



Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost

Smernice za pripravo
Celostne prometne
strategije



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
IN PROSTOR



Naložba v vašo prihodnost
OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
Kohzijski sklad



Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost
Smernice za pripravo Celostne prometne strategije
© Ministrstvo za infrastrukturo in prostor

Založnik

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
Langusova ulica 4, Ljubljana

Avtorji originalnega dokumenta

Rupprecht Consult:
Sebastian Bührmann
Frank Wefering
Siegfried Rupprecht

Avtorji slovenske priredbe smernic

Urbanistični inštitut RS:
Aljaž Plevnik
Luka Mladenovič
Mojca Balant
Lea Ružič

Strokovni sodelavec priredbe smernic

Univerza v Lundu, Švedska:
prof. Tom Rye

Smernice so nastale v okviru projektov
IJPP - Izdelava Mestnih prometnih načrtov in CIVITAS Elan.

Projekt IJPP delno financira Evropska unija iz Kohezijskih skladov.
Več informacij o projektu najdete na spletni strani
www.mzip.gov.si/si/aktualno.

Smernice za pripravo Celostne prometne strategije so oblikovane
na podlagi publikacije Guidelines: Developing and implementing a
sustainable urban mobility plan, ki je v celoti objavljena na spletni strani
www.mobilityplans.eu.

Fotografije

UIRS, Eltis, MOL, Cycling Embassy of Denmark

Oblikovna zasnova

Darja Brečko Poženeš

Postavitev in izvedba

Premedia, Andrej Juvan

Obdelava besedila in vsebinska ureditev

Rdeči oblak 2012



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
IN PROSTOR



Naložba v vašo prihodnost
OPERACIJSKI PROGRAM REGIONALNI RAZVOJ
Tehniški sklad



SLOVENSKA PLATFORMA
ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost

Smernice za pripravo
Celostne prometne
strategije



SLOVENSKA
PLATFORMA
ZA TRAJNOSTNO
MOBILNOST



Promocija kolesarjenja v mestu München (Nemčija)

Ukvarjanje s prometom se v času gospodarske krize ne zdi najbolj pomembno. A vtis je napačen. Kot nam prepričljivo kažejo izkušnje uspešnih evropskih mest, se je z izzivi prometa pomembno ukvarjati, danes morda še bolj kot v minulih letih.

Celostno urejen promet ne pomeni zgolj bolj izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost v proračunih občine, podjetij in gospodinjstev, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Strateška obravnava prometa prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj.

Nov način načrtovanja prometa	6
Prednosti celovitega pogleda na promet	8
Kaj to pomeni za našo občino?	10
Smernice za pripravo Celostne prometne strategije	12
A - Postavitev temeljev	14
B - Opredelitev procesa	22
C - Analiza stanja in oblikovanje scenarijev	28
D - Oris zelenega stanja	32
E - Opredelitev prioritete	34
F - Izbira ukrepov	38
G - Načrtovanje izvajanja	42
H - Vzpostavitev nadzora	44
I - Sprejem Strategije	48
J - Izvajanje Strategije	52
K - Učenje iz izkušenj	56

Nov način načrtovanja prometa

Predstavljajte si vašo občino čez 20 let. Kaj bi radi videli? Kraj, kjer lahko otroci varno rastejo? Skupnost, ki je ponosna na čist zrak in ohranjeno okolje? Prijazen prostor, kjer se lahko sprehodite do trgovin in brez napora kupite, kar potrebujete? Cvetoče mestno jedro in privlačne zelene površine? Podjetno in gospodarsko uspešno okolje?

Mnogi si želimo, da bi bile naše občine privlačne za bivanje, a kako takšno vizijo uresničiti? Enega najboljših odgovorov ponuja celostno načrtovanje prometa oziroma načrtovanje, katerega središče so ljudje.

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo ključna načela tega pristopa. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem dostopnosti in mobilnosti prebivalcev.

Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je priprava Celostne prometne strategije. To je strateški dokument, s katerim občina oriše učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji med uresničevanjem pomagajo doseči celostne spremembe in posledično višjo kakovost bivanja.

Proces priprave in uresnitve Celostne prometne strategije odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- celovit pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa;
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, ki so vdelani v celostno strategijo trajnostnega razvoja;
- pregled prometnih stroškov in koristi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi;
- strokovnost, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

KLJUČNE ZNAČILNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celotno načrtovanje prometa
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	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
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Prednosti celovitega pogleda na promet

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

Celostno načrtovanje prometa ima številne koristi:

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Positivni učinki na okolje in zdravje

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

Izboljšani mobilnost in dostopnost

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.

Odločitve, ki jih podpira javnost

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti

Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

Nove in celovite politične vizije

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

Izboljšanje dostopa do sredstev

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

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA LAHKO PRESEŽE PREŽIVETO NAČRTOVANJE PROMETA V SLOVENIJI

Slovenske občine praviloma ne upoštevajo celostnega načrtovanja prometa. To je razumljivo, saj je tradicionalni način dela zaradi »hitrosti« ter »učinkovitosti« pri sprejemanju odločitev priljubljen predvsem pri županah in investitorjih. A hitrost ima tudi svojo ceno. V takšnih projektih dobijo lokalni lobiji pomemben vpliv na ključne projekte v občini, zato je pri tem lahko ogrožen javni interes. Proces sprejemanja takih odločitev ni pregleden in ne obravnava ključnih skupin deležnikov.

Celostne prometne strategije občinam pomagajo preseči tovrstne slabe prakse. Pomenijo namreč sprejemanje pretehtanih odločitev v sodelovanju z javnostmi, kar poleg prej navedenih koristi poveča transparentnost delovanja in okrepi javni interes.

Kaj to pomeni za našo občino?

Kar nekaj uspešnih evropskih mest – denimo Barcelona, Zürich ali København, pa tudi manjši Freiburg, Grenoble ali Gradec – ima izdelano Celostno prometno strategijo. Politiki v lokalnih okoljih vseh velikosti namreč spoznavajo, da celostno načrtovanje prometa naredi lokalno skupnost uspešnejšo. To dokazuje tudi dejstvo, da ima večina evropskih mest z vrha Mercerjeve lestvice kakovosti bivanja Celostno prometno strategijo.

Celostna prometna strategija postaja vse pogostejša praksa tudi v slovenskih občinah vseh velikosti, od Ljutomera do Nove Gorice in Ljubljane. Njihova skupna izkušnja je, da so si izzivi mobilnosti v občinah vseh velikosti pravzaprav zelo podobni in da predvsem zahtevajo celosten pristop reševanja.

Kateri so nujni predpogoji?

Ključna sta 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, Strategija pa je v načrtovalski praksi občine dobila le obrobno vlogo. Pomembno je tudi imeti zagotovljene – finančna sredstva, znanja in človeške vire na vseh ključnih področjih priprave in izvedbe Celostne prometne strategije.

Kakšni so stroški?

Priprava Strategije zahteva manj časa kot priprava mnogih drugih vrst načrtov. Z uporabo smernic in upoštevanjem izkušenj drugih občin ter z nasveti zunanjih izvajalcev lahko Strategijo pripeljemo do obravnave v občinskem svetu v slabem letu. Obstaja tudi nekaj dodatnih stroškov, ki so odvisni od velikosti občine in razpoložljivosti kadrov v občinski upravi oziroma od obsega vključevanja zunanjih svetovalcev. Seveda pa je stroške priprave treba soočiti z dejstvom, da Strategija obravnava vse možne rešitve določene prometne težave, pri čemer gradnja ni edina rešitev, zato lahko vaši občini kratkoročno oziroma srednjeročno prihrani veliko denarja. Zakaj bi zapravili milijone za razširitev določenega križišča, ko pa lahko z uvedbo nove avtobusne proge ali s prilagoditvijo delovnega časa v bližnjih pisarnah čez noč omejimo zastoje?

Zakaj je to pomembna tema?

V zadnjih nekaj letih je Evropska komisija izdala kar nekaj priporočil, usmeritev in spodbud na temo Celostne prometne strategije. Vlada RS je tem sporočilom pritegnila in že nekaj časa razmišlja o načinih, s katerimi bi občine spodbudila k izdelavi Strategij. Zdi se verjetno, da bo v prihodnosti Evropska unija dodelitev sredstev za promet pogojevala z obstojem tovrstnega strateškega dokumenta v občini. Strategija je podobno pomembna, če želite svoje občino zavarovati pred naraščajočimi cenami goriv, jo spremeniti v konkurenčnejšo in privlačnejšo, zmanjšati vpliv prometa na okolje ali število smrtnih žrtev na cestah v vaši občini.

V čem se razlikuje od tega, kar počnemo zdaj? Kako sovpada s tem, kar že počnemo?

V tem dokumentu predstavljen pristop se razlikuje od običajnih prometnih načrtov in prometnega inženiringa. Leta in leta so prometni inženirji ter načrtovalci prometa obravnavali prometne težave z vidika zmogljivosti infrastrukture in storitev. Predvideli so ceste in javni prevoz, s katerim bi »zadovoljili« naraščajoče potrebe po mobilnosti. Celostne prometne strategije naredijo korak naprej. Začnejo namreč z analizo, kaj želijo občine doseči, in šele na podlagi nje razvijejo prometne ukrepe za doseganje zastavljenih ciljev. Pri njihovem izboru se najprej preveri potencial mehkih ukrepov, ki ne vključujejo gradnje. Šele v primeru, da ti ukrepi ne rešijo težav, se iščejo infrastrukturne rešitve. Čeprav Celostna prometna strategija pomeni spremembo tradicionalnih tehnik načrtovanja prometa, jo lahko vseeno vključimo v veljavne prostorske akte ali združimo z veljavnimi prometnimi načrti.

Strinjam se z idejo – kaj lahko naredim?

O Celostni prometni strategiji se najprej pogovorite s ključnimi deležniki. Poskrbite, da bodo vodstvo in zaposleni v vaši občinski upravi spoznali smisle in koristi tega pristopa. Brezplačne nasvete in vam najbližja usposabljanja lahko najdete na spletnem mestu www.trajnostnamobilnost.si. Povezujte se z izkušenimi občinami ter pritegnite sosednje občine, da se skupaj spoprimate z izzivi mobilnosti.

POT DO NIŽJIH STROŠKOV

Kadar celostno rešujemo izzive v prometu, je gradnja šele zadnji korak.

- | | |
|----------|---|
| 1 | Zmanjšanje povpraševanja in sprememba načinov prevoza |
| 2 | Učinkovitejša raba obstoječih prometnic |
| 3 | Izboljšanje obstoječih prometnic |
| 4 | Investicije v širitve prometnic |

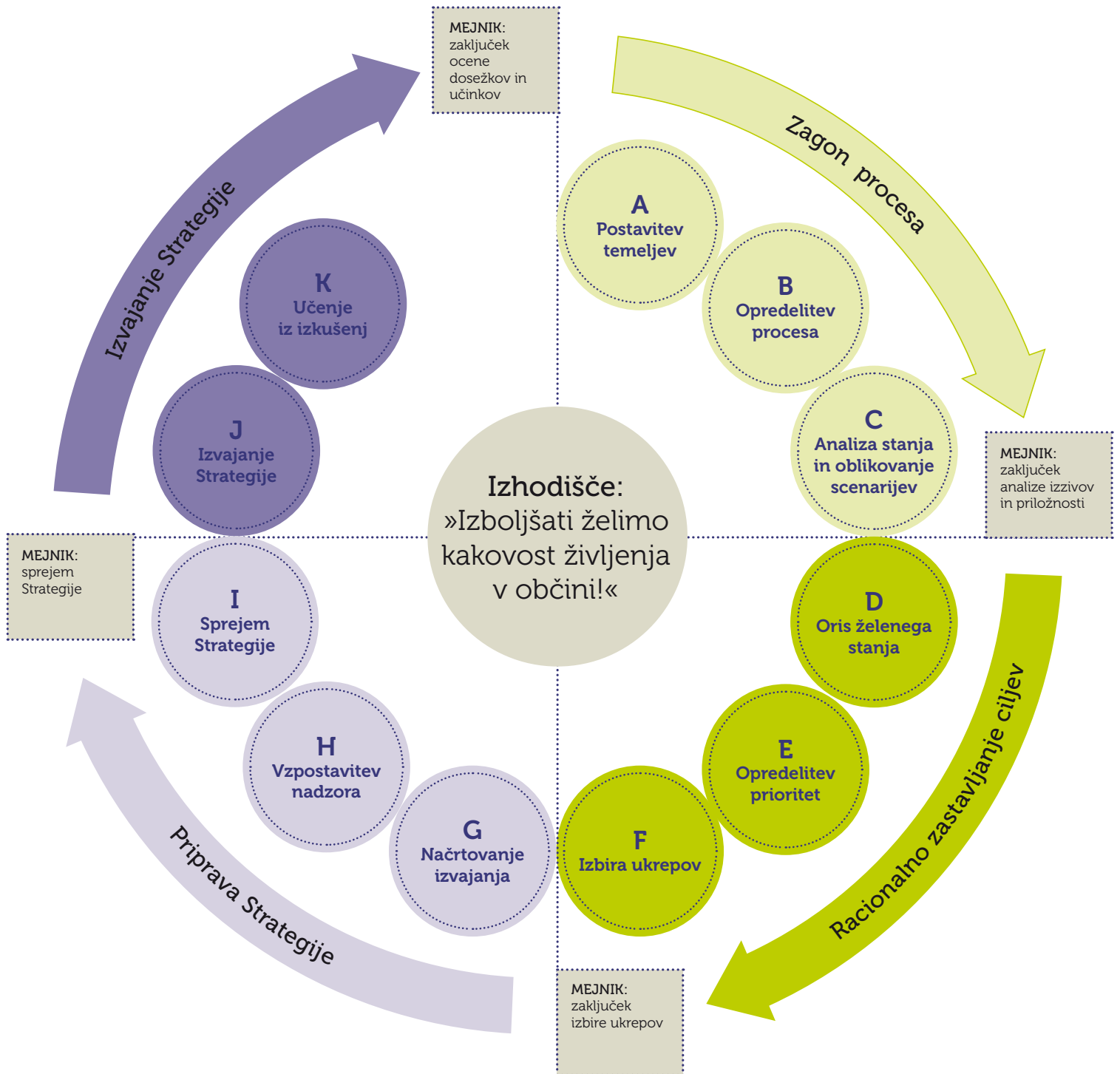
Smernice za pripravo Celostne prometne strategije

Oblikovanje in začetek izvajanja Strategije trajata leto dni in obsegata enajst sklopov dejavnosti. Čeprav preglednica posamezne sklope predstavlja v teoretičnem zaporedju, pa lahko v praksi te dejavnosti potekajo vzporedno ali celo vključujejo povratne zanke. Vsak sklop dejavnosti je predstavljen v svojem poglavju, skupaj s podrobnim opisom predvidenih korakov in številnimi opornimi točkami, kot so zgodbe in izkušnje drugih mest, nasveti strokovnjakov in podobno.

Smernice so namenjene načrtovalcem prometa v slovenskih občinah in svetovalnih podjetjih ter drugim deležnikom, ki jih je treba vključiti v proces priprave in izvajanja Celostne prometne strategije. Ne vsebujejo natančnih tehničnih navodil, temveč so osredotočene na predstavitev procesa priprave in uresničevanja Strategije. Podrobnejše smernice, ki vsebujejo več tehničnih podrobnosti, so na voljo na spletni strani www.mobilityplans.eu.

Smernice za pripravo Celostne prometne strategije so eden prvih korakov v smeri systemskega zagotavljanja celostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah. Dopolnjujejo jih še Slovenska platforma za trajnostno mobilnost kot nacionalna referenčna točka za to področje in serija izobraževanj v njenem okviru. V prihodnosti sta predvidena tudi državni sistem zagotavljanja in preverjanja kakovosti Strategij ter mehanizem usmerjanja državnih naložb v prometne sisteme tistih občin, ki imajo vzpostavljeno celostno načrtovanje prometa.

V tej publikaciji predstavljene smernice temeljijo na dokumentu »Guidelines: Developing and implementing Sustainable Urban Mobility Plan«. Slovenske smernice so bile narejene z izkušnjami, pridobljenimi med procesom priprave predloga Prometne strategije Ljubljane, ki je potekal v okviru EU projekta Civitas Elan. Nekaj poudarkov je nastalo tudi na podlagi izkušenj z izdelavo Prometne strategije Občine Ljutomer.



Postavitev temeljev

Na začetku procesa priprave Celostne prometne strategije moramo zagotoviti pogoje, da bomo uspešni tako med pripravo kot med uresničevanjem. Naš uspeh bo pri tem odvisen od številnih notranjih in zunanjih dejavnikov.



Korak 1:

Zaveza načelom trajnostne mobilnosti

Strategija je trajnostna, ko izpolni določena gospodarska, socialna in okoljska merila. Vitalni temelj za uspešno izpeljavo procesa priprave Strategije je zato razumevanje načel trajnosti in zavezanost občine tem načelom.

S sprejetjem zaveze zagotovimo, da bomo osnovna načela trajnosti upoštevali od začetka do konca procesa priprave Strategije. Dosežemo tudi skupno razumevanje pojma trajnostne mobilnosti in razširimo pogled na vse vidike, ki jih je treba upoštevati, da bi lahko oblikovali celosten dokument.

V okviru zaveze načelom trajnostne mobilnosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Preverimo, ali so trajnostna načela že del politik občine na področju prometa in na sorodnih področjih (denimo na področju varovanja okolja, zdravstvenega varstva ali načrtovanja prostora).
- Pri lokalnih politikih in ključnih deležnikih, ki imajo besedo na ustreznih področjih, preverimo, koliko so trajnostna načela skladna s trenutno politično usmeritvijo.
- Poskušamo doseči široko soglasje o tem, da trajnostna načela postanejo glavni temelj oblikovanja Strategije.

KAKOVOST BIVANJA KOT IZHODIŠČE

Trajnosten prometni sistem zadovoljuje gospodarske, socialne in okoljske potrebe družbe, medtem ko zmanjšuje neželene učinke prometa na gospodarstvo, družbo in okolje.

Korak 2:

Ocena vpliva širšega okvira

Med celostnim načrtovanjem prometa se sicer osredotočamo na svojo občino, vendar proces vključuje tudi predpise, tokove sredstev ali strategije prostorskega in prometnega razvoja na širši ravni (denimo regionalne usmeritve, državne načrte ali evropske sklade). Če bomo imeli oceno vpliva širših okvirov, bomo svoje priložnosti bolje izkoristili, hkrati pa se bomo izognili morebitnim poznejšim konfliktom s prostorsko nadrejenimi določbami.

Zelo nam bo koristilo tudi, če bomo imeli jasno sliko o dejavnostih sosednjih občin in jih bomo smiselno vključili v pripravo naše Strategije.

Med oceno vpliva širšega okvira opravimo naslednje dejavnosti:

- Preverimo vpliv višjih ravni na odgovornosti in geografski obseg Strategije.
- Preverimo državna in evropska merila pridobivanja finančnih sredstev.
- Pripravimo povzetek pomembnih državnih, regionalnih in evropskih okvirov s predlogi, kako jih vključiti v pripravo Strategije.

Korak 3:**Samooocena**

Z izvedbo samooocene prepoznamo svoje močne in šibke plati. Tako bolje razumemo potencial naše občine za izdelavo uspešne Celostne prometne strategije. Samooocena se ponavadi nanaša na trenutno stanje prometnega načrtovanja pa tudi na dejavnike, ki bi lahko vplivali na proces načrtovanja. Samooocena mora upoštevati potrebe celotne skupnosti, kot so potrebe funkcionalno oviranih oseb in vprašanja socialne vključenosti.

S samoooceno pridobimo iskreno in jasno sliko o naših priložnostih glede razvoja Strategije. Tako bomo lažje oblikovali tak proces načrtovanja, ki bo prilagojen našim, lokalnim razmeram.

Med samoooceno opravimo naslednje dejavnosti:

- Analiziramo status različnih elementov celostnega načrtovanja prometa v trenutnem prometnem načrtovanju. Tako bomo prepoznali slabosti v dosedanjih načrtovalskih praksah in na tistih področjih, ki bi jih želeli z novim pristopom urediti.
- Prepoznamo in analiziramo dejavnike razvoja prometa in njegove ovire.
- Ocenimo obseg socialne izključenosti in poiščemo rešitev v kontekstu Strategije. Odgovorimo na vprašanja, kot so »ali prometni sistem zagotavlja enakopravno dostopnost, cenovno dosegljivost in razpoložljivost?« in »ali s prometom povezani ukrepi spodbujajo zaposlovanje in podpirajo razvoj vključujočega trga dela?«.
- Predlagamo izhodišča za izboljševanje procesov načrtovanja v občini.

IZVEDBA SAMOOCENE STANJA V OBČINI

Samooocena skupino ljudi pripravi do tega, da se skupaj pogovorijo o dobrih in slabih platih trenutnih procesov in o tem, kako jih izboljšati.

Za pomoč pri oceni stanja lahko povabimo tudi avtorje Celostnih prometnih strategij iz drugih mest ali druge strokovnjake s področja celostnega načrtovanja prometa in skupaj z njimi pregledamo stanje v občini. Smernice za izboljšanje nam lahko ponudijo tudi sistemi upravljanja kakovosti, ki so namenjeni oceni procesov v občini.

Korak 4:**Pregled razpoložljivih virov**

Proces priprave in uresničevanja Celostne prometne strategije zahteva človeške (denimo osebe in znanja) in finančne vire. Če nam virov primanjkuje, bomo težko pripravili kakovostno Strategijo in bomo zelo verjetno neuspešni pri izvajanju sprejetih ukrepov. V večini občin bodo zahtevana znanja presegala zmožnosti rednega osebja. Četudi je v navadi, da se za določene tehnične naloge najame zunanje strokovnjake, je vredno razmisliti o oblikovanju ekipe znotraj občinske uprave. Cilj naj bo, da takojšnje potrebe po znanjih pokrijemo s podizvajalci, hkrati pa tudi v lastni občini ali v povezovanju s sosednjimi občinami razvijamo znanja, potrebna za celostno načrtovanje prometa.

Oceniti moramo tudi finančne vire (zagotovljene in potencialne) za vodenje procesa načrtovanja in za izvajanje ukrepov.

Med pregledom razpoložljivih virov opravimo naslednje dejavnosti:

- Ocenimo, katera znanja so nam na voljo v okviru lokalne uprave in drugih deležnikov. Pri tem zagotovimo, da nam bodo na voljo vsa osnovna znanja za celostno načrtovanje prometa.
- Razvijemo preprost načrt upravljanja z znanji, v katerem naj bo orisana strategija zapolnjevanja vrzeli v znanjih (denimo z usposabljanjem ali zaposlovanjem).
- Opredelimo količino finančnih sredstev, potrebnih za proces celostnega prometnega načrtovanja in za pripravo Strategije.
- Ocenimo realne proračunske okvire za izvedbo ukrepov, upoštevajoč priložnosti financiranja iz lokalnih, regionalnih, državnih in evropskih virov.

KLJUČNA ZNANJA ZA CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Vodstvena znanja
Projektno vodstvo (vključno z odnosi s politiko)
Tehnično vodstvo
Finančno vodstvo
Upravljanje z osebjem (vključno z vodstvom multidisciplinarnih skupin)
Tehnična znanja
Prostorsko načrtovanje in načrtovanje prometa
Znanja iz drugih pomembnih sektorjev (gospodarstvo, sociala, okolje, zdravje)
Poznavanje politike na regionalni, državni, evropski ravni
Operativna znanja
Vključevanje deležnikov
Oblikovanje, spremljanje kazalcev in vrednotenje
Zbiranje in analiza podatkov
Modeliranje in oblikovanje scenarijev
Informiranje in odnosi z javnostjo, trženje
Računovodstvo
Javno naročanje

Korak 5:

Opredelitev časovnega načrta

Ustrezní časovni raspored dejavnosti je pomemben dejavnik uspeha. Sklopi in koraki procesa izdelave Celostne prometne strategije so namreč delno odvisni drug od drugega, mi pa moramo njihove medsebojne odvisnosti skrbno prevesti v kronološko zaporedje. Zaporedje dejavnosti naj bo takšno, da bo izpolnilo vse logične pogoje procesa (najprej moramo denimo odkriti težave, šele potem razpravljati o ciljih) in da se bo skladalo z lokalnimi razmerami.

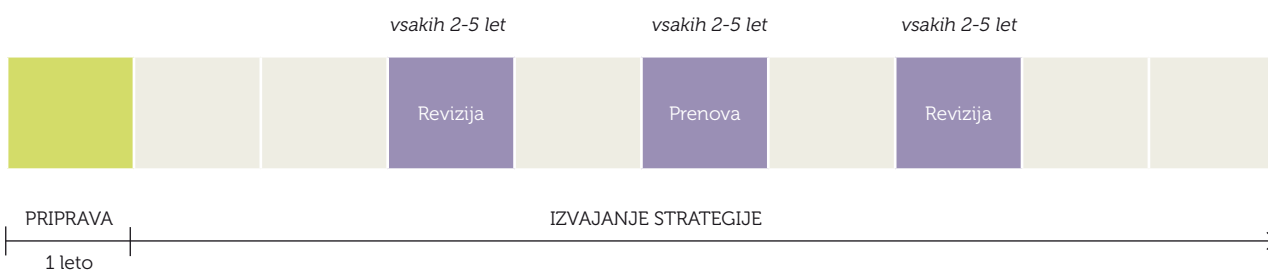
Ključno je, da upoštevamo lokalne načrtovalske in politične danosti. Predvolilna obdobja, zakonodajni postopki in postopki priprave prostorskih aktov lahko odločilno vplivajo na institucionalni kontekst (denimo zamenjava politične opcije), posledično pa tudi na proces izdelave Strategije.

Za oblikovanje dobrega časovnega načrta moramo Strategijo vključiti v veljavne načrtovalske prakse in jo uskladiti z različnimi tehničnimi in odločevalskimi procesi ter tako omogočiti realno načrtovanje.

Med opredelitvijo časovnega načrta opravimo naslednje dejavnosti:

- Celostno načrtovanje prometa sinhroniziramo s potekom drugih politik in strategij.
- Izberemo ustrezen časovni rok za oblikovanje strateškega in operativnega okvira v procesu načrtovanja, ki bo predvsem odvisen od izkušenj s procesi načrtovanja, od institucionalnih struktur, političnega konteksta in lokalne »kulture« prostorskega načrtovanja.
- Določimo časovni rok za proces operativnega načrtovanja Strategije (od 3 do 5 let).
- Upoštevamo »čas odločanja« (denimo volitve), ko lahko pride do precejšnje upočasnitve dejavnosti.
- Vzporedno izvajamo »hitre« ukrepe, ki jih je mogoče uresničiti v relativno kratkem času, imajo vidne učinke, prispevajo k ciljem trajnosti in ne ogrožajo integriranega pristopa k načrtovanju Strategije.
- Izberemo ustrezeni časovni okvir za izvajanje posameznih ukrepov (od 1 do 3 let).
- Predvidimo čas za vrednotenje in prenovo Strategije tudi po njenem sprejetju (vsaj vsakih 5 let).

OKVIRNI ČASOVNI NAČRT



Korak 6:

Opredelitev ključnih deležnikov

Prepoznavanje deležnikov načrtovanja prometa in razumevanje njihove vloge v procesu priprave sta pomembna predpogoja za doseganje kakovosti Strategije. Z vpogledom v vloge deležnikov bomo prepoznali možne konflikte in koalicije med deležniki, pa tudi lažje predvideli njihov vpliv na geografski obseg, integracijo politik, razpoložljivost sredstev in legitimnost procesa izdelave Strategije. Ko bomo prepoznali vse deležnike, bomo tudi lažje poiskali ustrezne načine ravnanja z njimi.



PRIMER VABLJENIH DELEŽNIKOV

Mestna občina Ljubljana je pri pripravi predloga Strategije želela vključiti kar se da širok nabor deležnikov. Zato je na obravnave in priprave posameznih sklopov na različnih ravneh povabila predstavnike različnih javnosti.

	Strokovna javnost	Splošna javnost
DRŽAVNA RAVEN	<i>Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (Direktorat za promet, Direkcija RS za ceste, Javna agencija RS za varnost prometa)</i> <i>DARS</i> <i>Ministrstvo za kmetijstvo in okolje</i> <i>Svetovalna in projektantska podjetja</i> <i>Raziskovalne inštitucije</i> <i>Stanovska združenja</i>	<i>NVO na področju okolja, zdravja, kolesarjenja itd.</i> <i>Gospodarska in interesna združenja</i> <i>Zveze in društva</i> <i>Mediji (tiskani, spletni, radio)</i>
REGIONALNA RAVEN	<i>Regionalna razvojna gencija</i>	<i>Sosednje občine</i>
OBČINSKA RAVEN	<i>Občinska uprava (županstvo, oddelki za promet, urejanje prostora, gospodarske dejavnosti, infrastrukturo, okolje ipn., kolesarski koordinator)</i> <i>Občinski / mestni odbori</i> <i>Občinski / mestni svet</i> <i>Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu</i> <i>Mestno redarstvo</i> <i>(Med)občinski inšpektorat</i> <i>Policija</i> <i>Upravljalci javnih parkirišč</i> <i>Ponudniki javnega prevoza</i> <i>Strokovne projektne skupine</i> <i>Projektne partnerji</i> <i>Trgovske zveze in združenja</i>	<i>Četrtna skupnosti</i> <i>Civilne iniciative in pobude</i> <i>Gasilci in reševalci</i> <i>Veliki generatorji prometa</i> <i>Izobraževalne ustanove</i> <i>Društva funkcionalno oviranih oseb</i>

Proces opredelitve deležnikov bo uspešen, če z njim postavimo trdne temelje za trajno sodelovanje med vsemi deležniki in predvidimo možne sinergije in konflikte med njimi. Končni rezultat bo večja stabilnost procesa priprave in uresničevanja Strategije.

Med opredelitvijo ključnih deležnikov opravimo naslednje dejavnosti:

- Opravimo pregled nad pomembnimi deležniki, ki lahko prispevajo k načrtovanju.
- Prepoznamo zapostavljene deležnike, katerih vlogo bi bilo koristno okrepiti.
- Prizadevamo si za načrtovalsko koalicijo, ki bi vključevala vse ključne deležnike in bi se pri tem izogibala resnejšim konfliktom. Za izpolnjevanje te naloge pripravimo preprosto strategijo za njihovo koordinacijo.



Območje umirjenega prometa v mestu Freiburg (Nemčija)

Opredelitev procesa

Proces priprave Celostne prometne strategije moramo prilagoditi lokalnim razmeram, zato jasno opredelimo geografski obseg Strategije. Takoj za tem vzpostavimo sodelovanje med deležniki in poskrbimo za integracijo politik. Fazo končamo z dogovorom o tem, kako bomo v naši občini izpeljali proces priprave Strategije.



Korak 1:

Opredelitev območja in odgovornosti

Strategijo oblikujemo glede na območje, na katerem jo bomo izvajali. Seveda upoštevamo območje, za katerega je pristojna občina, upoštevamo pa tudi dejanske vzorce mobilnosti. Če je le mogoče, s Strategijo pokrijemo celotno območje, kjer nastaja večina prometnih tokov in ki deluje kot funkcionalna enota – to bo od nas zahtevalo sodelovanje s sosednjimi občinami. Pogled onkraj občinskih meja pomeni tudi povezovanje občinske prometne mreže z regionalno in državno.

V nadaljevanju določimo službe, ki bodo vodile proces priprave Strategije in zagotovimo politično podporo za njihovo delovanje. Naš izbor predstavimo vsem deležnikom, vključenim v pripravo Strategije.

Med procesom opredelitve območja in odgovornosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Analiziramo prostorsko razporeditev potovalnih vzorcev in ga primerjamo z administrativnimi mejami.
- Prizadevamo si za formalno soglasje ključnih deležnikov glede geografskega obsega Strategije.
- Kadar geografskega obsega Strategije ni mogoče razširiti čez občinske meje na funkcijsko regijo, poskrbimo za dobro sodelovanje z vsemi ključnimi deležniki tega območja, predvsem s sosednjimi občinami.
- Komuniciramo z deležniki in se pogodimo glede krovne odgovornosti za uspeh Strategije.
- Zagotovimo redno komunikacijo in izmenjavo mnenj med odgovornimi oddelki in drugimi, ki jih to zadeva.

Korak 2:

Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju

Glavna pomanjkljivost veljavnih praks pri načrtovanju prometa je odsotnost koordinacije med različnimi politikami in institucijami. Prav zagotavljanje celostnega pristopa je glavni izziv vsakega načrtovanja prometa, hkrati pa tudi glavni vir inovativnosti in izboljšav.

K načrtovanju moramo pristopiti integrirano. Celostno načrtovanje prometa moramo vzpostaviti kot način, ki izpolnjuje različne potrebe družbe – gospodarske, socialne, okoljske – in ni samo sebi namen. Najprej pregledamo načrte in politike, ki bi lahko vplivale na celostno načrtovanje prometa v naši občini. Pregledamo cilje teh dokumentov in preverimo njihovo skladnost z načeli celostnega načrtovanja prometa. Ključno je, da prepoznamo povezave med poselitvijo in prometom, nato še povezave z drugimi področji. Premisliti moramo o povezavi med posamičnimi prevoznimi načini, ne le o njihovi izolirani obravnavi. Ob koncu se opredelimo še o možnosti integracije celostnega načrtovanja prometa z drugimi politikami na lokalni, državni in evropski ravni.

Med vpeljevanjem koordinacije politik in celostnega pristopa k načrtovanju opravimo naslednje dejavnosti:

- Opredelimo potrebe in potencialne za koordinacijo z vsemi področji in ravnmi, ki so povezani s prometom.
- Pregledamo načrte in politike, ki bi lahko vplivale na celostno načrtovanje prometa v naši občini.
- Od začetka odprto in transparentno sodelujemo s ključnimi deležniki drugih področij (denimo drugih upravnih oddelkov).
- Prizadevamo si za nadgradnjo ali spremembe politik in praks in/ali za vzpostavitev novih področij dejavnosti.
- Zagotovimo povezovanje med različnimi prevoznimi načini in med teme Strategije uvrstimo tudi intermodalnost.



INTEGRACIJA MED PODROČJI

Med pripravo se pogosto srečamo z dilemo o odnosu do drugih strateških dokumentov in usmeritev občine. Vpliv med posameznimi sektorji mora biti obojestranski, strateški dokumenti na posameznih področjih pa morajo biti med seboj integrirani.

V Ljubljani je proces priprave Celostne prometne strategije sprožil tudi spremembe v občinskem prostorskem načrtu. Med delavnicami in dogodki za pripravo Strategije je bilo ugotovljeno, da obstoječi minimalni parkirni standardi spodbujajo lastništvo in uporabo osebnega avtomobila, kar ni v skladu z vizijo razvoja mesta. Zato je bila v prostorski načrt vključena sprememba, ki v ključnih mestnih območjih, ki so dobro dostopna z ostalimi prevoznimi načini, postavlja maksimalne, torej omejevalne parkirne standarde.

Prav tako je bil v občinski prostorski načrt vključen člen, ki za nove velike generatorje prometa predvideva izdelavo Mobilnostnega načrta. Ta bo, za razliko od predhodnih zahtev občinskega prostorskega načrta, ki so bile usmerjene le v zagotavljanje parkirnih mest, zagotovil pogoje za dobro dostopnost z vsemi prevoznimi načini.

Korak 3:

Načrtovanje vključevanja javnosti

Sodelovanje z javnostjo velja za stalno prakso, vendar pri načrtovanju dobijo besedo le nekateri. Pomembno je, da od začetka do konca procesa načrtovanja vključujemo deležnike vseh vrst in se spoprimemo z njihovimi posebnimi zahtevami. Tako Strategija pridobi na legitimnosti in kakovosti hkrati. Vključevanje javnosti nam omogoča razvojno, pa tudi stroškovno učinkovitejši načrt. Za to bomo potrebovali poseben načrt, ki bo predvidel različne tehnike in oblike sodelovanja z oblastmi, zasebnimi podjetji, organizacijami civilne družbe ali vsemi skupaj.

Prebivalci so posebna podskupina deležnikov. Njihovo vključevanje v načrtovanje je temeljna dolžnost vsakršnih lokalnih oblasti in je tudi pogoj, ki ga predpostavljajo direktive EU in mednarodne konvencije. Ne smemo spregledati niti pozitivnega učinka vključevanja javnosti na krepitve civilne družbe in lokalne politične kulture. In končno, s tem bomo bistveno povečali kakovost, uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja v naši občini.

Med načrtovanjem vključevanja javnosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Določimo ustrezne mejnike in orodja za vključevanje deležnikov.
- Oblikujemo komunikacijski načrt z metodami in časovnim razporedom pristopanja k javnostim. Strategija naj proaktivno informira javnost (mi pristopimo k ljudem, ne oni k nam) in vključuje ključne skupine od začetka do konca procesa.
- V proces načrtovanja prometa vključimo osebe s posebnimi potrebami.
- Vključevanje javnosti uvrstimo med standardne načrtovalske prakse.
- Deležnike vključujemo od začetka do konca procesa načrtovanja, zlasti pa pri oblikovanju vizije, ciljnih vrednosti, ukrepov ter ocene Strategije.

PRIMERI ORODIJ ZA VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Dajanje in zbiranje informacij	
TISKOVINE ZA INFORMIRANJE JAVNOSTI	<i>Pisma</i>
	<i>Plakati, objave, znaki</i>
	<i>Letaki in brošure</i>
	<i>Preglednice podatkov</i>
	<i>Glasila</i>
	<i>Tehnična poročila</i>
TELEFONSKO IN RTV OBVEŠČANJE	<i>Telefonske tehnike</i>
	<i>Oddaje na lokalnih televizijskih in radijskih postajah</i>
SPLET	<i>Spletne tehnike</i>
	<i>Spletni forumi</i>
ANKETIRANJE POSAMEZNIKOV	<i>Vprašalniki</i>
	<i>Intervjuji s ključnimi posamezniki</i>
Oblike interaktivnega vključevanja deležnikov	
INFORMACIJSKE PRIREDITVE	<i>Razstava</i>
	<i>Informacijski center</i>
	<i>Informacijska seja in predstavitev</i>
	<i>Javne skupščine</i>
	<i>Prireditve v zvezi s posamičnimi temami</i>
VKLJUČEVANJE IZBRANIH SKUPIN DELEŽNIKOV	<i>Obiskovanje skupnosti in študijski izleti</i>
	<i>Fokusne skupine</i>
	<i>Delavnice</i>
	<i>Meščanske porote</i>
	<i>Tehnične delovne skupine</i>
VKLJUČEVANJE VEČJIH SKUPIN	<i>Deležniška konferenca</i>
	<i>Razprava o viziji prometa</i>
	<i>Prireditve za konec tedna</i>
	<i>Prireditve na prostem</i>

Korak 4:**Dogovor o delovnem načrtu in vodenju**

Oblikovanje in uresničevanje Celostne prometne strategije je kompleksen proces. Čeprav pomeni nadgradnjo veljavnih načrtovalskih praks, pa zahteva tudi spopadanje z novimi nalogami in spreminjanje določenih postopkov in vsebin. Postavi nas torej v položaj, ko moramo optimizirati veljavne načrtovalske prakse.

Vsi z vlogo pri oblikovanju in uresničevanju Strategije moramo dobro razumeti, kdo mora kaj storiti in kdaj. Odločitev glede vodenja mora vodstvo občine politično odobriti na začetku.

Po drugi strani pa mora delovni načrt predvideti vse potrebne korake oblikovanja Strategije. V tem smislu moramo razjasniti in oblikovati vloge ključnih deležnikov in njihovih prispevkov. Nato moramo »zavarovati« proces načrtovanja – zagotoviti transparentnost ter dobro koordiniranost vseh načrtovalskih korakov. Spodbuditi moramo optimalno izrabo razpoložljivih sredstev in navsezadnje premisliti o različnih vrstah načrtovalskih tveganj.

Med dogovarjanjem o delovnem načrtu in vodenju opravimo naslednje dejavnosti:

- Zagotovimo nedvoumna politična pooblastila in podporo za proces priprave Strategije.
- Določimo koordinatorja, ki bo nosil odgovornost in upravljal sredstva za organizacijo oblikovanja in uresničevanja Strategije.
- Pripravimo delovni načrt, v katerem bodo navedeni vsi potrebni mejniki priprave Strategije in končna politična odobritev dokumenta. Delovni načrt naj bo dovolj fleksibilen, da ga bomo lahko v nadaljevanju še spreminjali.
- Dogovorimo se glede vodstvenih postopkov in nalog z vsemi deležniki, odgovornimi za načrtovalske naloge.
- Ocenimo tveganja in načrtujemo rešitve za morebitne nepredvidljive primere.
- Spremljamo napredek, uveljavljanje uresničevanja delovnega načrta in/ali prilagajanje spremembam.



Ureditev območja za pešce v Ljubljani

Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

V zadnjem sklopu pripravljalnega dela procesa izdelave Celostne prometne strategije postavimo temelje za racionalno in transparentno zastavljanje ciljev. Najprej moramo temeljito analizirati izzive in priložnosti, nato pa oblikovati različne scenarije, ki nam bodo pomagali izboljšati razumevanje potencialov prometa v prihodnosti naše občine.



Korak 1:

Analiza izzivov in priložnosti

Na področju prometa in mobilnosti so informacije o stanju pogosto zelo delne in nepopolne. Sestaviti jih moramo kot koščke sestavljanke in z njimi opisati položaj v občini ter izpostaviti izzive. Opis izhodiščnega stanja nam bo med drugim omogočil meriti napredek. Analiza mora biti kar najbolj celostna, hkrati pa jo mora biti mogoče izpeljati s sredstvi, ki so na voljo. Vključiti moramo tudi analizo prilagodljivosti prometnega sistema na pričakovane in nepričakovane dogodke (denimo izpad elektrike, naravna katastrofa), zlasti če lahko to vpliva na naše dolgoročne odločitve.

Za potrebe dobre analize izzivov in priložnosti opravimo kvantitativni pregled trenutnih razmer na pomembnih razvojnih področjih (denimo prostorski dokumenti, stanje prometa, dostopnost storitev in infrastrukture, prometna varnost, storitve javnega prevoza) na območju občine. V nadaljevanju pripravimo seznam pomanjkljivosti, izzivov in priložnosti v prometu. Ob koncu pripravimo analizo izhodiščnega stanja in določimo ključne težave, ki jih bo prvenstveno obravnavala Strategija.

Med izvedbo analize izzivov in priložnosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Določimo in analiziramo ključne dokumente, postopke in politike.
- Ugotovimo, kateri podatki so na voljo, in ocenimo njihovo kakovost in dostopnost. Pri tem upoštevamo podatkovne potrebe naše Strategije, predvsem oblikovanja scenarijev, določanja ciljev in ciljnih vrednosti, izbire ukrepov in spremljanja ter vrednotenja.
- Pridobimo razpoložljive podatke, izvedemo sintezo njihove vsebine in določimo načine zbiranja nadaljnjih podatkov za zapolnitev pomembnejših vrzeli v obstoječih.
- Prepoznamo možne tipe pričakovanih in nepričakovanih dogodkov, zaradi katerih bi bilo morda treba okrepiti prilagodljivost prometnega sistema.
- V sodelovanju z glavnimi deležniki opravimo analizo izhodiščnega stanja in tako prepoznamo ključne izzive, ki jih bo prednostno obravnavala Strategija.
- Če je to mogoče, poskušamo trenutne razmere v mobilnosti in prometu tudi kvantificirati.

ZUNANJI POGLED NA STANJE V OBČINI

Za boljše razumevanje delovanja na področju prometa so v občini Ljutomer uporabili metodo strokovnega pregleda z intervjuji (ang. Peer Review). Strokovnjaki iz skupine za pripravo Strategije so v sodelovanju z vabljenim tujim strokovnjakom opravili strukturirane intervjuje z vsemi ključnimi deležniki v občini na tem področju: s predstavniki občine za promet, prostor, šolstvo in šport, predstavniki občinskega sveta, izvajalcev avtobusnih prevozov, policije itn. Na temo potovalnih navad in dojemanja mobilnosti so intervjuvali predstavnike vrtca, osnovne in srednje šole, gasilcev in civilne zaščite, pomembnejših podjetij in podobno.

Na podlagi opravljenih intervjujev so oblikovali ključne ugotovitve o področju prometa v občini, ki so predstavile zunanji pogled na prednosti občine in možnosti za izboljšave v prihodnje.

Korak 2:**Oblikovanje scenarijev**

S pomočjo scenarijev bomo bolje razumeli možne učinke različnih ukrepov Strategije. Scenariji prikazujejo različna prihodnja stanja in tako omogočajo vpogled v posledice sedanjih trendov, ukrepov v izvajanju in ukrepov, za katere se še odločamo. Premislek o učinkih teh različnih scenarijev nam bo pozneje omogočil izbiro realističnih ciljnih vrednosti.

Oblikujemo alternativne scenarije, ki omogočajo razpravo o strategijah za prihodnji razvoj. To opravimo z ustreznimi tehnikami, kakršna je denimo modeliranje. Izberemo takšne tehnike modeliranja, ki ne zahtevajo previsokih sredstev in jih lahko opravimo hitro. Razprave o alternativnih usmeritvah in njihovih učinkih vzpodbujamo v širši javnosti. S tem si že na začetku procesa zagotovimo večjo podporo, ki se bo obdržala tudi v fazi uresničevanja Strategije.

Med oblikovanjem scenarijev opravimo naslednje dejavnosti:

- Pripravimo kvantitativen in kvalitativen opis različnih scenarijev. En scenarij opisuje razvoj dogodkov, če se izvaja samo dejavnosti, ki so že vključene v občinske programe, različni alternativni scenariji pa opišejo razvoj dogodkov, ki bi sledil iz izbire drugačnih politik in ukrepov.
- Presodimo medsebojno odvisnost trendov v različnih sektorjih: promet, prostorsko načrtovanje, okolje, gospodarski razvoj, demografija in podobno. Opravimo osnovno presojo sinergij, možnosti za integracijo in negativnih učinkov trendov v različnih sektorjih.
- Upoštevamo prilagodljivost prometnega sistema na pričakovane in nepričakovane dogodke.
- Oblikujemo in ocenimo scenarije z ustreznimi tehnikami, kakršna je denimo modeliranje.
- Spodbudimo razprave o alternativnih usmeritvah in njihovih posledicah s ključnimi deležniki.



Pot v šolo v Ljutomeru

Oris želenega stanja

Zdaj lahko preidemo k bistvu oblikovanja Celostne prometne strategije. Eden njenih temeljnih kamnov je vizija, saj je osnova za vse nadaljnje korake.

Vizija pa bo lahko naš vodilni element samo, če jo bodo večinsko podprli tako deležniki procesa kot prebivalci – poskrbeti moramo torej za to, da je vizija usklajena s pričakovanji skupnosti.



Korak 1:

Oblikovanje vizije

V kakšni občini želimo bivati? Vizija predstavlja kvalitativen opis zaželene prihodnosti občine in nam bo pozneje služila kot vodilo pri oblikovanju ukrepov. V viziji mora biti promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja. Oblikovati jo moramo tako, da upoštevamo vsa področja, zlasti pa okvire politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, enakopravnosti spolov, zdravja in varnosti.

Strategija mora temeljiti na dolgoročni viziji razvoja vseh oblik prometa na celotnem območju poselitve, torej javnega in zasebnega prometa, potniškega in tovornega, motoriziranega in nemotoriziranega, premičnega in nepremičnega.

Z deležniki moramo doseči soglasje o viziji. To bo priložnost, da okrepimo lokalno identiteto in odgovornost za vizijo.

Med oblikovanjem vizije opravimo naslednje dejavnosti:

- Ustanovimo skupino, odgovorno za oblikovanje vizije.
- Zberemo osnovne informacije (denimo o politikah, rezultatih analiz) in jih posredujemo deležnikom.
- Pripravimo, organiziramo in sledimo deležniškim delavnicam in sestankom (različnih formatov in obsegov).
- Pripravimo osnutek vizije in z deležniki razpravljamo o njem.
- Vizijo objavimo v preprosti, razumljivi obliki.

Korak 2:

Uskladitev pričakovanj

Vizija bo naše izhodišče za oblikovanje konkretnih ukrepov. Izid celostnega načrtovanja prometa je lahko namreč uspešen le, če prebivalci razumejo vizijo in jo podpirajo. Kadar prebivalcev v oblikovanje vizije ni mogoče neposredno vključiti, bi morali biti vsaj aktivno obveščeni o nastajanju vizije in seznanjeni z rezultati tega procesa. Tako si zagotovimo večjo ozaveščenost in širšo podporo viziji. Seveda bomo morali prebivalcem tudi omogočiti, da »povzdignejo glas«, če z vsebino vizije ne bodo zadovoljni.

Med usklajevanjem pričakovanj opravimo naslednje dejavnosti:

- Javnost obveščamo o procesu oblikovanja vizije in predstavimo rezultate pomembnejših korakov.
- Z javnimi razpravami in objavljanjem poskrbimo za transparentnost procesa.
- Izvajamo preproste mnenjske ankete, ki nam predstavijo razmišljanja, potrebe in interese ter nam pomagajo oblikovati argumente.
- Vključimo medije (lokalni tisk ter radijske in televizijske postaje).
- Javnost informiramo o koristih celostnega načrtovanja prometa.
- Vizijo predstavimo prebivalcem občine.

Opredelitev priorit

Z vizijo smo zaželeno prihodnost kvalitativno opisali. Da bi takšno prihodnost lažje dosegli, moramo vizijo podpreti še z natančneje opredeljenimi cilji, s katerimi opredelimo raven izboljšav, ki jo želimo doseči na izbranih področjih.



Korak 1:

Oblikovanje strateških ciljev

Z izbiro strateških ciljev določimo področja izboljšav in natančno opredelimo dimenzije sprememb – kaj bo treba »zmanjšati«, kaj »zvišati« in kaj »ohraniti«. Znotraj Celostne prometne strategije bodo imeli strateški cilji (denimo zmanjšati zastoje zaradi števila avtomobilov) višji status, medtem ko bodo ukrepi (denimo vzpostaviti avtobusno progo) le sredstva, ki smo jih izbrali za doseganje teh ciljev. To je pomembna razlika od obstoječe prakse načrtovanja prometa v Sloveniji, ki se osredotoča predvsem na vzpostavitev posameznih ureditev in infrastrukture, brez upoštevanja strateških ciljev občine na področju prometa.

Z opredelitvijo strateških ciljev pravzaprav določimo področja, ki so vitalna za uresničitev naše vizije.

Med oblikovanjem strateških ciljev opravimo naslednje dejavnosti:

- Vizijo nadgradimo z analiziranjem njenega pomena za cilje.
- V sodelovanju s ključnimi deležniki določimo prioritete. Pripravimo, organiziramo in sledimo deležniškim delavnicam in sestankom.
- Dogovorimo se o naboru prednostnih področij, ki naj odražajo potrebe deležnikov.
- Zapišemo nedvoumne in merljive cilje, ki naj pomagajo pri izbiri in oblikovanju ukrepov. Določimo tudi časovne okvire za doseg ciljev.

DOLOČITEV STRATEŠKIH CILJEV

Prometna strategija Občine Ljutomer opredeljuje pet srednjeročnih strateških ciljev:

1. Postati vodilna majhna občina v Sloveniji na področju trajnostne mobilnosti do leta 2016.
2. Ustaviti trend zmanjševanja števila prebivalstva do leta 2020.
3. Uravnovežiti potovalne navade prebivalcev v občini do leta 2020.
4. Zagotoviti kakovostno dostopnost vseh naselij v občini z javnim potniškim prevozom in kolesom do leta 2020.
5. Izničiti število žrtev ter prepoloviti število poškodovanih v prometnih nesrečah do leta 2020.

Za uresničitev strateških ciljev je predvideno aktivno delovanje na vseh področjih zagotavljanja mobilnosti. Na področju hoje je občina na primer opredelila naslednje operativne cilje:

1. Povečati delež hoje za petino do leta 2020 v primerjavi z letom 2010.
2. Vzpostaviti ključne povezave v omrežju pešpoti do leta 2020.
3. Celovito umiriti promet v Ljutomeru ter vsaj še v treh naseljih v občini do leta 2020.
4. Zmanjšati število nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % do leta 2020 glede na povprečje v obdobju 2005–2010.
5. Prilagoditi infrastrukturo gibalno oviranim osebam v ožjem središču in zaledju do leta 2020.

Korak 2:**Določitev ciljnih vrednosti**

Ciljne vrednosti so najbolj konkretno zavezujoč element Celostne prometne strategije, saj z njimi kvantitativno določimo zaželeno spremembo in časovni rok zanjo. Z njimi bomo na koncu procesa, pa tudi med njim, merili primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov. Z natančno opredeljenimi ciljnim vrednostmi zagotovimo jasno sliko o tem, kako želimo spremeniti promet v občini.

Med določitvijo ciljnih vrednosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Pri določanju ciljnih vrednosti vključimo deležnike.
- Določimo ciljne vrednosti, ki bodo omogočale spremljanje doseganja ciljev in presojo uspešnosti ter učinkovitosti ukrepov, ki se izvajajo.
- Zagotovimo, da so ciljne vrednosti jasne, merljive, navdihujoče, realne in časovno opredeljene.
- Izberemo in/ali razvijamo nove kazalce, ki bodo ustrezni zastavljenim ciljem.
- Z določanjem ciljnih vrednosti ovrednotimo realnost zastavljenih ciljev.
- Ciljne vrednosti zapišemo v akcijski načrt Strategije.

PAMETNO IZBRANI CILJI

V številnih občinah so cilji na področju prometa prej pobožne želje kot nekaj, kar bi bilo dejansko mogoče doseči, in to ima nedvomno nasproten učinek od zelenega. Dobro je sicer, da smo ambiciozni, a moramo hkrati znati tudi iskreno presoditi, kaj bo mogoče doseči z razpoložljivimi sredstvi in strokovnjaki. Kakovostno zapisani cilji (t. i. »smart goals«) so:

JASNI – natančno zapisani, da jih lahko razumejo vsi deležniki.

MERLJIVI – zapisane vrednosti lahko spremljamo oziroma merimo in tako vrednotimo spremembe (kvalitativne in kvantitativne), ki se bodo zgodile.

NAVDIHUJOČI – ciljne vrednosti so ambiciozne in nas pozitivno vzpodbujajo k zagotavljanju napredkov in izboljšav.

REALNI – na podlagi razpoložljivih tehničnih, operativnih in finančnih zmogljivosti ter deležniških zavez/dogovorov.

ČASOVNO OPREDELJENI – jasno opredeljeni ključni datumi za njihovo doseg.



Hrup zaradi prometa v mestu Gent (Belgija)

Izbira ukrepov

Izbira ukrepov je kritični del priprave Celostne prometne strategije, saj bodo naše odločitve vplivale na našo uspešnost pri doseganju strateških ciljev. Znotraj celostnega prometnega načrtovanja ukrepi ne predvidevajo le novogradenj, temveč so si lahko zelo različni. Od denimo nove parkirne ureditve do promocijske kampanje in oblikovanja nove prevozne ponudbe.



Korak 1:

Presoja možnosti

Prepoznati moramo možnosti, ki bodo dejansko izvedljive s sredstvi, ki jih imamo na voljo. Najprej pregledamo mogoče ukrepe, nato pa jih presojamo še v »svežnjih«. Ne obravnavamo vsakega posamezno, saj lahko le s skupno obravnavo večjega števila ukrepov hkrati prepoznamo potencialne sinergije med njimi.

Odločitev nam lahko oteži strokovna javnost, ki predlaga celo paleto zelo različnih ukrepov. V takšnem primeru si lahko pomagamo s preprosto presojo možnosti glede na zastavljene cilje oziroma morebitna dodatna merila.

Med presojo možnosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Presodimo razpoložljiva sredstva za izvajanje ukrepov.
- Opredelimo potencialne svežnje ukrepov.
- Preverimo povezanost ukrepov s strateškimi cilji.
- Presodimo pričakovano učinkovitost ukrepov glede na zastavljene cilje.

Korak 2:

Učenje iz izkušenj drugih

Evidenca najučinkovitejših ukrepov naj ne temelji le na naših lastnih izkušnjah, modeliranju in lokalni izmenjavi. Izjemno dragoceno je namreč lahko tudi učenje iz izkušenj tistih, ki so podobne ukrepe že izvedli. Za večino ukrepov bomo v svoji državi ali drugod po Evropi zelo verjetno našli mesta ali občine, kjer so jih že preizkusili.

S tem se lahko izognemo dragim napakam ali pa pridobimo prepričljive dokaze in argumente za izvedbo določenega ukrepa v našem lokalnem kontekstu.

Med učenjem iz izkušenj drugih opravimo naslednje dejavnosti:

- Poiščemo primere, kjer so nam zanimiv ukrep že izvedli.
- Navežemo stik s ključnimi deležniki, ki so že izvedli ukrep, o katerem mi šele razmišljamo.
- Izkušnje drugih – kot vhodne podatke – vključimo v naš postopek vrednotenja možnosti.

Korak 3:

Študija stroškovne učinkovitosti

V obdobju krčenja proračunov je ključnega pomena, da za porabljena sredstva dobimo kar največ. Razmislek o stroškovni učinkovitosti ukrepov lahko v tem smislu odigra pomembno vlogo.



IZBIRA MED UKREPI

Teoretičen primer prikazuje odločanje med dvema ukrepoma za rešitev zastojev v križišču občine, ki si med strateško opredeljenimi cilji želi doseči zmanjšanje zastojev, še posebej na cestah z avtobusnimi progami; povečanje dostopnosti prometnega sistema za prebivalce z omejeno mobilnostjo, za povečanje socialne vključenosti ter zmanjšanje odvisnosti od fosilnih goriv. Občina je za ukrepe predvidela še dodatna merila – primerna vrednost za vloženi denar, tehnična izvedljivost in smiselnost, podpora javnosti, izvedljivost v fazah glede na razpoložljiva proračunska sredstva, možnost spremembe ureditve v izhodiščno stanje v primeru, da ukrep ne prispeva k zastavljenim ciljem ali se od njih celo oddaljuje.

Preprosta presoja obeh predlogov glede na zastavljene cilje z oznako + ali – prikazuje oceno predloga glede na postavljena merila. Vrednotenje je kvalitativno, a vseeno omogoča primerjavo. Prednosti in slabosti posameznega ukrepa so izražene jasno in transparentno.

	Predlog A: nova cesta od roba mesta do mestnega središča		Predlog B: izboljšana avtobusna povezava s kakovostnimi hibridnimi avtobusi na ločenem pasu na obstoječem vozišču	
ZMANJŠANJE ZASTOJEV	<i>Kratkoročno velik učinek, srednjeročno bo nova cesta privabila še več prometa.</i>	-	<i>Zmanjšanje zastojev za potnike avtobusov, kratkoročno povečanje zastojev za avtomobile, dokler se vozniki ne navadijo na nove ločene pasove.</i>	+-
POVEČANJE DOSTOPNOSTI	<i>Slabša dostopnost, ker bo nova cesta ustvarila novo oviro v mestnem prostoru.</i>	--	<i>Ohranitev cestnega omrežja in izboljšanje dostopnosti za prebivalce zaradi boljše avtobusne povezave.</i>	++
ZMANJŠANA ODVISNOST OD FOSILNIH GORIV	<i>Kratkoročno izboljšanje, srednjeročno večja odvisnost od fosilnih goriv.</i>	-	<i>Pomembno zmanjšanje odvisnosti od fosilnih goriv.</i>	++
VREDNOST ZA DENAR	<i>Visoki investicijski stroški, visoki oportunitetni stroški, saj denarja in zemljišč ne moremo več uporabiti za druge namene.</i>	-	<i>Srednje do veliki stroški ob zamenjavi celotnega avtobusnega parka, majhni za ločene pasove.</i>	++
TEHNIČNA IZVEDLJIVOST	<i>Polno izvedljiva, uspešno izvedena v mnogih drugih mestih.</i>	++	<i>Polno izvedljiva, uspešno izvedena v mnogih drugih mestih.</i>	++
PODPORA JAVNOSTI	<i>Verjetno nasprotovanje javnosti ob koridorju.</i>	-	<i>Splošno nasprotovanje javnosti ločenim pasovom.</i>	-
IZVEDLJIVOST V FAZAH	<i>Izvedljivo do določene stopnje.</i>	+	<i>Izvedljivo, vsak od elementov ukrepa se lahko izvede ločeno.</i>	++
REVERZIBILNOST	<i>Zelo zahtevno in drago vračanje v osnovno stanje.</i>	--	<i>Preprosto vračanje v osnovno stanje – prodaja avtobusov in odprava pasov.</i>	++

Študija nam bo omogočila realen pogled na možne ukrepe. Pomagala nam bo oblikovati izvedljive ukrepe in se izogniti »zidanju gradov v oblakih«. V tej fazi bodo naši cilji smotrna poraba razpoložljivih sredstev, izogniti se izbiri finančno potratnih ukrepov in okrepiti kredibilnost predlaganih ukrepov.

Med izdelovanjem študije stroškovne učinkovitosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Izberemo cenovno dostopne in smotrne ukrepe oziroma svežnje ukrepov.
- Presodimo izvedljivost z danimi sredstvi.
- Zagotovimo upoštevanje vseh stroškov in koristi, ne le tistih, ki jih je preprosto izmeriti oziroma oceniti.
- Zagotovimo upoštevanje vpliva na toplogredne pline in kakovost zraka.
- Zagotovimo enakopravno upoštevanje in primerjavo vseh vrst prometa v presoji stroškov in koristi.
- Upoštevamo morebitne stroške vzdrževanja.

Korak 4:

Sestavljanje svežnjev ukrepov

Kot kažejo izkušnje, je vpliv samostojnih ukrepov omejen. V svežnju se ukrepi med seboj sinergično povezujejo in drug drugega krepijo. Ključno je torej, da presojo možnosti zaključimo s smiselno kombiniranimi svežnji.

Ko svežnje enkrat izberemo, jih moramo integrirati še z načrtovanjem na drugih področjih.

Med sestavljanjem svežnjev ukrepov opravimo naslednje dejavnosti:

- Evidentiramo ukrepe, ki bi prispevali k doseganju večjega števila ciljev.
- Zberemo ukrepe v svežnje, v katerih se bodo med njimi vzpostavljale sinergije in jih naredile učinkovitejše.
- Predlagane ukrepe ocenimo glede na integriranost s prostorskim načrtovanjem.
- Kjer je to mogoče, integriramo ukrepe z načrtovanjem v drugih sektorjih (denimo z okoljskimi, zdravstvenimi ali gospodarskimi ukrepi).
- Pripravimo predlogo za končni izbor ukrepov in o njih razpravljamo s ključnimi deležniki.

OBLIKOVANJE SVEŽNJEV UKREPOV

Pri oblikovanju ukrepov gre zaradi večje učinkovitosti in sinergijskih učinkov za kombinacijo takih, ki omejujejo, in drugih, ki spodbujajo. Strategija za Občino Ljutomer je ukrepe razdelila v pet stebrov: Trajnostno načrtovanje mobilnosti, Celovita promocija hoje, Izkoriščen potencial kolesarjenja, Privlačen javni potniški promet in Optimizacija cestnega prometa. Sveženj ukrepov umirjanja prometa je vključeval ukrepe iz več stebrov. Poleg določitve območij, kjer bo motorni promet omejen na 30 oziroma 10 km/h, so bile skozi ta območja predvidene ureditve ključnih povezav za pešce in kolesarje. V določenih območjih so bile torej predvidene spremembe v prometni infrastrukturi in oblikovanju javnega prostora, ki hkrati omejujejo motorni promet in spodbujajo druge načine opravljanja poti.

Načrtovanje izvajanja

Izbira ukrepov je tesno povezana z jasno razmejitvijo odgovornosti, s tem pa tudi z razpravo o akcijskem načrtu. Za ta del Celostne prometne strategije bomo morali poiskati formalno soglasje vseh ključnih deležnikov. Z akcijskim načrtom bomo dali jasne odgovore na vprašanja, kdo, kdaj in za koliko denarja.



Korak 1:

Dodelitev odgovornosti in virov

Jasna slika, kdo je odgovoren za kateri ukrep in od kod bodo prišla finančna sredstva zanj, je pomemben segment Celostne prometne strategije. Ta zahteva tesno sodelovanje in razpravo med vsemi deležniki, ki bodo imeli pomembne vloge pri oblikovanju in izvajanju ukrepov.

Odgovornosti in potrebna sredstva bomo lažje razumeli, če bomo razumeli pogoje za izvedbo izbranih ukrepov. Zato sestavimo nedvoumno hierarhijo ukrepov in ohranimo le realno izvedljive. Predvidimo tudi učinkovito in uspešno zagotavljanje virov (človeških, finančnih, strokovnih) in vzdržujemo nenehno koordinacijo z deležniki.

Med procesom dodelitve odgovornosti in virov opravimo naslednje dejavnosti:

- O predlaganih ukrepih spregovorimo z deležniki, ki bodo sodelovali pri njihovem izvajanju.
- Določimo možne odgovorne osebe za posamične projekte in potencialne vire finančnih sredstev zanje.
- Potrdimo realnost načrta na podlagi ocene skladnosti med načrtovanimi dejavnostmi, ciljnimi vrednostmi in dodeljenimi proračuni.
- Zagotovimo kakovostne koordinacije med različnimi viri finančnih sredstev.

Korak 2:

Priprava akcijskega načrta

Strategija doseže svojo operativnost s pripravo akcijskega načrta, ki vsebuje podroben seznam ukrepov, hierarhijo njihovega izvajanja, odgovorne osebe, vire financiranja in njihov časovni raspored. Te specifikacije bodo naša osnova za gladko uresničevanje Strategije.

Da bi bila priprava akcijskega načrta uspešna, v sodelovanju z ustreznimi partnerji formaliziramo vire sredstev in odgovornost ključnih deležnikov. Nadalje omejimo tveganja, povezana z izvajanjem ukrepov, jasno hierarhiziramo ukrepe in dodelimo nedvoumen časovni rok za izvedbo ukrepov. Ob koncu poskrbimo za transparentnost načrtovanih dejavnosti.

Med pripravo akcijskega načrta opravimo naslednje dejavnosti:

- Oblikujemo podroben akcijski načrt ukrepov za obdobje 5 let. Daljše obdobje obravnavamo z zgolj splošno nakazanimi načrti.
- Oblikujemo dokument, v katerem je tudi formalno določeno, kaj mora kdo kdaj narediti, kaj so pričakovani prispevki tega ukrepa k doseganju ciljev, kateri bodo viri finančnih sredstev, kakšna so tveganja in krizni načrti ter kakšen je časovni raspored izvajanja posamičnega ukrepa.
- Formalno se dogovorimo o akcijskem načrtu s politiki in ključnimi deležniki.
- Javno objavimo odgovornost in dodeljena sredstva.

Vzpostavitev nadzora

Spremljanje in vrednotenje moramo v Strategijo vključiti kot nujni upravljavski orodji. Omogočili nam bosta, da bomo lahko procesu priprave in uresničevanja Celostne prometne strategije učinkovito sledili. Pomembni orodji sta tudi zato, da se iz nabranih izkušenj sproti učimo in spoznamo, kaj se v naši občini dobro obnese in kaj ne. Med drugim nam bo to prav prišlo pri uveljavljanju podobnih ukrepov v prihodnosti.



1

Vzpostavitev
spremljanja in
vrednotenja

Korak 1:

Vzpostavitev spremljanja in vrednotenja

S spremljanjem in vrednotenjem bomo lažje prepoznali in predvideli težave pri pripravi in uresničevanju Strategije ter si omogočili pravočasno in učinkovito odzivanje. Tako lahko po potrebi ukrepe preoblikujemo in ciljne vrednosti dosežemo prej in v okviru razpoložljivega proračuna. Takšna orodja lahko tudi dokažejo učinkovitost Strategije ter njenih ukrepov in tako upravičijo porabo denarja.

SPREMLJANJE NAPREDKA PRI IZVAJANJU UKREPOV

Angleška regija West Yorkshire je za svojo drugo Strategijo za 27 ciljev v okviru strateških prioritet pripravila 46 kazalcev. V proces spremljanja in vrednotenja so vključili tudi oceno približevanja ciljem. V spodnji tabeli je nekaj izbranih kazalcev, za katere so prikazane ciljna vrednost in realne vrednosti po letih. Glede na to je podana ocena, ali je cilj v izbranem obdobju spremljanja uresničen ali ne.

Strateška prioriteta	Kazalec	Ciljna vrednost	2007/2008	2008/2009	2009/2010	Ali je cilj dosežen?
IZBOLJŠANA DOSTOPNOST	Točnost avtobusa (manj kot pet minut zamude ali manj kot minuto prezgodnji prihod avtobusov)	95 %	85,7 %	88,5 %	85 %	✘
	Dostopnost bolnišnic (gospodinjstva brez avtomobila, ki so v radiju 30 min dostopnosti)	89,5 %	75,4 %	70,2 %	71,3 %	✘
ZMANJŠEVANJE ZASTOJEV	Delež učencev, ki se v šolo vozijo z avtomobilom	30,6 %	30,5 %	29,8 %	28,9 %	✔
	Število potnikov na avtobusih (mio)	209	192,6	195	184,3	✘
VARNEJŠE CESTE	Lažje poškodovani	9.642	8.850	8.337	8.238	✔
	Smrtne žrtve ali težke poškodbe med otroki	136	175	152	151	✘
ČISTEJŠI ZRAK	Vsebnost NO ₂ v zraku (indeks glede na osnovno leto)	90	94	87	85	✔
	Količina prometa (indeks glede na osnovno leto)	105	100,3	97,9	97,8	✔
UPRAVLJANJE S SREDSTVI	Kakovost pločnikov (delež pločnikov, ki potrebujejo popravilo)	14 %	19 %	14,8 %	11,9 %	✔

Rezultati vrednotenja naj postanejo predmet javne razprave, s čimer bomo vsem ključnim deležnikom omogočili premislek in predlaganje morebitnih izboljšav. Mehanizme spremljanja in vrednotenja moramo opredeliti že na začetku procesa priprave Strategije in jih tako vključiti kot njen neločljivi del.

Med vzpostavitvijo spremljanja in vrednotenja opravimo naslednje dejavnosti:

- Ciljne vrednosti povežemo s kvalitativnimi in kvantitativnimi kazalci. Izberemo nekaj preprosto merljivih kazalcev in se izognemo preveliki količini podatkov.
- Pregledamo podatke, in če je potrebno, oblikujemo strategije zbiranja podatkov.
- Oblikujemo delovni načrt spremljanja in vrednotenja, ki naj bo integriran s časovnim razporedom projekta.
- Jasno opredelimo odgovornosti sodelavcev za spremljanje in vrednotenje. Idealno je, če je za to odgovorna neodvisna institucija.
- Jasno opredelimo proračunska sredstva in dejavnosti, ki so na voljo za spremljanje in vrednotenje – v večini primerov naj bo to najmanj 5 % razpoložljivega proračuna za izvajanje ukrepov.
- Načrtujemo vsaj minimalno vključevanje deležnikov pri spremljanju in vrednotenju.



1769

Cyklister
i dag



Sprejem Strategije

Celostna prometna strategija je dokument, ki povzema rezultate vseh predhodnih dejavnosti. Po končnem preverjanju kakovosti morajo ta strateški dokument, vključno z akcijskim načrtom, formalno potrditi tudi politični predstavniki v občinskem svetu. Nujno je, da ob tem Strategiji zagotovimo široko podporo javnosti.



Korak 1:

Revizija kakovosti dokumenta

Projektna skupina bo sestavila končno različico strateškega dokumenta. Da bi mu zagotovili ustreznost v smislu odražanja predhodnih dogovorov, dokument pošljemo v notranjo revizijo. Koristilo nam bo, če ga damo v pregled tudi drugim pomembnim zunanjim deležnikom.

Z revizijo Strategije zagotovimo visoko kakovost dokumenta in dosežemo, da dokument v zadostni meri odraža stališča ključnih deležnikov.

Med revizijo kakovosti dokumenta opravimo naslednje dejavnosti:

- Pregledamo celotno Strategijo in preverimo njeno kakovost ter možnost dobre izvedbe.
- V sodelovanju s ključnimi deležniki v Strategijo vnesemo še zadnje izboljšave.

Korak 2:

Potrditev dokumenta

Strategijo morajo legitimirati tudi izvoljeni občinski svetniki, zato moramo zagotoviti zadostno politično podporo in pozneje še sprejetje dokumenta v občinskem svetu. S tem ključnim korakom občinski svet Strategijo formalizira in prevzame odgovornost zanjo, hkrati si znotraj občine zagotovimo soglasje o okvirih izvajanja ukrepov.

Med potrditvijo dokumenta opravimo naslednje dejavnosti:

- Zagotovimo podporo in formalno sprejetje Strategije s strani predstavnikov mestnega ali občinskega sveta.

Korak 3:

Oblikovanje konsenza

Uradni sprejem Strategije je pomemben korak, zato moramo pred njim, hkrati z njim in po njem o tem obveščati deležnike ter jih vključevati. Tako bomo zagotovili kar najširši konsenz o potrebnosti uresničevanja Celostne prometne strategije. Prebivalci morajo v tem procesu Strategijo »vzeti za svojo« v prepričanju, da pomeni način za izboljšanje kakovosti bivanja v občini in ne zgolj kot še en politični dokument.

S prevzemanjem odgovornosti za Strategijo zagotovimo široko podporo in odgovornost zanjo med deležniki.

Med oblikovanjem konsenza opravimo naslednje dejavnosti:

- Transparentno posredujemo rezultate procesa načrtovanja.
- Javnost informiramo o tem, kaj lahko občina realno doseže in česa ne (upravljanje pričakovanj).
- Razširjamo Strategijo kot pomembno temo v lokalnih medijih in zaznamujemo ta mejnik skupaj s prebivalci.

OSNOVNE ZNAČILNOSTI DOKUMENTA

Končni rezultat procesa priprave Celostne prometne strategije je dokument, ki je javno objavljen v tiskani in digitalni obliki. Vsebuje praviloma od 40 do 60 strani, kar zagotavlja zadostno izčrpnost, a ohranja jasnost in berljivost. Napisan mora biti tako, da je razumljiv strokovni in splošni javnosti.

Vsebina dokumenta je prilagojena posebnostim občine in specifičnim izzivom, s katerimi se ta srečuje. Navadno vsebuje poglavja, kot so Izhodišča in ozadja, Ključni izzivi in priložnosti občine, Vizija in cilji, Ukrepi po posameznih stebrih (hoja, kolesarjenje, javni potniški in cestni motorni promet) in Akcijski načrt.



Izvajanje Strategije

Po potrditvi začnemo Celostno prometno strategijo uresničevati. Ker gre za strateški dokument občine, dobijo vse z njim predvidene dejavnosti trden okvir, ostanejo pa brez podrobnih navodil, kako naj izvajamo posamične ukrepe.



Korak 1:

Vodenje procesa izvajanja

Dobra Strategija ne pomeni samodejno tudi dobrih rezultatov. Ob kakovostnem dokumentu moramo poskrbeti še za vodenje in tako zagotoviti nadzor nad izvajanjem ukrepov in za upravljanje s tveganji. Za to potrebujemo soglasje med vsemi ključnimi deležniki, ki sodelujejo pri izvajanju določenega ukrepa. Uresničevanje predvideva mnogo krajše cikle kot proces priprave Strategije. V večini primerov vključuje prilagajanje ciljnih vrednosti, pa tudi načrtovanje, podrobno opredeljevanje, upravljanje, komuniciranje in spremljanje izvajanja ukrepov.

Da bi uresničevanje Strategije lahko uspešno vodili, formaliziramo vloge ključnih deležnikov, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov, in dobro koordiniramo sodelovanje med njimi.

Med vodenjem procesa izvajanja Strategije opravimo naslednje dejavnosti:

- Dogovorimo se o vodstvenih postopkih in odgovornostih z vsemi deležniki, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov.
- Ocenimo tveganja in pripravimo krizne načrte.
- Lotimo se uresničevanja akcijskega načrta in se dogovorimo o obliki poročanja.

KOORDINACIJA V PRAKSI

Program Srce Budimpešte so oblikovali in vodili občina Budimpešta (kot odgovorna za projekt), nepridobitna družba za prostorski razvoj Srce Budimpešte (kot koordinatorica uresničevanja projekta), zasebno svetovalno podjetje (oblikovalci Strategije) in zveza »Za čist center mesta« (predstavniki mnenja meščanov). Ob teh glavnih deležnikih je program privabil še vrsto drugih deležnikov, od medijev in lokalnih podjetij do številnih različnih javnih institucij, odgovornih za načrtovanje in odobritve.

Med procesom priprave Strategije so bili ključni deležniki lokalni politiki in zasebno svetovalno podjetje, ki je dokument dejansko oblikovalo. Med izvajanjem Strategije so ugotovili, da morajo zaradi kompleksnosti naloge ustanoviti posebno telo, ki bo tesno sodelovalo z občino in bo pristojno za upravljanje in koordinacijo izvajanja Strategije. S tem namenom so ustanovili nepridobitno družbo Srce Budimpešte, ki je med drugim skrbela tudi za zagotavljanje transparentnosti uresničevanja, denimo prek spletne strani in brezplačnega glasila.

Korak 2:

Projektno komuniciranje

Informiranje javnosti ni potrebno le med oblikovanjem Strategije, temveč tudi med njenim izvajanjem. Komunikacija pa bo vitalnega pomena, ko bo izvedba ukrepa neposredno vplivala na prebivalce ali trajala že dlje časa.

Z informiranjem javnosti si zagotovimo javno podporo, ozaveščamo o priložnostih ali omejitvah, ki spremljajo izvajanje ukrepov, ter spodbujamo občutek skupne odgovornosti za ukrepe.

Med projektnim komuniciranjem opravimo naslednje dejavnosti:

- Z deležniki, ki jih načrtovani ukrep neposredno zadeva (pozitivno ali negativno), dialog ustvarimo še pred začetkom izvajanja in upoštevamo njihove skrbi. Upoštevati moramo, da bodo tisti, na katere bo ukrep vplival negativno, »glasnejši« od tistih, ki bodo imeli od njega korist.
- Ublažimo negativne učinke, ki spremljajo izvajanje določenega ukrepa (denimo podpora podjetjem, na katera vpliva dolgotrajna gradnja nove avtobusne postaje ali vzpostavitve območja za pešce).
- Informiramo širšo javnost o napredovanju izvajanja ukrepov.
- Poudarjamo mejnike izvajanja ukrepov in jih praznujemo skupaj s prebivalci (denimo ulični festival po vzpostavitvi območja za pešce).

Korak 3:**Spremljanje napredka**

Širša ureditev spremljanja in vrednotenja je bila opredeljena že pred sprejetjem Strategije. Med izvajanjem ukrepov tako nastopi čas za redno uporabo izbranih orodij spremljanja in vrednotenja. Z njimi preverjamo, kako smo napredovali pri doseganju zastavljenih ciljev. Rezultate presoje bomo potrebovali za morebitno preoblikovanje ukrepov, da bi z njimi lahko dosegli ciljne vrednosti učinkoviteje in v okviru razpoložljivega proračuna. S poročanjem o ugotovljenem napredku zagotovimo, da rezultati postanejo predmet javne razprave, tako da lahko ključni deležniki premislijo svoje vloge in po potrebi opravijo ustrezne prilagoditve.

Z merjenjem napredka prepoznamo izzive, »ozka grla« in druge morebitne ovire za pravočasno uresničitev ukrepov.

Med spremljanjem napredka opravimo naslednje dejavnosti:

- Redno spremljamo napredek v smislu učinkov in rezultatov.
- Upoštevamo »objektivne« ugotovitve, ki kažejo napredek na poti do merljivih ciljev in kazalcev, saj bodo pokazale uspešnost naših ukrepov.
- Upoštevamo »subjektivne« ugotovitve, ki opisujejo naše izkušnje pri izvajanju nekega ukrepa, saj bodo te neprecenljive, če bomo hoteli tak ukrep v prihodnosti ponoviti na drugi lokaciji oziroma ga izboljšati.
- Redno (vsakih 1–5 let, odvisno od ukrepa) preverjamo učinkovitost ukrepa ali svežnja ukrepov.
- Objavimo poročilo vrednotenja, namenjeno prebivalcem in politikom.



Preurejanje središča Ljutomera

Učenje iz izkušenj

Celostna prometna strategija je del dolgoročnega procesa, med katerim jo redno posodabljam in nadgrajujemo. Pri tem nam pomagajo rezultati spremljanja in vrednotenja izvajanja, s katerimi si omogočimo razumevanje tako uspehov kot neuspehov in prepoznavanje prihodnjih izzivov.



Korak 1:

Redno posodabljanje Strategije

Rezultati vrednotenja nam služijo kot povratna informacija in z njimi lahko proces nenehno optimiziramo. Strategija mora biti dovolj fleksibilna, da jo lahko posodabljam in tako poskrbimo, da upošteva nove ugotovitve in dogodke. V nasprotnem primeru lahko sčasoma izgubi svojo učinkovitost.

Izkušnje kažejo, da moramo Strategijo obnavljati vsakih 4–5 let. Da bo redno posodabljanje uspešno, se moramo odzvati na razvoj dogodkov ter zagotoviti pravočasno izvajanje ukrepov in doseganje ciljnih vrednosti. Pozabiti ne smemo niti na osveževanje Strategije skozi sprotno optimizacijo procesa uresničevanja.

Med rednim posodabljanjem Strategije opravimo naslednje dejavnosti:

- Prožno pristopamo k posodabljanju Strategije in načinov izvajanja ukrepov.
- Določimo področja, kjer ciljev ni bilo mogoče doseči oziroma kjer je zaradi zunanjih dogodkov Strategija postala zastarela.
- S ključnimi deležniki usklajujemo popravke. Akcijski načrt lahko spreminjamo na podlagi uspešnosti Strategije v obdobju uresničevanja, ki večinoma traja od 3 do 10 let.
- Jasno navajamo spremembe Strategije, ki so posledica vrednotenja, in na politični ravni zanje pridobimo formalna pooblastila.

Korak 2:

Razumevanje uspehov in neuspehov

S pregledom dosežkov ocenimo širše učinke na promet in sorodna področja ter učinkovitosti procesa priprave Celostne prometne strategije. Za učenje in izboljšanje strokovnega znanja je potrebno oboje, naučeno pa nam hkrati zagotavlja dobro osnovo za naslednji načrtovalski cikel.

Najprej moramo narediti analizo procesa načrtovanja, nato Strategije in njenega izvajanja. Enako pozorni smo na zgodbe o uspehu in tiste o neuspehu. Tako izboljšamo razumevanje procesa celostnega prometnega načrtovanja in si omogočimo osnovo za pripravo naslednjih Strategij.

Med pregledom uspehov in neuspehov opravimo naslednje dejavnosti:

- Ocenimo proces in širše učinke izvedenih ukrepov.
- Analiziramo, kaj se je končalo dobro in kaj slabo. Navedemo cilje, ki jih ni bilo mogoče doseči, a ostajajo na dnevnem redu.
- Dokumentiramo naučeno.
- Razvijemo strategije za okrepitev zgodbe o uspehu in za izognitev neuspehu v naslednjem krogu načrtovanja.
- Naučeno posredujemo projektni skupini in ključnim deležnikom.

Korak 3:**Prepoznavanje prihodnjih izzivov**

Pred začetkom oblikovanja naslednje generacije Celostne prometne strategije moramo najprej vsa spoznanja premisliti s stališča izzivov, s katerimi se bomo spoprijemali v prihodnosti. Tako lahko optimiziramo proces načrtovanja in izbire ukrepov. Izkušnje držav, kjer je celostno prometno načrtovanje že nekaj časa obvezno, kažejo, da vsak cikel načrtovanja pomaga izboljšati kakovost in s tem tudi učinkovitost naslednjega kroga načrtovanja.

Med procesom prepoznavanja prihodnjih izzivov opravimo naslednje dejavnosti:

- Prepoznamo nove izzive, ki so se pojavili v času uresničevanja.
- S ključnimi deležniki razpravljamo o tem, kako se nam lahko naučeno v sedanjem ciklu načrtovanja obrestuje pri odzivu na izzive prihodnosti.
- Pripravimo se na oblikovanje naslednje Strategije.

UMEŠČANJE IZKUŠENJ V NOVE DOKUMENTE

Nova Gorica je Celostno prometno strategijo občine prvič pripravila že leta 2005. Trenutno potekajo priprave na naslednjo generacijo dokumenta, ki bo nastal na podlagi izkušenj in vrednotenja učinkov prve Strategije. Ob tem razmišljajo, da bi bila nova Strategija vsebinsko in prostorsko širša. Zaradi izzivov, ki presegajo administrativne okvire občine, se dogovarjajo o skupni Strategiji celotnega funkcionalnega območja urbane regije, ki vključuje še občine Renče - Vogrsko, Šempeter - Vrtojba, Kanal, Brda, Miren - Kostanjevica ter italijansko Gorico. Gre za območje, kjer je bilo narejenih že nekaj skupnih mobilnostnih projektov, kot je na primer lokalni avtobusni prevoz. S tem bodo v načrtovanje vključili celotno funkcijsko zaledje in večino prometnih tokov, odsotnost katerih je bila ena pomembnejših pomanjkljivosti prve Strategije.

Celostna prometna strategija je ključno orodje novega pristopa k načrtovanju prometa. Prizadeva si rešiti izzive občine, ki so povezani s prometom, s čimer ji pomaga uresničiti njene ključne razvojne potencialne.

S pripravo in uresničenjem Celostne prometne strategije lahko vaša občina pričakuje učinke, kot so:

- Manjši zasebni izdatki za prevoz – ljudje v občinah s Strategijo potrošijo manj denarja za potovanja do določenega cilja.
- Manj izgubljenega časa zaradi prometa – občine s Strategijo imajo manj prometnih zastojev.
- Dvig kazalcev zdravja – zaradi zmanjšanja onesnaženosti zraka in večjih možnosti za aktivno potovanje so prebivalci bolj zdravi.
- Večja dostopnost za vse prebivalce, vključno s starejšimi in mlajšimi ljudmi ter tistimi s funkcionalnimi težavami.
- Učinkovitejše izpolnjevanje zakonskih obveznosti in reševanje težav z onesnaževanjem zraka.
- Boljši dostop do sredstev Evropske unije.
- Smotnejša poraba občinskega proračuna – boljše upravljanje prometnega sistema pomeni znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastrukture.

