predvideti optimalno trajanje ter zaporedje. Pri tem moramo upoštevati tudi načrtovalski in politični kontekst v občini – predvolilna obdobja, sprejem proračuna in postopki priprave prostorskih aktov lahko odločilno vplivajo na proces priprave Strategije.

Za oblikovanje dobrega časovnega načrta moramo upoštevati veljavne načrtovalske prakse, ga uskladiti z različnimi tehničnimi in odločevalskimi procesi v naši občini kot tudi z izkušnjami drugih občin ter si tako zagotoviti realno načrtovanje.

Med opredelitvijo časovnega načrta opravimo naslednje aktivnosti:

- Proces priprave Strategije uskladimo s časovnicami drugih politik in strategij.
- Določimo časovni rok za pripravo Strategije.
- Določimo časovni rok za proces operativnega izvajanja Strategije (praviloma pet let).
- Upoštevamo »pomembne okoliščine« (denimo lokalne volitve), ki lahko upočasnijo naše aktivnosti.
- Predvidimo letno revizijo izvajanja, ki temelji na spremljanju kazalnikov Strategije.
- Predvidimo časovni rok za prenovo Strategije (vsaj vsakih sedem let).



B3: Sodelovanje sektorjev v občini

Opazna pomanjkljivost prakse načrtovanja prometa pri nas je pomanjkljivo usklajevanje med različnimi sektorji in organizacijami. Različni sektorji občine (denimo prostor, okolje, sociala, gospodarstvo, varnost, zdravje, izobraževanje, informatika in podobni) bi morali biti veliko bolj vključeni v proces priprave Strategije. Samo tako lahko zagotovimo, da se bodo njihove politike in ukrepi med seboj podpirali ter dopolnjevali, ne da bi prihajalo do konfliktov med njimi. Prav zagotavljanje celostnega pristopa je osrednji izziv kakovostnega načrtovanja prometa, hkrati pa tudi glavni vir inovativnosti in izboljšav.

Najprej pregledamo načrte in politike, ki bi lahko vplivali na celostno prometno načrtovanje v naši občini – pregledamo cilje teh dokumentov in preverimo njihovo skladnost z načeli celostnega prometnega načrtovanja.

Dober primer področja, ki bi ga bilo treba izvajati integrirano s celostnim prometnim načrtovanjem, je prostorsko načrtovanje. S tem ko vpliva na gostoto prebivalcev in lokacije, kjer prebivalci delajo, živijo, nakupujejo in preživljajo prosti čas, to področje vpliva tudi na razdalje, ki jih mora posameznik prepotovati. Zaradi tega ima velik vpliv na mobilnost. Občine, ki so uspešno spremenile potovalne navade ljudi v bolj trajnostni smeri, so vidik prostorskega načrtovanja vključile v pripravo Celostne prometne strategije ter vnesle celostne rešitve prometa v svoje prostorske načrte. Podobne pristope medsebojnega sodelovanja in usklajevanja moramo vzpostaviti tudi z drugimi področji načrtovanja v občini.

Prednosti tovrstnega usklajevanja so številne – strategije dobijo usklajene cilje, razpoložljiva sredstva lažje prenašamo med sektorji, lahko izvajamo skupne aktivnosti, vzpostavimo zaupanje in razumevanje med akterji iz različnih sektorjev.



Med prizadevanji za povezovanje različnih sektorjev izpeljemo naslednje aktivnosti:

- Načrtovalce iz relevantnih sektorjev povabimo k pripravi Celostne prometne strategije, prometne načrtovalce pa k oblikovanju sektorskih dokumentov (denimo občinskega prostorskega načrta).
- Dogovorimo se za sestanke med prostorskimi načrtovalci in načrtovalci iz drugih sektorjev, da lahko vsak sektor ostale relevantne sektorje seznani s svojimi načrti.
- V aktivnosti ožje in širše delovne skupine vključimo predstavnike pomembnih področij (vodstvo občine, promet, prostor, gospodarske javne službe, okolje, družbene dejavnosti, razvoj in finance).
- Organiziramo delavnico s prostorskimi načrtovalci glede vpliva prostorskega načrtovanja na promet.
- Zagotovimo, da bo Celostna prometna strategija usklajena z vsemi relevantnimi sektorskimi strategijami.

OKVIR 7

KAKO SO RAZLIČNI ODDELKI SODELOVALI V KRŠKEM?

Občina Krško je s sprejetjem Celostne prometne strategije maja 2017 naredila nov korak k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa v občini, hkrati pa je načrtovanje aktivnosti in izvajanje ukrepov spodbudilo intenzivnejše sodelovanje znotraj občinske uprave kot tudi širše.

Oddelek za gospodarsko infrastrukturo, ki pokriva področje prometa ter skrbi za izvajanje Strategije, tako zdaj pogosteje sodeluje z oddelki za okolje in prostor, za družbene dejavnosti ter za finance in proračun kot tudi z vodstvom občine – kabinetom župana. Pri izvajanju aktivnosti in ukrepov so vključeni tudi Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu kot posvetovalno telo župana, strokovna projektna skupina za izvajanje Evropskega tedna mobilnosti, s strani občine financirani javni zavodi in drugi zunanji sodelavci s področja prometa, zdravstva, šolstva.

Sodelovanje z oddelkom za okolje in prostor obsega skupno izdelavo pogojev in zahtev za načrtovanje infrastrukturnih ureditev ter za njihovo umeščanje v sklopu priprave strateških prostorskih dokumentov (OPN, OPPN). Sodelovanje z oddelkom za družbene dejavnosti je vezano na ukrepe, kot so izvajanje projekta za aktiven prihod otrok v šolo, urejanje cest v okolici osnovnih šol, zagotavljanje brezplačnega prevoza starejših občanov in podobne.

Pri vseh aktivnostih v zvezi z načrtovanjem in izvajanjem ukrepov sodelujejo kabinet župana in direktorica občinske uprave, medtem ko služba za odnose z javnostmi vsako odločitev, spremembo ali predlog opiše, slika in promovira.

B4: Vključevanje ključnih deležnikov

Prepoznavanje deležnikov načrtovanja prometa in razumevanje njihove vloge v procesu priprave sta pomembna predpogoja za dobro Strategijo in njeno izvajanje. Če bomo razumeli vloge in interese ključnih deležnikov, bomo lažje predvideli tudi možne konflikte in priložnosti za sodelovanje, ne nazadnje tudi lažje prepoznali njihov vpliv na proces priprave Strategije. Tako jih bomo lažje in učinkoviteje vključili v naš proces.

Trdne temelje za trajno sodelovanje s ključnimi deležniki postavimo z oblikovanjem širše delovne skupine. Da bi deležnike bolje motivirali za sodelovanje, naprosimo župana, da nagovori najprimernejše kandidate (osebno ali s pisnim vabilom) in jih pozneje tudi uradno imenuje za člane širše delovne skupine.

V fazi vključevanja ključnih deležnikov opravimo naslednje aktivnosti:

- Opravimo pregled ključnih deležnikov, ki lahko vplivajo na uspeh Strategije.
- Prepoznamo zapostavljene deležnike, katerih vlogo bi bilo koristno okrepiti.
- Predvidimo potencialne konflikte med deležniki in načine, kako konflikte razrešiti.
- Predstavnike ključnih deležnikov povabimo k sodelovanju in vzpostavimo širšo delovno skupino.
- Prvo srečanje širše delovne skupine načrtujemo na delavnici za oblikovanje vizije in ciljev (glej sklop C).
- Izdelamo načrt srečanj širše delovne skupine v procesu priprave Strategije kot tudi poznejših rednih letnih srečanj, namenjenih reviziji izvajanja Strategije.
- Ključne deležnike prek širše delovne skupine vključujemo od začetka do konca procesa, zlasti pa pri oblikovanju samoocene, vizije, ciljev, ciljnih vrednosti, strateških vodil ter ukrepov Strategije.



Okvir 8

OBLIKOVANJE ŠIRŠE DELOVNE SKUPINE

Da bo zastopanih čim več različnih interesov in da bodo do izraza prišli različni pogledi na mobilnost, moramo v proces priprave Strategije vključiti primerno širok nabor deležnikov. Preglednica predstavlja deležnike, ki so bili v slovenskih občinah praviloma vključeni v pripravo Celostnih prometnih strategij prve generacije.

PRIPOROČEN IZBOR, NE GLEDE NA VELIKOST OBČINE	DODATEN IZBOR, PREDVSEM ZA OBČINE Z VEČ KOT 16.000 PREBIVALCI
• Občinski svet • Ključne krajevne skupnosti • Občinski ali medobčinski inšpektorat in redarstvo • Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu • Območni DRSI • Občinsko komunalno podjetje • Policija • Gasilci • Izvajalci javnega prevoza • Zdravstveni dom • Dom starejših občanov • Društvo upokojencev • Društvo invalidov • Vrtec v občinskem središču (vsaj eden) • Osnovna šola v občinskem središču (vsaj ena) • Srednja šola v občinskem središču • Mladinska organizacija • Ključna večja podjetja v občini • Aktivne civilne iniciative s področja hoje in kolesarjenja (npr. lokalna kolesarska mreža) • Lokalni strokovnjaki s področja načrtovanja prometa in prostora • Lokalno turistično društvo	• Četrtne skupnosti • Specializirana področja, npr. kolesarski koordinator ali komisija za gospodarsko javno infrastrukturo • Posamezni odbori, npr. za urejanje prostora in komunalo • Upravna enota • Regionalna razvojna agencija • Upravljavci javnih parkirišč • Civilna zaščita • Ponudniki souporabe prevoznih sredstev (kolesa, skiroji, avtomobili) • Bolnišnica • Območna enota NIJZ • Vrtci v občinskem središču in drugih večjih krajih v občini (še vsaj dva) • Osnovne šole v občinskem središču in drugih večjih krajih v občini (še vsaj dve) • Univerza • Glasbena šola • Razvojno-izobraževalni center • Območna obrtno-podjetniška oziroma gospodarska zbornica • Nakupovalna središča • Nevladne organizacije s področja okolja, zdravja, kolesarjenja ipd. • Večja rekreativna društva in klubi s področja kolesarjenja, hoje, avtomobilizma ipd. • Lokalno kulturno društvo

OSTALI DELEŽNIKI, VKLJUČENI V POSAMEZNE FAZE PROCESA

- Splošna javnost
- Predstavniki sosednjih občin
- Nacionalne institucije za področje prometa in povezanih vsebin (MZI, MOP, DARS, AVP, DRSI)
- Lokalni mediji (televizija, radio, časopis)
- Nacionalni mediji (televizija, radio, časopis)

B5: Načrtovanje vključevanja javnosti

Z vključevanjem javnosti lahko ustvarimo pozitivno klimo, hkrati pa bistveno povečamo kakovost, uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja v občini.

Vse ključne segmente javnosti vključujemo od začetka priprave in skozi celoten proces izvajanja Strategije, po potrebi pa se tudi aktivno spoprimemo z njihovimi specifičnimi pogledi. Da bi to lahko karseda dobro izpeljali, potrebujemo poseben načrt sodelovanja z njimi.

Vključevanje javnosti je naša temeljna dolžnost in hkrati tudi osnovna zahteva direktiv EU ter mednarodnih konvencij. Vključevanje javnosti tudi krepi civilno družbo in lokalno politično kulturo. Žal je bilo prav vključevanje javnosti velika slabost pretekle prakse priprave Celostnih prometnih strategij v Sloveniji. Mnoge občine so imele težave pri doseganju širše javnosti, saj niso imele ustreznih tehnik in znanj – udeležba na dogodkih je bila nizka, odziv pa slab. Boljša praksa na tem področju je ena ključnih priložnosti, ki nam lahko zagotovi boljše rezultate pri celostnem načrtovanju prometa v Sloveniji.

Med načrtovanjem vključevanja javnosti opravimo naslednje aktivnosti:

- Oblikujemo sintezno gradivo Načrt vključevanja javnosti - komunikacijski načrt z orodji in časovnim razporedom vseh aktivnosti vključevanja javnosti na različnih ravneh, ki jih bomo izvajali tekom priprave Strategije.
- Javnost nagovarjamo proaktivno in ne čakamo, da se oni najprej odzovejo na naše aktivnosti ali na zaznane probleme.
- Če je naša občina manjša, smo pozorni na primerno časovno načrtovanje dogodkov, saj lahko preveliko število dogodkov povzroči zasičenost ali celo odpor.

Okvir 9

KAKO INTENZIVNO BOMO VKLJUČEVALI JAVNOST?

INTENZIVNOST VKLJUČEVANJA	KONKRETNI PRIMERI KOMUNIKACIJSKIH ORODIJ IN AKTIVNOSTI
Informiranje (nizko intenzivno vključevanje)	**Dogodki** (denimo informativni dogodki in kampanje, novinarske konference, stojnice z informacijami, razstave v javnem prostoru ali nastopi lokalnih znanih osebnosti)
	Javne objave (denimo prispevki v časopisih in revijah, na radiu ali televiziji)
	Digitalni kanali (denimo spletna stran, informativna aplikacija, objave na družbenih medijih, spletni novičniki, spletne oddaje (»podcasti«) ali video vsebine)
	Tiskovine (denimo plakati, letaki ali brošure)
Zbiranje informacij in mnenj (srednje intenzivno vključevanje)	**Ankete** (denimo za splošno javnost ali za posamezno ciljno skupino)
	Intervjuji (denimo s predstavnikom največjega zaposlovalca v občini)
	Ocene stanja (denimo ocena stanja kolesarske infrastrukture s strani lokalne kolesarske mreže)
	Zbiranje pobud občanov (denimo s pomočjo spletne aplikacije)
Omogočanje aktivne udeležbe (zelo intenzivno vključevanje)	**Delavnice** (denimo oblikovanje vizije)
	Javne razprave (denimo predstavitev osnutka vizije širši javnosti)
	Okrogle mize (denimo debata o razvojnih priložnostih)
	Fokusne skupine (denimo voden pogovor s predstavniki vseh šol v občini)


C&A
C&A
C&A
kik
kik

SKLOP C: Oris želenega stanja

Vizija in cilji povzamejo dolgoročen pogled na razvoj občine in področje prometa v njej. Ko imamo oblikovano in usklajeno vizijo želene prihodnosti, smo postavili osnovo za vse nadaljnje korake, zato temu razmisleku namenjamo posebno pozornost in pri tem poskrbimo za poenotenje pričakovanj celotne skupnosti. Da bo naša vizija čim bolj operativna, jo podpremo še s cilji – z njimi namreč natančneje opredelimo ambicije naše občine.

C1: Oblikovanje vizije

C2: Opredelitev ciljev

C1: Oblikovanje vizije

V kakšni občini želimo živeti? To je osrednje vprašanje, na katero odgovorimo med oblikovanjem vizije – odgovor nanj nam bo služil kot vodilo za opredelitev vloge prometa v prihodnosti in za oblikovanje ustreznih ukrepov. Vizijo zapišemo na način, da povzamemo vse vidike, ki so po mnenju deležnikov pomembni: kakovost življenja, zdravje, raba prostora in podobne.

Oblikovanje vizije bo verjetno prvi resnejši izziv, s katerim se bodo v procesu priprave Strategije srečali nekateri ključni deležniki, zbrani v širši delovni skupini – za vse skupaj pa bo to prvi v vrsti dogodkov znotraj procesa priprave Strategije. Oblikovanju vizije je namenjena delavnica, na kateri ključni deležniki razmišljajo o dolgoročnem razvoju svoje občine. Dobro vodenje oziroma moderiranje te delavnice bo ključno za uspeh tega pomembnega koraka kot tudi za nadaljnje sodelovanje ključnih deležnikov.

V fazi oblikovanja vizije izpeljemo naslednje aktivnosti:
- V proces povabimo vse člane širše delovne skupine.
- Organiziramo delavnico in poskrbimo za kompetentno moderiranje dogodka.
- Na delavnici ključne deležnike seznanimo s procesom priprave Celostne prometne strategije in jim predstavimo vlogo vizije.
- Skozi sodelovanje oblikujemo osnutek vizije in o njem razpravljamo z udeleženci.
- Osnutek vizije preverimo s splošno javnostjo in ga po potrebi izboljšamo.
- Končno različico vizije predstavimo in potrdimo z vodstvom občine.
- Poskrbimo za javno objavo vizije v učinkoviti obliki (morda podprto z videoposnetki in slikami).

Okvir 10

KAKO SO VIZIJO OBLIKOVALI V NOVEM MESTU?

V oviru priprave Občinske celostne prometne strategije so se ključni deležniki leta 2015 v Novem mestu srečali na posebej organizirani delavnici za oblikovanje vizije in ciljev. Delavnica je trajala pol dneva, bila je profesionalno moderirana in je temeljila tako na vključevalnem kot skupinskem delu.

Na delavnici je sodelovalo 40 deležnikov iz različnih organizacij (občinska uprava, komunalno podjetje, izobraževalne in zdravstvene ustanove, policija, gasilci, nevladne organizacije, Svet za preventivo in varstvo v cestnem prometu, gospodarska in obrtno-podjetniška zbornica ter večja podjetja).

Udeleženci so se s pomočjo moderatorja miselno prestavili v leto 2025, ko Mestna občina Novo mesto v izmišljenem scenariju prejema evropsko nagrado s področja trajnostne mobilnosti. Nato so opredelili ključne spremembe, ki naj bi se zgodile do tega trenutka v prihodnosti ter predstavili svoja videnja in predloge glede vizije. Zbrane predloge so izčistili in uskladili v manjših skupinah, nato pa so oblikovali še skupne predloge ter izglasovali tri najpomembnejše.

Iz izbranih predlogov je nastalo končno ter splošno podprto besedilo vizije Strategije: *»Novo mesto je zgled prometne integritete, kjer varujemo živahna jedra po meri ljudi in učinkovite dostope po meri gospodarstva. Z lahkotno mobilnostjo premoščamo vse razdalje.«*

C2: Opredelitev ciljev

Na delavnici za oblikovanje vizije opredelimo tudi cilje oziroma opis konkretnih izboljšav, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem Celostne prometne strategije.

Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev. Njegov namen je, da so cilji občinskih Strategij usklajeni s prizadevanji na nacionalni ravni. Ti cilji, katerih vrstni red navedbe ne izraža njihove prioritete, so:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Na delavnici ugotovimo, kako se ti cilji navezujejo na opredeljeno vizijo. Po potrebi jih tudi dopolnimo in prilagodimo posebnostim v naši občini. Pri opredeljevanju ciljev upoštevamo, da cilji Strategije niso povezani le s prometom, temveč nagovarjajo številne izzive, na katere promet pomembno vpliva. Proces zaključimo tako, da cilje razvrstimo po pomembnosti.

V fazi opredeljevanja ciljev Strategije poskrbimo za naslednje aktivnosti:
- S pomočjo razprave na delavnici poskrbimo za oblikovanje ciljev.
- Predloge ciljev, ki so nastali na delavnici, pregledamo in zapis po potrebi izboljšamo.
- Na koncu cilje še razvrstimo po redu pomembnosti za našo občino.





SKLOP D:
Analiza obstoječega stanja

Prvi korak h konkretnemu ukrepanju je razumevanje trenutnega stanja v občini. Za to bomo morali najprej zbrati podatke na podlagi dobro pretehtanega izbora kazalnikov – ne želimo se namreč odločati na podlagi napačnih spoznanj, prav tako pa ne želimo izgubljati časa in sredstev z zbiranjem nepotrebnih informacij. Povzetek ugotovljenega, skupaj z evidenco ključnih izzivov in priložnosti (ki naj jih naslovi Strategija), pripravimo v obliki, ki je razumljiva deležnikom in širši javnosti.

D1: Vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa

D2: Opredelitev kazalnikov

D3: Zbiranje podatkov za analizo stanja

D4: Evidenca izzivov in priložnosti

D5: Opredelitev ciljnih vrednosti

D1: Vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa

Izbor in merjenje kazalnikov, ki opisujejo trenutno stanje, omogočata občini razumeti izzive ter na podlagi teh sprejeti tudi prave ukrepe. S tem pa se spremljanje, merjenje in vrednotenje šele začne – od tega trenutka bo prav spremljanje izbora kazalnikov ena od osnovnih dejavnosti celostnega prometnega načrtovanja. Omogočilo nam bo namreč vpogled v napredek procesa izvajanja Strategije in učinkov njenih ukrepov.

Redno poročanje o napredku Strategije bo na koncu tisto, ki bo deležnike in širšo javnost ozaveščalo o dosežkih in koristih, upravičilo bo porabo sredstev ter bo temelj odločanja o nadaljevanju procesa po izteku obdobja, na katero se Strategija nanaša.

Sistematično spremljanje in vrednotenje kazalnikov povečuje učinkovitost procesa načrtovanja in izvajanja ukrepov, pomaga optimizirati rabo virov ter zagotavlja empirične dokaze za prihodnje načrtovanje in presojo ukrepov.

Med vzpostavljanjem prakse spremljanja kazalnikov opravimo naslednje aktivnosti:

- Dosežemo soglasje o rednem spremljanju kazalnikov na področju prometa v občini.
- Opredelimo potrebna sredstva in osebe oziroma službe, ki so odgovorne za zbiranje podatkov.
- Opredelimo proces upravljanja podatkov.



D2: Opredelitev kazalnikov

Če bomo kazalnike dobro opredelili, jih bodo odločevalci in javnost zlahka razumeli, občina pa bo različne deležnike lažje usmerjala ter jih spodbujala k doseganju boljših rezultatov.

Čeprav zveni koristno, da bi zbrali čim več podatkov za opis in merjenje stanja prometa, pa lahko hitro v ta korak vložimo preveč časa in sredstev. S tem lahko bistveno upočasnimo proces priprave in izvajanja Strategije, ne da bi nujno prispevali k njeni učinkovitosti in natančnosti. Pri pripravi širšega izbora kazalnikov zato izhajamo iz ciljev, ki smo jih opredelili.

Širši izbor kazalnikov omejimo na točno določene kazalnike, za katere ocenimo, da jih bomo lahko spremljali. Pri tem poskrbimo, da naš izbor kazalnikov vključuje tudi naslednje obvezne kazalnike za spremljanje učinkov Strategije, ki so opredeljeni na nacionalni ravni (več o samem izvajanju spremljanja obveznih kazalnikov najdete v Prilogi 3):

1. Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
2. Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.
3. Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.
4. Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.
5. Dolžine poti na delo.

Ko je seznam kazalnikov dokončno oblikovan, pripravimo sintezno gradivo Načrt spremljanja kazalnikov. Ta vključuje pregled razpoložljivih podatkov in seznam analiz, ki nam bodo zagotovile dostop do manjkajočih podatkov.

V fazi opredeljevanja kazalnikov opravimo naslednje aktivnosti:

- Pripravimo širši izbor kazalnikov, ki jih lahko spremljamo v okviru naših zmožnosti.
- Kazalnike preverimo z vidika ciljev in določimo manjše število preprosto merljivih kazalnikov.
- V izbor vključimo obvezne kazalnike, ki jih je predpisalo ministrstvo, pristojno za celostno prometno načrtovanje.
- Pregledamo razpoložljive podatke in oblikujemo načrt spremljanja kazalnikov.
- Jasno opredelimo odgovornosti sodelavcev in finančne vire za redno spremljanje kazalnikov.
- Naredimo sintezno gradivo Načrt spremljanja kazalnikov – opišemo, kako bomo organizirali te aktivnosti in katere metode oziroma pristope bomo uporabljali.

D3: Zbiranje podatkov za analizo stanja

Podatke za kazalnike zbiramo s kabinetnim in terenskim delom, s katerim zabeležimo obstoječe pogoje, izzive in priložnosti po področjih, ki jih opredeljujejo različni prometni načini.

Nadaljujemo z izvedbo intervjujev s široko paleto deležnikov. Z intervjuji pridobimo pomembne podatke za razumevanje mobilnosti in pogojev zanjo, ki jih terenske in druge analize ne morejo zagotoviti. Pri izboru sogovornikov izhajamo iz izbora ključnih deležnikov, ki jih našteva tabela v sklopu B, Okvir 8. Poglobljeni intervjuji naj obsegajo vprašanja glede obstoječih izzivov in prednosti na področju mobilnosti, potovalnih navad in dostopnosti, s katerimi se ključni deležniki srečujejo, ter glede rešitev, ki jih predlagajo. Pogovorimo se tako o razmerah na lokaciji, kjer deluje deležnik, oziroma o razmerah z vidika njegove uporabniške skupine, kot tudi o razmerah v občini na splošno. Pripravimo skupne zaključke intervjujev za posamezne prometne podsisteme.

Nazadnje ocenimo še vpliv širšega okvira. Čeprav se osredotočamo na svojo občino in zato pregledamo ključne dokumente na lokalni ravni (denimo občinski prostorski načrt in druge usmeritve glede razvoja v občini, dokumente lokalnih iniciativ, ki naslavljajo izzive mobilnosti, ali rezultate s prometom povezanih javnomnenjskih raziskav), smo pozorni tudi na predpise, razpoložljiva finančna sredstva ter strategije prostorskega in prometnega razvoja na širši ravni (denimo regionalne usmeritve, državne načrte ali evropske dokumente in sklade). Zelo nam bo koristilo tudi, če bomo imeli jasno sliko o dejavnostih sosednjih občin in jih bomo smiselno vključili v pripravo naše Strategije.

Med zbiranjem podatkov za analizo stanja izpeljemo naslednje aktivnosti:
- Pridobimo podatke, ki opisujejo stanje opredeljenih kazalnikov.
- Pregledamo dostopno dokumentacijo, analize, strategije in poročila.
- Opravimo terenske oglede in meritve.
- Izvedemo intervjuje s široko paleto deležnikov.
- Pripravimo oceno vpliva širšega okvira.

D4: Evidenca izzivov in priložnosti

Na podlagi zbranih podatkov pripravimo sintezno poročilo o stanju prometnega sistema v občini. Ugotovitve zapišemo v obliki dosežkov, izzivov in priložnosti ter poskrbimo za uravnoteženo obravnavo vseh prometnih načinov. Ves čas smo pozorni, da upoštevamo opredeljeno vizijo, zastavljene cilje in kazalnike. Organiziramo posebno predstavitev, kjer opravimo debato s ključnimi deležniki o ugotovljenih izzivih in priložnostih. Tako dokončno potrdimo prednostne izzive in priložnosti, ki jih mora naša občina nagovoriti na področju prometa.

Rezultate sinteznega poročila o stanju nato strnemo v obliki, ki je primerna za predstavitev ostalim deležnikom in širši javnosti – tako nastane Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti. V prvi del dokumenta vključimo našo vizijo in cilje, v osrednjem delu pa opredelimo ugotovljene ključne dosežke, izzive in priložnosti občine po posameznih stebrih Strategije. Stebri Strategije predstavljajo osnovno strukturo končnega dokumenta in obravnavajo ključne potovalne načine v občini (hoja, kolesarjenje, javni prevoz in avtomobilski promet), po potrebi pa tudi druge prometne podsisteme (denimo tovorni promet). Posamezne stebre naj povezuje krovni steber, ki obravnava celostno prometno načrtovanje v občini.

Med evidentiranjem ključnih izzivov in priložnosti izvedemo naslednje aktivnosti:

- Pripravimo sintezno poročilo o stanju prometnega sistema v občini.
- V sodelovanju s ključnimi deležniki opredelimo prednostne izzive in priložnosti, ki jih bo naslavljala Strategija.
- Pripravimo sintezno gradivo Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti – vsebina vključuje opredeljene vizijo, cilje in prioritete ter je organizirana po stebrih Strategije.



D5: Opredelitev ciljnih vrednosti

Ker smo pridobili podroben vpogled v razmere na področju prometa, lahko v predhodnih korakih opredeljene cilje Strategije opremimo s ciljnimi vrednostmi. Čeprav sta ta koraka v procesu priprave Strategije ločena, bodo v končnem dokumentu cilji in njihove vrednosti zapisani skupaj.

Ciljne vrednosti so konkretno zavezujoč element Strategije, saj z njimi kvantitativno določimo želeno spremembo in časovni rok zanjo. Z njimi bomo na koncu procesa, pa tudi med njim, merili primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov.

Med opredelitvijo ciljnih vrednosti izvedemo naslednje aktivnosti:
- Za vsak cilj Strategije opredelimo ciljne vrednosti.
- Zagotovimo, da je zapis ciljne vrednosti jasen, merljiv, navdihujoč, realen in časovno opredeljen.
- Na podlagi opredeljenih prioritet ter zaključkov analize stanja še enkrat ocenimo realnost zastavljenih ciljnih vrednosti. Po potrebi zapise korigiramo.

Okvir 11

KAKO UPORABNI SO PROMETNI MODELI?

Ali naj kot izhodišče za strateško načrtovanje prometa naročimo tudi pripravo (ali posodobitev obstoječega) prometnega modela? S prometnim modelom bi teoretično lahko podprli oblikovanje in presojo scenarijev, določili cilje in ciljne vrednosti ter napovedali, kako bo na prometni sistem vplivala izvedba posameznih ukrepov.

Žal napovedi prometnih modelov niso tako zanesljive, kot bi se zdelo. Temeljijo namreč na predpostavkah, ki jih je izredno težko napovedati za daljše časovno obdobje. Ena najpomembnejših predpostavk (na katerih temeljijo prometni modeli) je nadaljnja rast prometa. Prav ta predpostavka je zelo težko napovedljiva, še posebej za obdobje, daljše od 10 let. Na količino prometa bo v prihodnosti namreč vplivala vrsta dejavnikov, ki jih ni mogoče natančno napovedati (gospodarska rast in rast prebivalstva, pandemije, novi načini življenja in dela, novi nacionalna in lokalna prometna politika, preseljevanje, spremembe obdavčitve, nove tehnologije in podobno).

Majhna napaka v posamezni predpostavki bo imela za posledico napačno napoved glede učinkov načrtovanih sprememb lokalnega prometnega sistema. Podobno nezanesljivi so se prometni modeli izkazali pri napovedih posledic nekaterih tipičnih ukrepov, kot sta uvedba takse za vstop v mesto ali uvedba območij prijaznega prometa. Za tovrstne ukrepe prometni modeli običajno napovedujejo bistveno slabši izid (v smislu obsega prometnih zastojev) od tistega, ki se dejansko zgodi, saj ne upoštevajo ljudi, ki svojo dosedanjo pot opustijo, jo časovno ali prostorsko premaknejo ali izberejo drug potovalni način.

Pregled prakse v mestih, ki so zelo uspešna pri spreminjanju potovalnih navad svojih prebivalcev (denimo Vitoria-Gasteiz, Malmö, Dunaj ali Gent), kaže, da se pri pripravi Celostne prometne strategije ne zanašajo na prometne modele. Za potrebe priprave Celostne prometne strategije so na voljo veliko boljše alternative presoj – na primer eksperimentalno uvajanje ukrepov, predvsem pa izkušnje z izvedbo podobnih ukrepov v drugih mestih doma ali v tujini.





SKLOP E:
Opredelitev smeri ukrepanja

Izbira ukrepov je v vsebinskem smislu osrednji in zato tudi kritični del priprave Strategije. Z izbiro področij nadaljnjih aktivnosti bomo odgovorili na vprašanje, kako bomo uresničili vizijo in dosegli zastavljene cilje. Ko bomo iz obsežnega seznama mogočih ukrepov izluščili najustreznejše, bomo v nadaljevanju poskrbeli še za povezovanje ukrepov v operativno najbolj smiselne svežnje ter si tako postavili trdne temelje za premišljeno ukrepanje. Proces izbire ukrepov bomo zaključili s pripravo podrobnega akcijskega načrta in tako zagotovili pogoje za večjo uresničljivost naše Strategije.

E1: Opredelitev strateških vodil

E2: Oblikovanje seznama ukrepov

E3: Povezovanje ukrepov v svežnje

E4: Priprava akcijskega načrta

E1: Opredelitev strateških vodil

Strateška vodila kratko in učinkovito povzamejo spremembe, ki jih želimo doseči v posameznem stebru, opredeljenem že v Pregledu stanja, ključnih izzivov in priložnosti. Pri tem upoštevamo razkorak med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji. Strateško vodilo stebra izhaja iz več ciljev Strategije in odraža prioritete, ki si jih je zadala naša občina. Prav zato strateška vodila vzpostavljajo podlago za odločanje o najprimernejših rešitvah.

Strateška vodila odražajo ambicije posameznih stebrov Strategije in hkrati izražajo pristop, ki mu bomo sledili pri doseganju njenih ciljev. Opredelimo jih zelo stvarno in hkrati razumljivo za vse deležnike. Upoštevajo naj splošna dejstva, lokalne izzive in dosežke ter ambicije in dobre prakse od drugje. Vsako vodilo opremimo tudi s kvantifikacijo ambicij (na primer spremembo v deležu potovalnega načina v obravnavanem obdobju), ki jasno opredelijo raven želenih sprememb. Za steber *»Hoja.«*, bi lahko bilo strateško vodilo na primer *»Zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo z urejanjem varnih, udobnih in direktnih povezav med ključnimi cilji poti ter dobrih pogojev za dostopnost funkcionalno oviranih oseb.«* Kvantifikacija tega vodila pa bi se lahko glasila *»Povečanje deleža hoje pri prihodih v osnovno šolo s 25 % leta 2023 na 45 % leta 2030.«*

Ko smo enkrat opredelili in potrdili strateška vodila, smo omejili tveganja dolgotrajnih in ponavljajočih se razprav o načinu ter smiselnosti izvedbe konkretnih ukrepov Strategije na posamezni lokaciji. Pomagajo nam lahko tudi pri uvedbi tistih ukrepov, ki so lahko ob prvi izvedbi sprejeti kot sporni (na primer preobrazba parkirišča v zeleni javni prostor s prioritetno povezavo za aktivno mobilnost).

Pri opredelitvi strateških vodil opravimo naslednje aktivnosti:
- Oblikujemo strateška vodila, s katerimi opredelimo razvojne ambicije za vsak steber Strategije.
- Preverimo, ali so strateška vodila skladna s postavljenimi prioritetami.
- Preverimo, ali so strateška vodila zapisana tako, da jih bodo razumeli vsi deležniki.
- Končno različico strateških vodil uskladimo s širšo delovno skupino.
- Pripravimo sintezno gradivo Pregled strateških vodil.

Okvir 12

KAKO SE ZAPISI NAŠIH AMBICIJ POVEZUJEJO MED SEBOJ?

Izkušnje s prvo generacijo Strategij v Sloveniji kažejo, da so občine zelo različno razumele hierarhijo posameznih elementov Strategije – vizije, cilje, stebre in ukrepe. Spodnji prikaz predstavlja primer podrobnejše opredelitve hierarhije elementov Strategije znotraj enega od stebrov. Primer je izdelan za občino z več kot 16.000 prebivalci.

STEBER	STRATEŠKO VODILO*	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	PRIMERI UKREPOV
»Motorni promet.«	»Zmanjševanje prevlade avtomobilov v občini s krčenjem površin in daljšanjem poti za avtomobilski promet, z nižanjem hitrosti na celotnem omrežju ter z upravljanjem in zmanjšanjem ponudbe parkiranja.«	»Zmanjšanje deleža avtomobilskega prometa v občinskem središču za 15 % do leta 2030 glede na stanje 2023.	»Celovito znižanje hitrosti na 30 km/h znotraj naselij (z izjemo tranzitnih cest (50 oz. 40 km/h) in dovoznih ulic (10 km/h)).« »Vzpostavitev območja prijaznega prometa s šolsko ulico v dveh šolskih okoliših do leta 2025.« »Zmanjšanje ponudbe javnega obuličnega parkiranja za 2 % letno brez nadomeščanja parkirnih mest zunaj ulic.«

***Strateško vodilo izhaja iz naslednjih obveznih ciljev:**
»Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.«
»Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.«
»Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.«



E2: Oblikovanje seznama ukrepov

V tej fazi procesa moramo izpeljati postopek izbire najprimernejših in stroškovno najučinkovitejših ukrepov. Širok seznam možnih ukrepov je morda začel nastajati že med našo analizo obstoječega stanja. Zdaj k izboru pristopimo konkretneje in v ožji delovni skupini evidentiramo seznam možnih ukrepov. Pri tem si pomagamo z vizijo, cilji, Pregledom stanja, ključnih izzivov in priložnosti ter s Pregledom strateških vodil.

Praktičen začetek ponuja razmišljanje o ukrepih, ki so že bili preizkušeni v drugih mestih. Podatkovni bazi KonSULT in Eltis dajeta veliko možnosti za učenje iz izkušenj drugih. Lahko pa tudi navežemo stike z občino, ki je izvajala ukrepe, podobne tistim, o katerih razmišljamo.

Ko razmišljamo o ukrepih, moramo tudi preveriti, ali imamo v občini dovolj zmogljivosti za njihovo izvedbo. So ukrepi preprosti ali zahtevajo veliko strokovnega ter specialističnega tehničnega znanja in izkušenj? Ali sploh imamo na voljo usposobljene izvajalce? Kako vidimo ukrepe, ki se bodo končali z gradnjo, ki je ne bo moč nikoli umakniti? Ali lahko nek ukrep izvedemo po korakih ali samo naenkrat?

Pri vrednotenju ukrepov si lahko pomagamo z obravnavo scenarijev. Glede na razpoložljive kadrovske kapacitete in sredstva oblikujemo različne scenarije možnega izvajanja Strategije. Scenariji naj bodo predstavljeni na primerljiv način – jasno naj bodo predstavljene prednosti in slabosti vsakega od njih. Pri tem upoštevamo razpoložljiva sredstva za investicije, prednosti politik in načrt investicij v regionalno oziroma državno infrastrukturo.

Pred oblikovanjem končnega zbira ukrepov še enkrat preverimo, ali izbrani ukrepi uravnoteženo obravnavajo vse prometne podsisteme, območje celotne občine, ter so sestavljeni iz različnih skupin ukrepov (denimo sistemski, komuniciranje in promocija, spremljanje in vrednotenje, enostavni in kompleksni in podobno).

Med izbiro ukrepov izvedemo naslednje aktivnosti:

- Pripravimo pregled obstoječih ukrepov, ki so že vključeni v sorodne strategije (na primer občinski prostorski plan, Trajnostna urbana strategija, Energetski koncept) in v morebitne podrobnejše dokumente (strategije ali drugi dokumenti za področja hoje, kolesarjenja, razvoja javnega potniškega prometa, parkiranja, elektromobilnosti in podobno).
- Pripravimo širši zbir možnih ukrepov, ki izhajajo iz analize stanja in strateških vodil ter tistih, ki jih navajajo strokovni viri in literatura.
- Ukrepe preverimo z vidika učinkovitosti (skladnost z vizijo, cilji in strateškimi vodili, stroškovna učinkovitost, tehnična in stroškovna zahtevnost, uporabnost, razumnost, pričakovan vpliv na okolje).
- Oblikujemo možne scenarije izvajanja ukrepov in jih preverimo v okviru širše delovne skupine.
- Na podlagi izbranega scenarija izvajanja ukrepov opredelimo končni zbir ukrepov, ki bodo podlaga za naš akcijski načrt.
- Preverimo uravnoteženost našega seznama ukrepov.

UPORABNI VIRI

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu sptm.si, vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- Vsebine glede trajnostnega načrtovanja prostora in prometa (konsult.leeds.ac.uk)
- Evropska vodila za izbiro ukrepov (eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_measure-selection_en.pdf)
- Evropski portal z vsebinami na temo trajnostne mobilnosti (eltis.org/mobility-plans)

E3: Povezovanje ukrepov v svežnje

Izkušnje kažejo, da bo vpliv izoliranih ukrepov verjetno zelo omejen. V nasprotju s tem pa premišljeno oblikovan sveženj sinergično poveže ukrepe in jih medsebojno okrepi. Zato je zelo učinkovito, če ukrepe smiselno povežemo in si pri tem pomagamo s strateškimi vodili.

Med oblikovanjem svežnjev ukrepov izvedemo naslednje aktivnosti:

- Ukrepe povežemo v svežnje, s katerimi ustvarimo sinergije in povečamo učinke.
- Oblikujemo takšne kombinacije, ki bodo prispevale k doseganju večjega števila ciljev hkrati.
- Kjer je mogoče, v svežnje vključimo ukrepe drugih sektorjev (kot so prostorski, okoljski, zdravstveni ali gospodarski).
- Končni zbir ukrepov oziroma njihovih svežnjev preverimo in potrdimo v širši delovni skupini ter poskrbimo za podporo s strani občinskih svetnikov in širše javnosti.

Okvir 13

PRIMERI SVEŽNJEV UKREPOV, KI SO SE IZKAZALI KOT NAJUČINKOVITEJŠI

Med pripravo Celostnih prometnih strategij so slovenske občine v preteklosti največ pozornosti namenjale manj zahtevnim in hitro izvedljivim ukrepom, ki pa večinoma niso veliko prispevali k doseganju zadanih ciljev. Raziskave v evropskih mestih, ki so uspešno dosegla opazne spremembe potovalnih navad, nasprotno kažejo pogosto implementacijo izvedbeno bolj zahtevnih svežnjev ukrepov.

Umirjanje prometa: zmanjševanje obsega in hitrosti avtomobilskega prometa, ne le s prometnim označevanjem in režimi, ampak s preureditvami, ki omogočijo, da ulice postanejo prijetnejše za hojo in kolesarjenje.

Načrti vodenja prometa: uvajanje prometnih režimov in ureditev na večjem območju, s katerimi se ohranja dobro dostopnost peš, s kolesom in javnim prevozom, omejuje pa kratka potovanja in prehodnost z osebnim avtomobilom.

Upravljanje parkiranja: uvajanje časovno omejenega ali plačljivega parkiranja (oziroma kombinacije) na celotnem območju naselja in učinkovit nadzor nad izvajanjem režimov.

Transformacija cestnih površin: preurejanje površin za vožnjo in parkiranje avtomobilov na mestnih ulicah in trgih v površine za pešce, kolesarje in javni prevoz ter v kakovosten javni prostor, namenjen prebivalcem.

Boljši javni prevoz: ukrepi za hitrejši, pogostejši, neposrednejši, enostavnejši za uporabo in dostopnejši javni prevoz, zlasti za redne uporabnike.

Kolesarska infrastruktura: vzpostavljanje sklenjenega in gostega omrežja širokih, varnih, hitrih in neposrednih kolesarskih povezav.

Zeleni koridorji: vzpostavljanje ločenih povezav za hojo in kolesarjenje s poudarkom na zagotavljanju kakovostnega okolja (denimo urbana oprema, igrala, večji delež zelenih površin in senčenje).

Raba prostora: usmerjanje gradnje višjih gostot v bližino kolesarskih povezav in prog javnega prevoza. Dolgoročno zagotavljanje gostejše poselitve in mešanja rab ter omejevanje širjenja poselitve, da prebivlaci ne opravljajo dolgih dnevnih poti.

E4: Priprava akcijskega načrta

Akcijski načrt vsebuje pregled vseh tistih aktivnosti, s katerimi bo občina uresničila strateška izhodišča in uravnoteženo naslovila vse potovalne načine ter druge prometne podsisteme. Akcijski načrt pripravimo za obdobje sedmih let, morebitna daljša obdobja izvajanja ukrepov pa obravnavamo z le splošno predstavljenimi usmeritvami.

Sintezno gradivo Akcijski načrt naj povzame cilje, ciljne vrednosti in strateška vodila ter poda podroben seznam izbranih ukrepov, razvrščenih po posameznih stebrih Strategije in združenih v svežnje. Pozorni smo na to, da v načrtu odgovorimo na vprašanja, kot so »kdo je odgovoren za kateri ukrep«, »od kod bodo prišla finančna sredstva« ali pa »kdaj je predvidena izvedba«. Zato vsak v akcijskem načrtu naveden ukrep opremimo z informacijami, kot so odgovornost za izvedbo, zahtevnost izvedbe, stroški občine, viri financiranja in rok izvedbe. Te specifikacije bodo trdna podlaga za učinkovitejše uresničevanje Strategije.

Med pripravo akcijskega načrta opravimo naslednje aktivnosti:

- Sestavimo podroben akcijski načrt ukrepov za obdobje sedmih let. Daljše obdobje obravnavamo z le splošnimi usmeritvami.
- Poskrbimo za jasno opredeljene naloge, nosilce, roke, vire, tveganja.
- Vsebino Akcijskega načrta preverimo in potrdimo tudi v krogu širše delovne skupine in z vodstvom občine.




Občina
Municipality
1 min

SKLOP F:
Priprava in potrditev Strategije

Obrisi naše strategije so jasni, imamo tudi podroben akcijski načrt, ki evidentira potrebne vire in jasno opredeljuje odgovornosti. Zdaj je na vrsti formalni povzetek našega nekajmesečnega dela – predlog dokumenta, ki ga uskladimo v krogu širše delovne skupine in preverimo njegovo kakovost. Po potrditvi na občinskem svetu bomo morali poskrbeti še za široko podporo javnosti pri njegovem izvajanju.

F1: Priprava predloga dokumenta

F2: Presoja vsebine dokumenta

F3: Uradna potrditev Strategije

F1: Priprava predloga dokumenta

Izdelamo končno besedilo predloga Celostne prometne strategije, ki vključuje in povzema do zdaj naštete vsebine (vizija, cilji, ciljne vrednosti, stanje, izzivi, prioritete, priložnosti, strateška vodila, ukrepi, akcijski načrt) ter strukturo stebrov.

Če Celostne prometne strategije v občini ne pripravljamo prvič, potem naslovimo tudi napredek in izzive, ki smo jih zaznali med uresničevanjem dosedanje Strategije, ter opišemo ključne novosti v tokratnem dokumentu.

Med pripravo predloga dokumenta opravimo naslednje aktivnosti:

- Pripravimo končno besedilo dokumenta.
- Pregledamo celoten dokument in preverimo njegovo ustreznost ter primernost z vidika uresničljivosti.
- Besedilo dokumenta pregledamo tudi z vidika usklajenosti z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju in z njim povezanimi pravilniki ter s temi Smernicami.
- Na podlagi mnenj in predlogov članov širše delovne skupine v Strategijo vnesemo končne izboljšave in izdelamo sintezno gradivo Predlog Občinske celostne prometne strategije.



F2: Presoja vsebine dokumenta

Zunanja presoja kakovosti je obvezna v primeru vseh Celostnih prometnih strategij občin. Poteka v dveh fazah: prvič, ko imamo opredeljena strateška vodila, in drugič, ko je dokument pripravljen za obravnavo na občinskem svetu. Sintezna gradiva za presojo morajo jasno predstaviti vse potrebne podatke in sporočila predhodnih faz priprave, zato sama podporna gradiva, izdelana v procesu priprave Strategije, niso predmet presoje.

Presojo kakovosti izvaja pooblaščeni presojevalec kakovosti Celostnih prometnih strategij, ki izdela poročilo z usmeritvami in priporočili za izboljšanje vsebine gradiv za presojo ter v zaključku poda splošno oceno dokumenta.

Namen zunanje presoje je izboljšati kakovost dokumenta in s tem predvidenih učinkov njegovega izvajanja. Zunanja presoja bo tudi prispevala k odpravi protislovnosti in neskladnosti med ključnimi elementi Strategije oziroma z vidika doseganja nacionalnih usmeritev in zakonodaje. Pomemben namen zunanje presoje pa je tudi zbiranje dobrih praks pri pripravi Strategij.

Pri presoji vsebine dokumenta opravimo naslednje aktivnosti:
- Ministrstvo, pristojno za celostno prometno načrtovanje zaprosimo za dodelitev presojevalca kakovosti.
- Organiziramo predajo sinteznih gradiv in sestanke s presojevalcem kakovosti.
- Na podlagi priporočil izboljšamo vsebine sinteznih gradiv.
- O izpeljanem postopku poročamo ministrstvu, pristojnemu za celostno prometno načrtovanje.

Okvir 14

KAKO VEMO, DA SMO PRIPRAVILI »DOBER DOKUMENT«?

Kakovost pripravljenega dokumenta lahko preverimo s štirih vidikov:

Skladnost s sedmimi pristopi priprave in uresničitve Občinske celostne prometne strategije: trajnostni, integralen, uravnotežen in vključujoč pristop, jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, spremljanje in vrednotenje, strokovnost in kakovost.

Ustreznost in celovitost izhodišč: vizija, cilji in kazalniki so jasno povezani. Izbor ciljev dokumenta je usklajen z zbirom prednostnih ciljev na nacionalni ravni, podanim v teh smernicah. Sinteza analize stanja je celovita, uravnotežena in temelji na izmerjenih kazalnikih, ki izhajajo iz ciljev. Izbor kazalnikov sledi obveznim kazalnikom in metodologiji za njihovo spremljanje, podanih v teh smernicah. Rezultati analize so podani v obliki dosežkov ter ključnih izzivov in priložnosti, ki jih nagovarja Strategija, obenem pa omogočajo določitev prioritet in ciljnih vrednosti.

Celovitost obravnave, zastopanost in uravnoteženost področja načrtovanja in upravljanja prometa: povezave med izhodišči dokumenta in obravnavo prometnih podsistemov v okviru strateških vodil so jasne. Strateška vodila posameznih prometnih podsistemov so uravnotežena – upoštevajo splošna dejstva, lokalne izzive in dosežke, ambicije in dobre prakse od drugje.

Skladnost dokumenta z uravnoteženim akcijskim načrtom: dokument izkazuje vsebinsko povezavo med ključnimi elementi Strategije (vizija, cilji, ključni izzivi, prioritete, strateška vodila, ukrepi, akcijski načrt), pri čemer ti niso protislovni.

F3: Uradna potrditev Strategije

Končni predlog dokumenta, izboljšan skozi izvedbo presoje kakovosti, predstavimo občinskim svetnikom. Potrditev in sprejem na občinskem svetu bosta formalizirala status Strategije ter nam zagotovila dobro osnovo in podporo za izvajanje ukrepov.

Med potrditvijo dokumenta poskrbimo za naslednje aktivnosti:

- Občinskim svetnikom predstavimo končni predlog dokumenta.
- V dokument po potrebi vnesemo morebitne manjše popravke in pripravimo končni dokument.
- Zagotovimo formalno sprejetje Strategije na občinskem svetu.
- Sprejem in ključne poudarke Strategije komuniciramo deležnikom in širši javnosti.
- Upravljamo s pričakovanji – javnost prek lokalnih medijev informiramo o tem, kaj lahko občina realno doseže, hkrati pa Strategijo komuniciramo kot pomembno temo.
- Za uvrstitev Strategije na uradni seznam veljavnih strategij pristojnemu ministrstvu posredujemo končni dokument v elektronski obliki in sklep občinskega sveta o sprejetju Strategije.

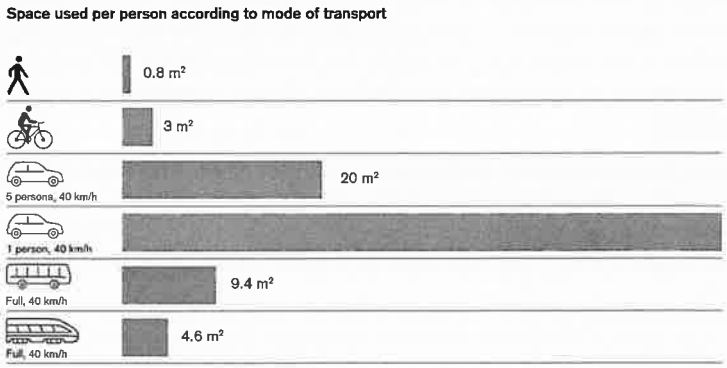
Okvir 15

STRATEGIJA KOT PRILOŽNOST ZA POVEČANJE UGLEDA OBČINE

Na značaj in prepoznavnost Celostne prometne strategije vpliva oblikovanje celostne grafične podobe, ki jo občina uporablja že med procesom priprave dokumenta. Kakovostna oblikovana podoba pomaga pri komunikaciji pristopa in ozaveščanju deležnikov ter zagotavlja boljšo prepoznavnost različnih aktivnosti in gradiv, ki nastajajo med procesom priprave in pozneje izvajanja Strategije.

Primer dobre prakse na tem področju je mesto Dunaj, ki je leta 2014 zaključilo pripravo svoje Strategije (STEP 2025 – Načrt urbane mobilnosti). Za razvoj grafične podobe je skrbel odsek za odnose z javnostjo Oddelka za prostorski razvoj. Ves čas so se trudili, da so bile oblikovne značilnosti gradiv usklajene in so ustvarjale prepoznavno »blagovno znamko« strateških urbanističnih dokumentov. Ista ekipa je skrbela tudi za naročanje profesionalnih storitev oblikovanja, fotografije in tiska. Vsebina in oblika diagramov, shem ter fotografij sta bili razviti v tesnem sodelovanju s strokovnjaki za mobilnost in različnimi drugimi deležniki.






dm
CPG

SKLOP G: Izvajanje Strategije

Sprejem Strategije sproži dva hkratna procesa – proces izvajanja akcijskega načrta (kratkoročni pogled) ter proces rednega posodabljanja in nadgrajevanja Strategije (dolgoročni pogled). Pri tem bosta koristni aktivnosti spremljanje in vrednotenje, s katerima bomo beležili napredek in izkušnje ter prepoznavali izzive. Seveda bomo morali vzporedno poskrbeti tudi za obveščanje, ozaveščanje in usklajevanje.

G1: Vodenje aktivnosti in izvajanje ukrepov

G2: Naročanje storitev in izdelkov

G3: Kontinuirano delo z javnostmi

G4: Spremljanje napredka in prilagajanje oviram

G1: Vodenje aktivnosti in izvajanje ukrepov

Dobra Strategija ne pomeni samodejno tudi dobrih rezultatov. Ob kakovostnem dokumentu moramo zagotoviti še kakovostno vodenje izvajanja, ki vključuje nadzor nad izvedbo ukrepov in upravljanje s tveganji (denimo ob odstopanjih pri razpoložljivih virih financiranja, menjavi ključnih kadrov, spremembi političnega vodstva in podpore in podobno). Pogoj za to sta razumevanje in sodelovanje vseh tistih, ki so vključeni v izvajanje določenega ukrepa.

Da bi uresničevanje Strategije lahko uspešno vodili, formaliziramo vloge deležnikov, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov, in dobro koordiniramo sodelovanje med njimi. S tem namenom predvidimo redna letna srečanja koordinatorja procesa ter ožje in širše delovne skupine, ki vključujejo tudi preglede izvajanja ukrepov in doseganja zastavljenih ciljev.

Med vodenjem procesa izvajanja Strategije opravimo naslednje aktivnosti:

- Dogovorimo se o vodenju postopkov in odgovornostih z vsemi sodelujočimi deležniki.
- Ocenimo tveganja in pripravimo načrt prilagajanja.
- Začnemo uresničevati akcijski načrt ter zagotovimo usklajevanje med deležniki in obveščanje širše javnosti o dosežkih.
- Predvidimo redna letna srečanja, posvečena vodenju procesa izvajanja Strategije, na katerih sodelujejo koordinator procesa ter člani ožje in širše delovne skupine.

Okvir 16

DOBRA IDEJA: VSI IZVEDENI UKREPI NA ENEM MESTU

V Brnu so za potrebe spremljanja izvajanja Celostne prometne strategije razvili spletno aplikacijo. Ta deluje na podlagi prostorskega informacijskega sistema (GIS) in vsebuje podatke o vseh ukrepih iz akcijskega načrta (pa tudi odgovornost za izvedbo ukrepa, stroške in vire financiranja, obdobje izvedbe in podobno). Aplikacija omogoča enostavno pregledovanje, vizualizacijo in podrobno analizo procesa izvajanja ukrepov. Ob tem omogoča tudi simultano delovanje strokovnjakov in deležnikov, ki so vključeni v izvajanje, zaradi česar ti prihranijo veliko časa, sami ukrepi pa so bolje koordinirani. Prebivalci lahko poenostavljeno različico aplikacije uporabljajo kot vir informacij o poteku projektov, v pripravi pa je tudi nadgradnja, ki bo javnosti omogočila aktivno sodelovanje.



G2: Naročanje storitev in izdelkov

Pomemben del izvajanja Strategije je naročanje izdelkov in storitev, ki so nujni za uresničevanje predvidenih ukrepov. Javno naročanje je sicer zakonsko opredeljen postopek, ki ga v občinskih upravah navadno podpira specializirano osebje. Kljub temu pa naročanje inovativnih izdelkov oziroma storitev zahteva tudi sodelovanje naše ožje, včasih tudi širše delovne skupine. Razmislimo lahko tudi o morebitnem skupnem naročanju z drugimi občinami, da tako dosežemo ugodnejšo ceno.

Ukrepom na področju prometa občine namenjajo relativno visoke zneske. Če te zneske namenimo za naročanje inovativnih zelenih izdelkov ali storitev (kot so vozila z nizkimi emisijami ali storitve skupne rabe prevoznih sredstev), lahko v svoji občini spodbudimo razvojni preboj.

V primeru javnih naročil si lahko pomagamo tudi s predlogami EU, ki občine usmerjajo pri postopkih zelenega javnega naročanja za področja »Načrtovanje, gradnja in vzdrževanje cest«, »Cestna razsvetljava in prometna signalizacija« ter »Cestni prevoz«. Na voljo pa so tudi podrobnejše evropske smernice za trajnostna javna naročila v okviru priprave Celostne prometne strategije.

Med pripravo naročil izvajamo naslednje aktivnosti:

- Ocenimo potrebe po izdelkih oziroma storitvah, ki izhajajo iz ukrepov.
- Zagotovimo sodelovanje med odgovornimi za vodenje procesa naročanja in ožjo delovno skupino.
- Opredelimo vrsto postopkov naročanja in zahtevan čas za izvedbo postopkov.
- Opredelimo tehnične specifikacije posameznega izdelka oziroma storitve.
- Vključimo kriterije zelenega naročanja (lahko kot minimalne standarde ali kot možnost za pridobivanje dodatnih točk).
- Ves čas skrbimo za transparentnost postopkov.

UPORABNI VIRI

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu sptm.si, vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

➔ Evropske predloge glede zelenega naročanja (ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)
➔ Evropske smernice za trajnostna javna naročila v okviru izvajanja Celostne prometne strategije (eltis.org/sites/default/files/public_procurement_of_sump_v2.pdf)

G3: Kontinuirano delo z javnostmi

Vloga komunikacije bo pomembna ves čas priprave in izvajanja Strategije, saj bo izvedba nekaterih ukrepov nekaj mesecev neposredno vplivala na vsakdanje življenje prebivalcev. S komuniciranjem moramo tudi povezati obdobje priprave Strategije in obdobje sprememb, ki jih javnost opaža v prostoru. Z informiranjem javnosti krepimo javno podporo, ozaveščamo o priložnostih ali omejitvah ter spodbujamo občutek skupne odgovornosti za ukrepe.

S tistimi segmenti javnosti, ki jih bo načrtovani ukrep neposredno zadeval (pozitivno ali negativno), vzpostavimo dialog še pred začetkom izvajanja ukrepa in poskrbimo, da njihove pomisleke naslavljamo z rešitvami ter jih ozaveščamo glede namena in ciljev Strategije. Skrbimo za blažitev negativnih učinkov zaradi izvajanja določenega ukrepa (denimo podpora gostincem, na katere vpliva dolgotrajna gradnja nove avtobusne postaje).

Skrbimo za redno objavljanje napredka izvajanja Strategije, prilagojeno različnim javnostim, kot so splošna javnost, ali politiki. Poudarjamo mejnike izvajanja ukrepov ter uresničitev zahtevnejših ukrepov praznujemo skupaj s prebivalci (denimo ulični festival po vzpostavitvi območja za pešce).

Pri načrtovanju, izvedbi ali vzdrževanju ukrepov, ki bodo trajno spremenili življenje v občini, predvidimo sodelovanje splošne javnosti in deležnikov (prebivalci, podjetja, društva ali klubi in podobno). S tem okrepimo sodelovanje in zaupanje.

Med kontinuiranim delom z javnostmi skrbimo za naslednje vidike:
- Ciljno nagovarjamo posamezne segmente javnosti.
- V aktivnosti komuniciranja vključimo prepoznavne deležnike iz občine.
- Javnost redno obveščamo o napredovanju izvajanja ukrepov.
- Ob pomembnih mejnikih organiziramo opazne dogodke.



G4: Spremljanje napredka in prilagajanje oviram

Podlage za spremljanje in vrednotenje našega procesa smo postavili že na začetku priprave Celostne prometne strategije naše občine. Med izvajanjem Strategije aktivnosti spremljamo z uporabo takrat izbranih kazalnikov, s katerimi preverjamo napredka pri doseganju zastavljenih ciljev.

Z merjenjem napredka prepoznamo izzive, »ozka grla« in druge morebitne ovire za pravočasno uresničitev ukrepov. Enako pozorni smo na zgodbe o uspehu kot tudi tiste o neuspehu. Tako izboljšamo razumevanje procesa celostnega prometnega načrtovanja, hkrati pa že vzpostavljamo osnove za pripravo naslednjih Strategij.

Ukrepi in učinki Strategije v praksi niso vedno takšni, kot smo si jih zamislili. Včasih so boljši in drugič slabši. Za nekatere stvari je tudi nemogoče predvideti, da se bodo zgodile. Izvajanje Strategije moramo zato vsako leto prilagoditi, temeljito obnavljati pa vsakih pet let. Da bo redno prilagajanje uspešno, se moramo znati odzivati na razvoj dogodkov.

S poročanjem o ugotovljenem napredku zagotovimo, da rezultati postanejo predmet javne razprave, tako da lahko deležniki v širši delovni skupini po potrebi opravijo ustrezne prilagoditve.

Med spremljanjem napredka izvajamo naslednje aktivnosti:

- Na rednem letnem srečanju analiziramo izvajanje ukrepov in doseganje ciljev Strategije na temelju spremljanih kazalnikov.
- Zbiramo izkušnje, ki jih uporabimo pri izvajanju podobnih ukrepov v prihodnje.
- Evidentiramo področja, kjer ciljev ni bilo mogoče doseči oziroma kjer zaradi zunanjih dogodkov Strategija potrebuje posodobitev. Če določen ukrep kljub izvedbi ne deluje, se na rednem letnem srečanju dogovorimo o njegovi nadomestitvi z drugim.
- Evidentiramo nove izzive, ki so se pojavili v času uresničevanja, in presodimo, ali jih moramo vključiti v Strategijo.
- Obravnavamo in po potrebi vključimo spremembe v zakonodaji, pravilnikih ter virih financiranja.
- Popravke Strategije komuniciramo in zanje pridobimo formalno potrditev.

Okvir 17

SEMAFOR KOT UČINKOVITO ORODJE ZA SPREMLJANJE URESNIČEVANJA CILJEV

V mestu Lund na Švedskem spremljajo učinke Celostne prometne strategije glede na ciljne vrednosti, opredeljene v procesu načrtovanja. Na letni ravni tako spremljajo število pešcev, kolesarjev, uporabo avtomobilov in javnega potniškega prometa. Vsako četrto leto med prebivalci izvedejo anketo, s katero zbirajo informacije o njihovih mobilnostnih navadah in odnosu do posameznih potovalnih načinov. Če ciljne vrednosti niso dosežene, okrepijo obstoječe ukrepe ali predlagajo spremembe za naslednje leto.

Za vizualizacijo in komuniciranje rezultatov procesa uporabljajo enostavno razumljiv semafor: ukrepi, ki dobro učinkujejo in dosegajo cilje, so obarvani zeleno; ukrepi, ki jih je treba prilagoditi, so obarvani rumeno; tisti, ki jih je treba načrtovati znova, jih spremeniti ali zamenjati, pa so obarvani rdeče.

Priloge

1. Seznam vprašanj za oceno stanja v občini

TEMA	VPRAŠANJA ZA RAZPRAVO
Vizija razvoja občine	• Ali ima naša občina opredeljeno razvojno vizijo? • Ali je ta vizija združljiva z zmanjševanjem odvisnosti od vseh vrst osebnih in tovornih vozil na fosilna goriva?
Strateški dokumenti občine	• Ali so strateški dokumenti občine vodilo pri delovanju občinske uprave? • Ali izvajanje občinske politike sledi viziji in ciljem dokumentov ali ti nastajajo sproti, glede na politično voljo vodstva (župan, občinski svet)? • Ali v občini izvajamo tudi »ad hoc« oziroma politično vsiljene projekte, ki strateško ali strokovno niso utemeljeni?
Paradigma načrtovanja prometa	• Kakšen je naš sedanji pristop k načrtovanju prometa? • Koliko zaposlenih na občini pozna koncept celostnega prometnega načrtovanja? • Kaj bi bilo treba narediti, da bi zaposleni v občini posvojili načela celostnega prometnega načrtovanja? • Kako lahko dosežemo, da najmanj vsi zaposleni na prometnem in prostorskem oddelku razumejo ta koncept ter spremembe, ki jih prinaša v našo načrtovalsko prakso?
Kadri za pripravo in izvedbo Celostne prometne strategije	• Koliko je kadrov, ki bi lahko bili vključeni v proces priprave Celostne prometne strategije? • Ali so primerno usposobljeni? • Lahko stanje pred zagonom priprave izboljšamo? Kako? • So ključni sodelavci tudi razpoložljivi?
Sodelovanje oddelkov	• V kolikšni meri ključni oddelki (npr. prostor in promet) sodelujejo pri pripravi tovrstnih dokumentov? • Kje bi takšnega sodelovanja moralo biti več? • Kako bi lahko okrepili to sodelovanje za potrebe priprave in izvedbe Strategije?
Spremljanje in vrednotenje	• Kakšne zmogljivosti imamo na voljo za zbiranje in analizo podatkov o trenutnem stanju prometa? • Katere podatke že imamo in katere od njih redno zbiramo?
Vključevanje javnosti	• Kakšna znanja in zmogljivosti imamo na voljo za izvajanje javnih posvetovanj o vprašanjih mobilnosti z različnimi javnostmi v naši občini? • Ali uslužbenci občine razumejo pomen vključevanja občanov?

2. Seznam vprašanj za oceno uspešnosti pri uveljavljanju sprememb na področju prometa

(za občine, ki že imajo Celostno prometno strategijo)

TEMA	VPRAŠANJA ZA RAZPRAVO
Politična podpora	• Ali je celostno prometno načrtovanje politično sprejeto, ga vodstvo občine sprejema in izvaja? • Ali lahko politično podporo okrepimo skozi pripravo nove Strategije?
Celostna prometna strategija	• Ali je Strategija v naši občini glavni dokument na temo načrtovanja in upravljanja prometa? • Ali obstajajo alternativni dokumenti in – če »da« – kakšen je odnos med njimi in Strategijo ter ali obstaja možnost, da postanejo del Strategije?
Izvajanje Celostne prometne strategije	• Ali aktualno Strategijo izvajamo v skladu z njenim akcijskim načrtom? • Če ne, kateri so razlogi za to? Kako bi jih lahko presegli?
Vključevanje ukrepov Celostne prometne strategije v občinski proračun	• So ukrepi, predvideni z aktualno Strategijo, sestavni del proračuna občine? • Ali akcijski načrt aktualne Strategije uporabljamo vsakoletno pri pripravi proračuna?
Uravnoteženost porabe finančnih virov	• Kakšna so razmerja med sredstvi, namenjenimi za izvedbo ukrepov, po posameznih tematskih sklopih in vrstah ukrepov (trdi in mehki ukrepi)? • Kako se spreminjajo skozi leta? • Kako se spreminjajo viri in posamezne proračunske postavke?
Izvajanje ukrepov in aktivnosti	• Ali je po sprejetju Strategije občina izvajala več ukrepov za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje ter uporabo javnega prevoza na dnevnih poteh? • Če da, kateri so razlogi za to in kako bi jih lahko okrepili v novi Strategiji? • Če ne, zakaj ne? Kako bi lahko to dosegli? • Kakšne izkušnje smo pridobili z izvajanjem ukrepov, ki omejujejo uporabo avtomobilov? Je bilo teh ukrepov po sprejetju Strategije več? • Ima občina znanje in pogum, da bi lahko bila na tem področju bolj ambiciozna?
Vključevanje javnosti	• Je Strategija vpeljala nove oblike vključevanja občanov pri odločitvah glede prometnih ureditev v občini? • Smo lahko zadovoljni z odzivom občanov? • Smo jih vključevali tudi pri izvajanju ukrepov? • Kako bi lahko z novo Strategijo vplivali na večje vključevanje javnosti?
Spremljanje in vrednotenje učinkov	• Ali redno spremljamo izvajanje Strategije? • Če da, kaj spremljamo – samo izvajanje ali tudi kazalnike učinkov ukrepov in katere? • Spremljamo le obvezne kazalnike ali tudi dodatne? • Ali smo zadovoljni s podatki o izvajanju Strategije in njenih učinkih? Ali moramo v novi Strategiji spremljanje napredka zastaviti drugače?
Spremembe v prometnem sistemu	• Ali smo dosegli spremembe v prometnem sistemu in potovalnih navad – glede na zastavljeno vizijo in cilje? • Če premikov ni, kje so razlogi za to? • Ali potrebujemo bolj ambiciozno zastavljeno Strategijo? • Ali moramo razmisliti o drugačnem zbiru ukrepov?

3. Oporne točke za izvajanje spremljanja obveznih kazalnikov

(za potrebe priprave in spremljanja učinkov Celostnih prometnih strategij)

Za potrebe priprave in spremljanja učinkov Celostnih prometnih strategij je ministrstvo, pristojno za celostno prometno načrtovanje predpisalo zbir obveznih kazalnikov. Njihovo merjenje temelji na uporabi vsaj treh analiz, ki jih bodo vse občine redno izvajale po enotni metodologiji.

Kordonsko štetje prometa na izbranih točkah v občini, vse na glavnih prometnicah skozi središče, omogoča izračun deleža in obsega uporabe prometnih načinov na posameznih presekih. Zagotavlja podatke za obvezni kazalnik 1.

Anketa o poteh v šolo učencev 3., 5. in 7. razreda OŠ na izbranih šolah v občini omogoča izračun deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in deleža otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih. Zagotavlja podatke za obvezna kazalnika 2 in 3.

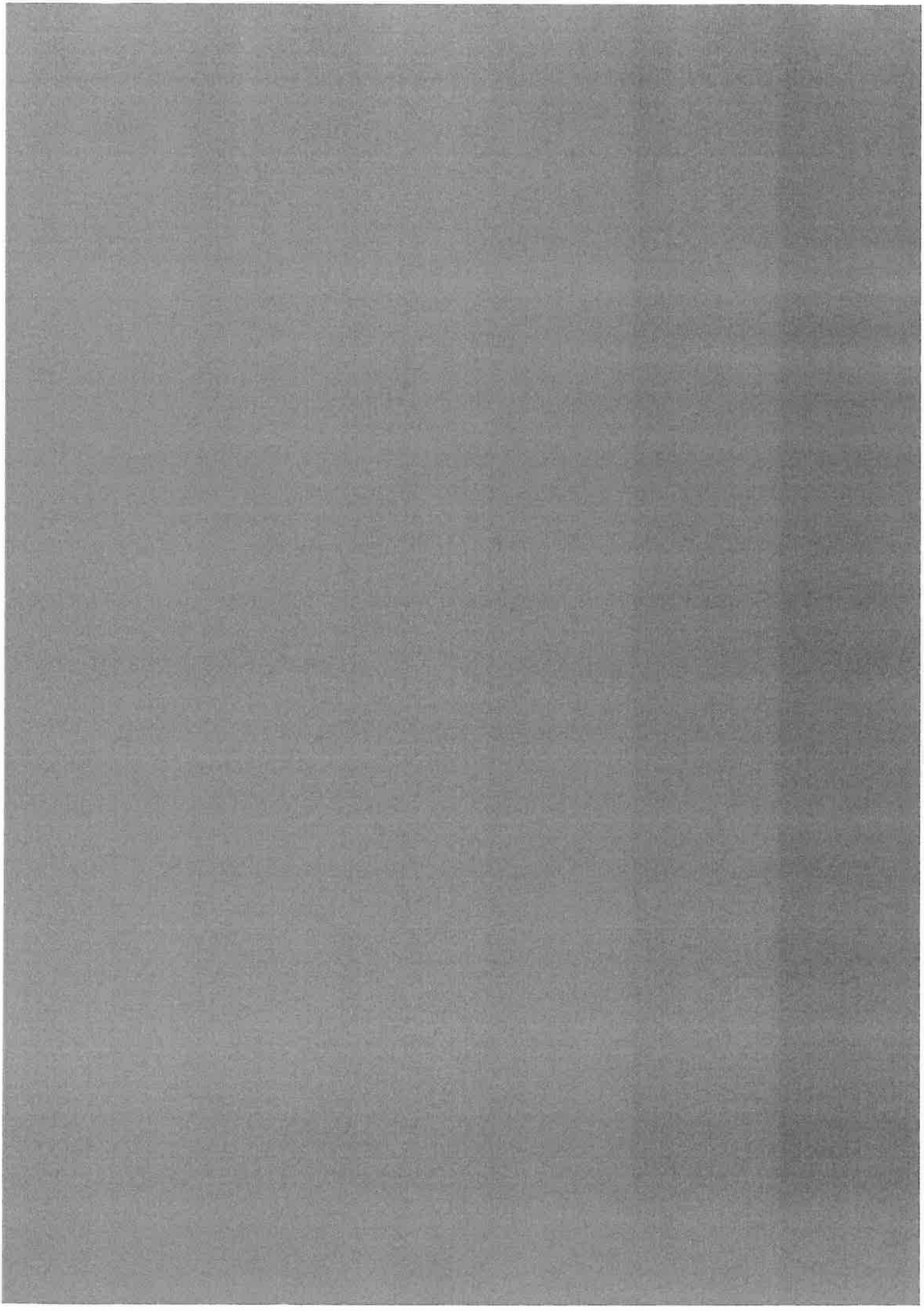
Anketa o poteh na delo v večjem zaposlovalcu (v izbranih organizacijah v občini) omogoča izračun deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo. Zagotavlja podatke za obvezna kazalnika 4 in 5.

Podrobna metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov je objavljena na spletni strani Slovenske platforme za trajnostno mobilnost.

UPORABNI VIRI

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu sptm.si, vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (sptm.si)



Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje
Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije
Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo
©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
april 2023

Založnik:
Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

Izvajalec:
Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Trnovski pristan 2, 1127 Ljubljana

Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje (Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo) so nastale v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007).

Avtorji:
dr. Aljaž Plevnik, dr. Luka Mladenović, prof. Tom Rye, Mojca Balant, Andraž Hudoklin

Uredniki:
Mojca Balant, mag. Polona Demšar Mikrović, Andraž Hudoklin

Lektor:
Anja Miklavčič

Fotografije:
E-fronta, Simon Koblar, Shutterstock, Pexels, Mojca Balant, občina Krško, James Arthur, Jonathan Hawkins, ELTIS (Wolfgang Loock), dokument STEP 2025, mesto Brno, FOCUS

Oblikovna zasnova in kreativno oblikovanje besedila:
Rdeči oblak

Prelom:
Andrej Juvan

Publikacija je izdana le v elektronski obliki.

Publikacija je brezplačna.

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravil v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

COBISS.SI-ID 161269507

ISBN 978-961-96240-0-5 (PDF)

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

CARE 4CLIMATE

Projekt LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007) je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstvi Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.