



# Uspešna prihodnost v odlično povezani regiji

Nacionalne smernice  
za pripravo regionalne  
celostne prometne  
strategije



## Uspešna prihodnost v odlično povezani regiji

Nacionalne smernice za pripravo regionalne celostne prometne strategije  
©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, marec 2024

### 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 regionalne celostne prometne strategije Uspešna prihodnost v odlično  
povezani regiji so nastale v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007).

### Avtorji:

dr. Aljaž Plevnik, doc. dr. Luka Mladenovič, prof. dr. Tom Rye,  
dr. Mojca Balant, Andraž Hudoklin

### Urednici:

dr. Mojca Balant, mag. Polona Demšar Mitrovič

### Lektorica:

Anja Miklavčič

### Fotografije:

Arhiv Posoškega razvojnega centra (avtorji zaposleni na PRC, Jošt Gantar,  
Gorazd Kragelj), Arhiv Regionalne razvojne agencije za Koroško (avtorji  
zaposleni na RRA Koroška, Tomo Jeseničnik, Ivan Pisar, Aleš Ruprecht), Arhiv  
Turizma Bohinj (avtorja Mojca Odar in Mitja Sodja), arhiv Javnega zavoda  
Triglavski narodni park (avtor Aleš Zdešar), Jošt Gantar, Mitja Sodja, Boštjan  
Temnikar, Slovenske železnice, Finance

### Oblikovna zasnova in kreativno oblikovanje besedila:

Rdeči oblak

### Prelom:

Andrej Juvan

### Tisk:

Grafika Gracer

### Naklada:

250 izvodov

Publikacija je brezplačna.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji  
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656(497.4)  
338.47(497.4)

USPEŠNA prihodnost v odlično povezani regiji : nacionalne  
smernice za pripravo regionalne celostne prometne strategije /  
[avtorji Aljaž Plevnik ... [et al.] ; urednici Mojca Balant, Polona Demšar  
Mitrovič ; fotografije arhiv Posoškega razvojnega centra (avtorji  
zaposleni na PRC, Jošt Gantar, Gorazd Kragelj) ... et al.] . - Ljubljana :  
Republika Slovenija, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2024.  
- (Zbirka nacionalnih usmeritev na področju trajnostne mobilnosti)

ISBN 978-961-96240-3-6  
COBISS.SI-ID 183587331



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



CARE  
4 CLIMATE



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

---

# Uspešna prihodnost v odlično povezani regiji

Nacionalne smernice  
za pripravo regionalne  
celostne prometne  
strategije



# Seštevanje pozitivnih učinkov

---

**Številni izzivi občin so lažje rešljivi, če se te znajo povezati in usklajeno sodelovati med sabo in z državo pri nagovarjanju ključnih razvojnih izzivov. V zadnjih letih sta celostno razumevanje in obravnava prometa postala ključna prijema razvojnih razmišljanj na ravni regij tako zaradi velike strateške vrednosti prometa kot tudi zaradi zdravstvenih, okoljskih, podnebnih, energetskih in ekonomskih ciljev, ki smo se jim zavezali.**

Strateško urejanje področja prometa ne prinaša zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost, manjših zastojev, manjše porabe energije, učinkovitejših naložb, večjega zadovoljstva prebivalcev in manjšega onesnaženja. Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti regije za uspešen razvoj.

<b>SEŠTEVANJE POZITIVNIH UČINKOV</b>	<b>1</b>
Pot z lokalne na regionalno raven	2
Prednosti celovitega upravljanja prometa	6
Kako je to videti v praksi?	8
<b>PRIPRAVA REGIONALNE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE</b>	<b>11</b>
A: Ureditev pogojev za delo	13
B: Vzpostavitev procesa	23
C: Oris zelenega stanja	29
D: Analiza obstoječega stanja	35
E: Opredelitev smeri ukrepanja	43
F: Priprava in potrditev strategije	51
G: Izvajanje strategije	57

## Pot z lokalne na regionalno raven

---

**V rokah držite prve slovenske smernice za pripravo regionalne celostne prometne strategije. Nastale so na podlagi do zdaj izdanih smernic in izkušenj, ki so jih številni deležniki v preteklih letih zbrali tako na področju občinskega kot tudi regionalnega celostnega prometnega načrtovanja. S temi izkušnjami je tudi naša država dosegla pomembne mejnike pri uvajanju sodobnih pristopov načrtovanja prometa.**

Prometni tokovi se ne ozirajo na meje posameznih občin in je zato tudi reševanje vseh z njimi povezanih izzivov na ravni posamezne občine nemogoče. Zaradi velike razdrobljenosti lokalnih skupnosti in nikoli ustanovljene vmesne, regionalne ravni upravljanja in načrtovanja imajo občine omejene pristojnosti glede sprejemanja odločitev o nekaterih ključnih elementih prometnega sistema, kot so državno omrežje cest in kolesarskih povezav ter železniški in avtobusni prevoz potnikov.

Povezovanje občin pri izdelavi skupne regionalne celostne prometne strategije (v nadaljevanju RCPS) je odvisno od številnih dejavnikov. Manjše občine se pogosto združujejo zaradi skupnih izzivov ter pomanjkanja kadrov in virov, večje pa zaradi upravljanja prometnih tokov v njihovem funkcionalnem zaledju. Ker je smiselno, da RCPS nagovorijo skupne prometne izzive, se osredotočajo na prometne ali problemske regije; prav te lahko sovpadajo z vzpostavljenimi statističnimi regijami (imenovanimi tudi razvojne), lahko pa jih tudi presegajo ali obravnavajo dele različnih razvojnih regij. Opredelitev območja obravnave RCPS je podrobneje predstavljena v Sklopu A, Okvir 5.

Celostno prometno načrtovanje izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks številnih evropskih mest in širših mestnih območij, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k reševanju izzivov prometa obstoječe načrtovalske prakse nadgrajuje z zagotavljanjem raznovrstnosti in kakovosti ponudbe prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev ter dostopnosti območij oziroma storitev.

Osrednji element celostnega prometnega načrtovanja, tudi na regionalni ravni, je ustrezna strateška podlaga. RCPS je strateški dokument, s katerim regija opredeli zaporedje ukrepov za uresničenje pomembnih izboljšav na področju prometa, posledično pa dosega tudi boljše pogoje bivanja in poslovanja. Proces priprave in uresnitve celostnih prometnih strategij, tudi na regionalni ravni, namreč odlikujejo:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- **integralen pristop**, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti ter 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 številnih državah, regijah ter mestih.



Smernice za pripravo RCPS upoštevajo vse posodobitve, ki so jih doživeli sorodni evropski dokumenti (denimo Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2019) in tematske smernice na tem področju (denimo Sustainable urban mobility planning in metropolitan regions, 2019 ter The Poly-SUMP Methodology, 2014). Na vsebino in sestavo poglavij so ob tem pomembno vplivali tudi rezultati analize izkušenj s celostnim prometnim načrtovanjem v Sloveniji v zadnjih desetih letih, priprava dveh generacij smernic za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij (predvsem posodobljene in dopolnjene nacionalne smernice za njihovo pripravo iz leta 2023), izkušnje s pripravo občinskih in pilotnih regionalnih celostnih prometnih strategij ter Zakona o celostnem prometnem načrtovanju kot tudi številne izkušnje evropskih mest in regij, ki so v tem času opazno okrepili uporabo trajnostnih potovalnih 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
Intenzivno naložbeno 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

Okvir 1

### ZAKONSKI OKVIR NAČRTOVANJA PROMETA NA REGIONALNI RAVNI

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju iz leta 2022 RCPS opredeljuje kot orodje za opredeljevanje in usklajevanje ciljev ter prednostnih nalog na področju prometa v posamezni regiji, in sicer na način, ki omogoča usklajevanje tako med občinami kot tudi med državo in občinami.

#### Zakon na regionalni ravni načrtovanja opredeljuje naslednje posebnosti:

- Upravljanje prometa na ravni regije.
- Povezovanje z regionalnim prostorskim planom.
- Opredelitev ukrepov države in občin za doseganje skupnih ciljev.
- Načrtovano povezovanje občinskih projektov s področja prometa, ki za učinkovito izvajanje potrebujejo regijski pristop.
- Medsebojno usklajevanje različnih prometnih načinov in dajanje prednosti večmodalnosti.
- Razvoj prometne infrastrukture regionalnega pomena.
- Razvoj infrastrukture za alternativna goriva v prometu regionalnega pomena.
- Opredelitev regionalne vloge javnega potniškega prometa in kolesarjenja.
- Povezave prometnega sistema s sosednjimi regijami.

### UPORABNI VIRI

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu [sptm.si](http://sptm.si), vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

-----

- ➔ Slovenska platforma za trajnostno mobilnost [sptm.si](http://sptm.si)
- ➔ Zakon o celostnem prometnem načrtovanju [uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2022-01-3086/zakon-o-celostnem-prometnem-nacrtovanju-zcpn](http://uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2022-01-3086/zakon-o-celostnem-prometnem-nacrtovanju-zcpn)
- ➔ Podporne smernice Sustainable urban mobility planning in metropolitan regions [urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/68804e27-048e-4caa-b3f2-7492240eabcc\\_en?filename=sump\\_metropolitan\\_region.pdf](http://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/68804e27-048e-4caa-b3f2-7492240eabcc_en?filename=sump_metropolitan_region.pdf)
- ➔ Podporne smernice The Poly-SUMP Methodology [urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-10/polysump-sump-methodology.pdf](http://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-10/polysump-sump-methodology.pdf)
- ➔ Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije [sptm.si/application/files/3516/8431/7803/Smernice\\_OCPS\\_2023\\_uskladitev\\_ZCPN\\_s\\_CIP.pdf](http://sptm.si/application/files/3516/8431/7803/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN_s_CIP.pdf)
- ➔ Evropske smernice za pripravo celostne prometne strategije [urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/87adaa0c-cd13-4ce0-9a15-d138ea31bb2c\\_en?filename=sump\\_guidelines\\_2019\\_second%20edition.pdf](http://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/87adaa0c-cd13-4ce0-9a15-d138ea31bb2c_en?filename=sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf)





NOMAGO

NOMAGO

NOMAGO

NOMAGO

## Prednosti celovitega upravljanja prometa

---

**Regionalno celostno prometno načrtovanje uvaja dodatno raven upravljanja s prometom, saj zapolnjuje vrzel med lokalno in nacionalno ravno načrtovanja. Deležnike znotraj regije povezuje pri naslavljanju skupnih izzivov, ki presegajo pristojnosti občin. S tega vidika nudi trdno podlago za učinkovito in dolgoročno nagovarjanje strateških izzivov, ki jih posamezne občine ne zmorejo rešiti same.**

Celostno prometno načrtovanje na regionalni ravni prinaša občinam in državi šest pomembnih dodatnih koristi, ki dopolnjujejo in nadgrajujejo splošne koristi celostnega prometnega načrtovanja, predstavljene v Okvirju 3.

### **Krepitev sodelovanja med različnimi ravni načrtovanja**

Priprava in izvajanje RCPS krepi sodelovanje med občinami samimi ter med občinami in državo. S tem bomo preseгли težave, povezane z velikim številom občin in odsotnostjo regionalne administrativne ravni.

### **Preseganje izzivov kadrovske podhranjenosti majhnih občin**

Veliko število majhnih občin v Sloveniji je privedlo do kadrovske podhranjenosti, zaradi katere občine ne zmorejo izvajati vseh nalog, s katerimi se soočajo pri načrtovanju in upravljanju prometa. Regionalno sodelovanje omogoča delitev nalog, pristojnosti in znanj.

### **Upravljanje prometnih tokov, ki segajo prek občinskih meja**

V številnih občinah ima večina ali velik del prometnih tokov izvor ali cilj zunaj meja občine. Regionalna obravnava omogoča njihovo upravljanje, ki je na občinski ravni oteženo, pogosto pa tudi nemogoče.

### **Vpliv na razvoj prometnih podsistemov, ki niso v pristojnosti občin**

Občine imajo omejene pristojnosti pri elementih prometnega sistema, kot so državno omrežje cest in kolesarskih povezav, železniški in medkrajevni avtobusni prevoz potnikov, tovorni promet ali nacionalne mobilnostne točke. Regionalno celostno prometno načrtovanje omogoča večji vpliv občin na njihovo načrtovanje in upravljanje.

### **Nadgradnja občinskih projektov, ki imajo vpliv zunaj njihovih meja**

Vrsta ukrepov in projektov občinskih celostnih prometnih strategij ima vpliv prek občinskih meja ali se navezuje na infrastrukturo in ureditve sosednjih občin. RCPS omogočajo širši pogled na načrtovanje in medobčinsko usklajevanje ukrepov ter projektov, kar privede do višje kakovosti in dodane vrednosti.

## Večja izvedljivost projektov regionalnega pomena

Nekatere občine lahko izvedejo ukrepe, ki izboljšajo stanje v celotni regiji, spet druge pa zaženejo projekte, ki se raztezajo na območju več občin. Takšni ukrepi in projekti lahko skozi regionalno načrtovalsko prakso postanejo regionalni. Njihovo skupno načrtovanje in izvajanje tovrstnih projektov omogočita vsem udeleženi občinam, da sodelujejo pri oblikovanju izhodišč kot tudi delitvi rezultatov in uspehov.

### SPLOŠNE KORISTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Kadar se skupnosti odločijo za celostno načrtovanje prometa, želijo s tovrstnim pristopom nadgraditi obstoječe načrtovalske prakse in povečati svojo učinkovitost (kot tudi zmanjšati tveganja) pri doseganju naslednjih koristi:

#### Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, ne pa za motorni promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, široki paleti različnih načinov opravljanja poti, izboljšani varnosti, zmanjšani količini toplogrednih plinov in podobno.

#### Izboljšana prometna varnost

Dokazano je, da umirjanje in zmanjševanje obsega osebne avtomobilskega in tovornega prometa ter kakovostna infrastruktura za aktivno mobilnost učinkovito zmanjšajo nevarnosti kot tudi število prometnih nesreč.

#### Izboljšana podoba skupnosti

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

#### 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.

#### Izboljšanje dostopa do sredstev

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

#### Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Če nam uspe izboljšati kakovost zraka, zmanjšati hrup, ublažiti podnebne spremembe, doseči trajnostno mobilnost prebivalcev (denimo z uporabo javnega prevoza ali kolesa), potem smo ustvarili pogoje za bolj zdravo skupnost in ustvarili prihranke na področju zdravstva.

#### Izboljšani mobilnost in dostopnost

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

#### Odločitve, ki jih javnost podpira

S pomočjo vključevanja javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

#### Nove in celovite politične vizije

Celostna obravnava prometa omogoča nastanek premišljene dolgoročne vizije. Posebni odliki takšne vizije sta vključenost vidikov sektorskih politik, institucij in sosednjih območij ter usklajenost s ključnimi gospodarskimi, socialnimi in okoljskimi cilji

## Kako je to videti v praksi?

---

**Kar nekaj uspešnih evropskih regij – med njimi denimo regiji Frankfurt in Helsinki ter West Yorkshire – že ima izdelano regionalno celostno prometno strategijo. Politiki namreč spoznavajo, da celostno načrtovanje prometa na regionalni ravni krepi sodelovanje občin, izboljša kakovost bivanja, regijam doda privlačnejšo podobo ter jih naredi uspešnejše.**

### **Kje naj začnemo?**

Ključno je pridobiti razumevanje in izhodiščno podporo političnih akterjev v regiji, predvsem županov in vodstev občin. Na podlagi izkušenj drugih regij in občin lahko predvidimo, da bo brez tovrstne podpore proces priprave naletel na številne ovire, sama RCPS pa bo v praksi imela le obrobno vlogo. Pomembno je tudi pravočasno zagotoviti vire (finančna sredstva, znanja in človeške vire).

### **Kakšni bodo stroški?**

Priprava RCPS zahteva manj časa kot številne druge vrste načrtov, saj lahko proces zaključite v enem do dveh letih (z uporabo teh smernic ter s pomočjo zunanje strokovne podpore). Stroški bodo praviloma presegli proračun za pripravo celostnih prometnih strategij največjih občin v državi, so pa odvisni od števila sodelujočih občin.

### **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. Nekatere od njih se podrobneje ukvarjajo prav z načrtovanjem širših mestnih območij in prometnih ali problemskih regij. Tudi ministrstvo, pristojno za prometno politiko, uveljavlja širitev pristopa celostnega načrtovanja prometa na regionalno in državno raven. Obe navedeni instituciji dodelitev sredstev za naložbe v promet vse pogosteje pogojujeta prav z obstojem področnega strateškega dokumenta, ki sledi načelom celostnega prometnega načrtovanja. RCPS pa je skoraj nujna, če želite v svoji regiji upravljati in merljivo zmanjšati uporabo avtomobilov in obseg tovornega prometa, število smrtnih žrtev na cestah ter vpliv prometa na okolje, ne nazadnje pa jo spremeniti v bolj konkurenčno in privlačno.

### **V čem je regionalna raven načrtovanja drugačna?**

- Povezuje in nadgrajuje občinske celostne prometne strategije.
- Dodaja novo raven načrtovanja prometa.
- Krepi sodelovanje med občinami in drugimi deležniki.
- Krepi sodelovanje lokalne in regionalne ravni z nacionalno.

### **Strinjamo se z idejo – kaj lahko naredimo?**

O RCPS se najprej pogovorite s ključnimi deležniki v regiji. Poskrbite, da bodo župani, vodstva občin ter zaposleni na regionalni razvojni agenciji in v občinskih upravah znotraj regije spoznali smisel, obenem pa tudi koristi tega pristopa. Koristne nasvete in usmeritve za vaše delo najdete tudi na spletnem mestu Slovenske platforme za trajnostno mobilnost. Povezujte se z regijami, ki imajo na tem področju že izkušnje, in pritegnite sosednje občine, da se skupaj spoprimate z izzivi prometa.

### **Kaj pa, če v naši regiji že imamo regionalno 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 in poveže ključne ljudi, ki se ukvarjajo s tem področjem. Če se v prvi RCPS ukrepi še ukvarjajo s pretočnostjo cest in zagotavljanjem parkirišč, postanejo naslednje strategije bolj ambiciozne pri spodbujanju alternativ avtomobilom, postopnem omejevanju prostora za osebne avtomobile in tovornjake ter nižanju hitrosti. Več izkušenj ima regija, lažje sprejme tudi bolj ambiciozne (in zato učinkovite) ukrepe, kar je še eden od razlogov, da je vsaka naslednja RCPS praviloma uspešnejša od prejšnje.

#### **7 TEŽAV, KI NAS LAHKO USTAVIJO NA POTI DO CILJA**

Rezultati analize obstoječe prakse celostnega prometnega načrtovanja v Sloveniji opredeljujejo nekaj ponavljajočih se težav oziroma neučinkovitih pristopov:

1. **Politiki niso naklonjeni strateškemu načrtovanju**, saj ne daje takojšnjih rezultatov in presega trajanje posameznega mandata.
2. **Občine iz regije poskušajo ohraniti stare pristope** – ob vzpostavljanju celostnega pristopa k načrtovanju prometa investirajo tudi v tradicionalne pristope. Včasih svoje aktivnosti omejijo le na enostavne ali najbolj všečne ukrepe. Nekatere občine vztrajajo pri pripravi prometnih modelov, čeprav ti niso smiselni del strateškega načrtovanja in priprave celostnih prometnih strategij.
3. **Primanjkuje vam usposobljenih strokovnjakov**, ki so sposobni nadgraditi tradicionalni pristop k načrtovanju prometa.
4. **Procesi prometnega in prostorskega načrtovanja v regiji ne potekajo usklajeno** – občine pogosto ne poznajo načrtov in aktivnosti drugih občin v regiji, tudi njihovi strateški dokumenti so neusklajeni.
5. **Pozabite na spremljanje in vrednotenje učinkov** – eden ključnih elementov vsake celostne prometne strategije je načrt spremljanja in vrednotenja, ki zagotavlja učinkovito usmerjanje razpoložljivih sredstev in učenje na podlagi preteklih izkušenj.
6. **Pripravlavec RCPS nima izkušenj z vključevanjem javnosti** ali pa ne vključi ustreznih strokovnjakov, zato ključni segmenti javnosti ne razumejo koristi RCPS in je ne podpirajo.
7. **Pri najemu zunanje strokovne podpore regija ni izbrala ustrezne ekipe** – najeli ste premalo usposobljene strokovnjake, ki so vam pripravili splošen dokument brez upoštevanja razmer v vaši regiji.

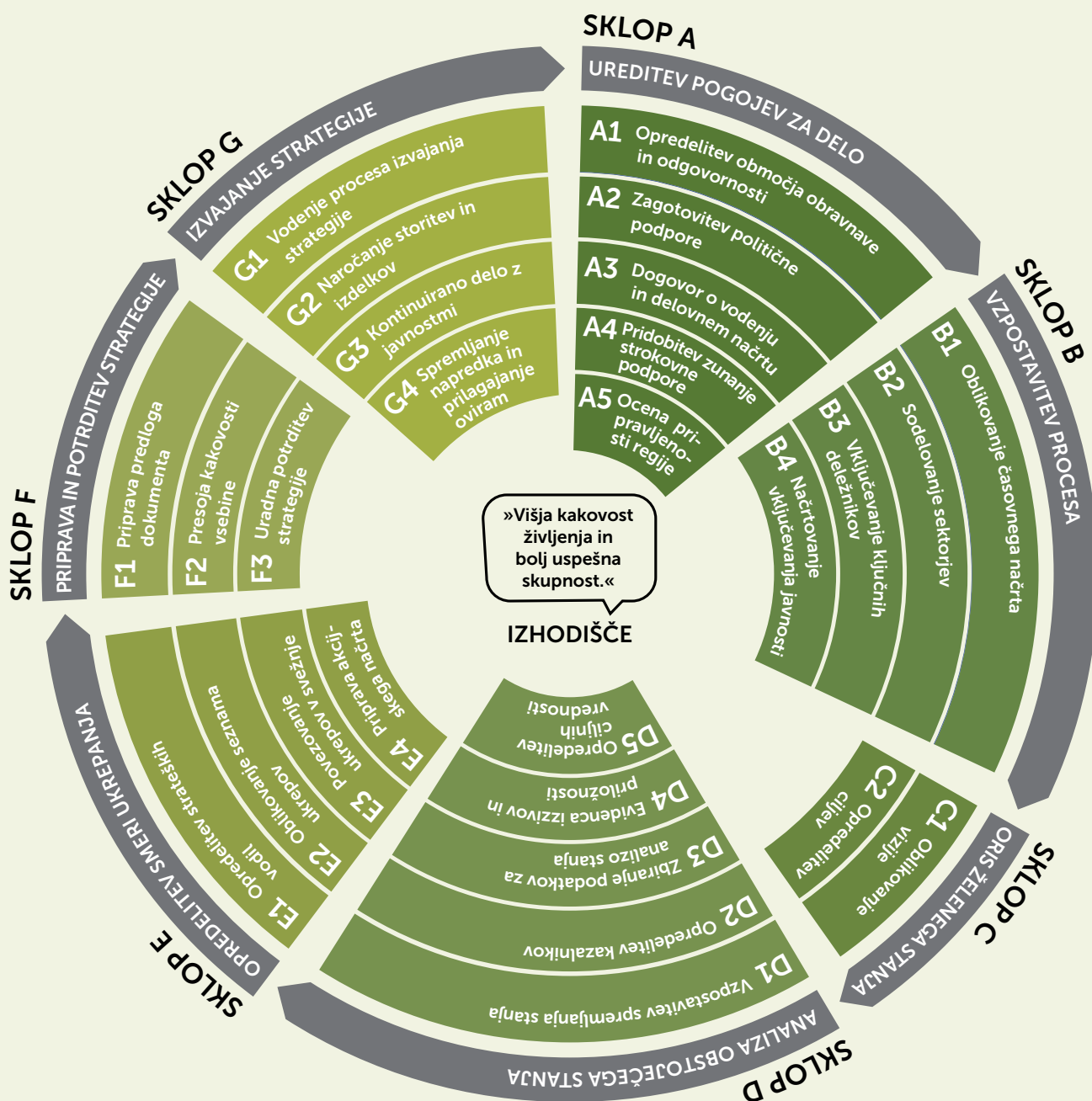
#### **UPORABNI VIRI**

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu [sptm.si](http://sptm.si), vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

➔ EU Urban Mobility Observatory [urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/index\\_en](http://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/index_en)

➔ Slovenska platforma za trajnostno mobilnost [sptm.si](http://sptm.si)

## Shematska predstavitev ključnih korakov priprave regionalne celostne prometne strategije



# Priprava regionalne celostne prometne strategije

---

**Priprava regionalne celostne prometne strategije je kompleksen proces, ki je povezan s številnimi organizacijskimi, političnimi in kontekstualnimi tveganji. S tega vidika sta nujni dobra priprava in z njo jasna vizija, po kakšnih korakih bo proces izpeljan. Smernice zato predlagajo najbolj smiselno sosledje ključnih korakov in vse ključne aktivnosti znotraj njih.**

- A – Ureditev pogojev za delo
- B – Vzpostavitev procesa
- C – Oris zelenega stanja
- D – Analiza obstoječega stanja
- E – Opredelitev smeri ukrepanja
- F – Priprava in potrditev strategije
- G – Izvajanje strategije





# SKLOP A:

## Ureditev pogojev za delo

---

**Na začetku procesa priprave regionalne celostne prometne strategije moramo postaviti temelje za uspešno pripravo in poznejše uresničevanje začrtanega procesa. Dober rezultat bomo lažje dosegli, če bomo jasno opredelili območje obravnave in odgovornosti, poskrbeli za dobro ekipo, politično podporo, učinkovito koordinacijo deležnikov ter seveda za razumevanje vsesplošnega prizadevanja v naši regiji.**

A1: Opredelitev območja obravnave in odgovornosti

A2: Zagotovitev politične podpore

A3: Dogovor o vodenju in delovnem načrtu

A4: Pridobitev zunanje strokovne podpore

A5: Ocena pripravljenosti regije

## A1: Opredelitev območja obravnave in odgovornosti

RCPS obravnava vse tiste izzive prometa v določeni prometni ali problemski regiji (pa tudi potrebe deležnikov in različnih segmentov javnosti), ki presegajo pristojnosti posamezne občine. Ker pa se veliko poti ne konča (niti ne začne) znotraj meja regije, moramo pri opredelitvi območja obravnave upoštevati tudi širše območje sosednjih regij. V tem pomenu je priporočljivo, da v nadaljnjem procesu predvidimo sodelovanje s temi regijami in si tako zagotovimo usklajevanje o zadevah skupnega interesa (denimo financiranje ukrepov, javni prevoz potnikov, tovorni promet in skupne pobude za nacionalno raven načrtovanja).

### **V fazi opredelitve območja obravnave in odgovornosti izvedemo naslednje aktivnosti:**

- Dogovorimo tip in obseg regije (prometna ali problemska), za katero bomo pripravili RCPS.
- V območje obravnave vključimo vse občine obravnavane regije.
- Vzpostavimo sodelovanje s sosednjimi regijami.
- Poskrbimo, da se bomo pri pripravi RCPS osredotočali predvsem na izzive prometa v regiji, medtem ko se v lokalne in nacionalne izzive ne bomo poglobljali.

### **PROMETNA ALI PROBLEMSKA REGIJA?**

Različne pristope združevanja občin pri izdelavi RCPS je ministrstvo, pristojno za prometno politiko, določilo z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju. Zato so se v Sloveniji pilotne RCPS ukvarjale z različnimi tipi regij. Večina jih je temeljila na sodelovanju občin v okviru prometne regije ali prevladujočih dnevnih prometnih tokov – taka sta primera strategij za goriško regijo in ljubljansko urbano regijo, medtem ko je RCPS koroške regije primer strategije za razvojno regijo. Primer strategije, ki se je osredotočila na problemsko regijo, pa predstavlja RCPS za širše območje Julijskih Alp. To območje se v zadnjih letih uveljavlja kot ena vodilnih turističnih destinacij v Sloveniji, kjer turistični obisk iz leta v leto narašča, to pa s seboj prinaša vrsto izzivov, tudi s prometom in dostopnostjo. Julijske Alpe so območje, kjer morajo biti posegi v prostor in načrtovanje ter upravljanje prometa še posebej preiščeni. Odločitev za izdelavo RCPS je izhajala iz skupne potrebe občin (ki sicer sodijo v gorenjsko in goriško statistično regijo) po celoviti obravnavi prometnega načrtovanja.

## A2: Zagotovitev politične podpore

---

Odločitve o razvoju prometnega sistema regije ne moremo nagovoriti zgolj v okviru tehničnega načrtovanja. Na koncu morajo take odločitve potrditi ključni deležniki in jih sprejeti odločevalci. Skupnosti, ki so uspešno spremenile potovalne navade ljudi, so najprej dosegle prav to – sprejele so politično soglasje glede potrebnosti sprememb. V primerjavi z občinsko ravno se pri izdelavi RCPS nabor deležnikov poveča, verjetnost njihovega aktivnega sodelovanja pa zmanjša. Zato je zagotovitev politične podpore na tej ravni dodaten izziv.

### **V fazi zagotavljanja politične podpore izpeljemo naslednje aktivnosti:**

- Poskrbimo za sprejetje odločitve za pripravo RCPS, ki jo podpirajo vse občine v regiji. Županom, občinskim upravam in občinskim svetom predstavimo pobudo o začetku priprave.
- Zagotovimo razumevanje in politično podporo novim pristopom k načrtovanju prometa.
- Poskrbimo za podpis dogovora o sodelovanju pri pripravi in sofinanciranju RCPS.
- Preverimo kadrovske in finančne pogoje za pripravo RCPS.

### **ZAGOTAVLJANJE POLITIČNE PODPORE NA REGIONALNI RAVNI**

V Sloveniji nimamo formalno vzpostavljene oblike upravljanja in načrtovanja na ravni regije, zato je zagotavljanje politične podpore lahko zelo trd oreh. Glavni izziv je ozaveščanje županov in drugih odločevalcev v regiji glede koristi celostnega načrtovanja prometa. Osnovno obliko sodelovanja na tej ravni predstavljajo razvojne (statistične) regije, ki sicer niso formalizirane in nimajo neposredno voljenih predstavnikov, so pa institucije izvajanja regionalne politike v vseh dvanajstih razvojnih oziroma statističnih regijah. Organi razvojnih regij so glavna točka srečevanja odločevalcev občinske ravni s ključnimi deležniki v procesu priprave RCPS. Najpomembnejše dokumente, regionalne razvojne programe in dogovore za razvoj regij potrjuje svet regije, ki ga sestavljajo župani vseh občin. Drugi pomembni organ odločanja je razvojni svet regije, v katerem so poleg županov še predstavniki združenj gospodarstva in nevladnih organizacij. Srečanja v okviru obeh svetov so zato priložnost, da lahko na enem mestu izpeljemo informiranje in ozaveščanje, posledično pa tudi zagotovimo politično podporo pripravi in izvajanju RCPS.

## A3: Dogovor o vodenju in delovnem načrtu

---

Proces priprave in uresničevanja RCPS je kompleksen, saj zahteva dobro koordinacijo ter zagotovljene človeške in finančne vire. Zato moramo najprej oblikovati odgovorno ekipo, ki bo lahko učinkovito koordinirala pripravo in izvajanje strategije, obenem pa tudi skrbela za krepitev znanj in izkušenj, potrebnih za celostno načrtovanje prometa. Proces bo vodil koordinator, glavno delo pa bodo opravili izvajalci zunanje strokovne podpore (imenujemo jih tudi »pripravljalci«). V vse korake bo vključena ožja delovna skupina, sestavljena iz predstavnikov občinskih uprav vseh vključenih občin, v posamezne ključne korake pa bodo vključeni še člani širše delovne skupine, sestavljene iz ključnih deležnikov iz vseh drugih pomembnih organizacij.

Koordinacijo procesa bo izvajal predstavnik regionalnega centra mobilnosti ali predstavnik regionalne razvojne agencije (imenujemo ga »koordinator«) skupaj z namestnikom in še enim do tremi sodelavci (skupaj 2 do 5 ljudi). Koordinacija bo vključevala vodenje priprave, izvajanja in spremljanja učinkov RCPS ter komuniciranje z ožjo in širšo delovno skupino ter pripravljavci. Koordinator naj ima izkušnje s celostnim načrtovanjem prometa, še posebej pomembne pa bodo njegove sposobnosti vodenja ter zagotavljanja politične podpore.

Koordinator najprej pridobi sklepe županov sodelujočih občin v zvezi s pristopom k izdelavi RCPS in vzpostavi sodelovanje s pripravljavcem strategije (potek pridobivanja je opisan v Koraku A4). Koordinator in pripravljavec nato oblikujeta ožjo delovno skupino, ki bo vključena v vse aktivnosti priprave in izvajanja RCPS. V okviru ožje delovne skupine nato pripravijo delovni načrt, ki bo omogočil transparentnost in dobro koordiniranost sodelujočih znotraj vseh korakov. Delovni načrt naj bo dovolj prožen, da ga bo mogoče v nadaljevanju prilagajati dejanskim potrebam.

### **Med pripravo delovnega načrta in organizacije vodenja opravimo naslednje aktivnosti:**

- Določimo koordinatorja procesa in njegove sodelavce.
- Pridobimo zunanjo strokovno podporo (glej Korak A4).
- Oblikujemo ožjo delovno skupino iz predstavnikov vseh vključenih občin.
- Pripravimo delovni načrt z mejniki priprave vsebin in potrditve 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.

### KOORDINATOR PROCESA PRIPRAVE RCPS

Proces naj koordinirajo zaposleni v Regijskem centru mobilnosti (RCM). Če razvojna regija nima takšnega centra, naj vlogo koordinatorja prevzame ustrezno usposobljena oseba iz regionalne razvojne agencije (mora imeti izkušnjo s sodelovanjem pri pripravi vsaj ene celostne prometne strategije na občinski ali regionalni ravni). Če se RCPS nanaša na problemsko regijo, ki ozemeljsko pokriva več razvojnih regij, naj vsaka prispeva po enega koordinatorja, eden med njimi pa naj prevzame vodenje.

Koordinator je član in hkrati tudi vodja ožje delovne skupine za pripravo RCPS. Njegove osnovne naloge so zagotavljanje politične podpore, ureditev potrebnih formalnosti vseh sodelujočih občin in izvedba postopka izbire pripravljavca RCPS. V nadaljevanju procesa koordinator skrbi za sodelovanje s pripravljavcem in za koordinacijo vseh sodelujočih občin. Prav te podpira pri medsebojni komunikaciji in internem vključevanju sodelavcev v proces priprave. Njegove naloge po sprejetju RCPS pa so skrb za izvajanje strategije, spremljanje obveznih kazalnikov in poročanje o izvedenih ukrepih.



## A4: Pridobitev zunanje strokovne podpore

---

Po vzpostavitvi ožje delovne skupine moramo z ustreznim postopkom izbire poskrbeti še za potrebno zunanjo strokovno podporo – kvalificirane pripravljavce strokovnih vsebin v RCPS, ki bodo poskrbeli za izvedbo nadaljnjih korakov. Preverimo tudi finančne vire, ki jih lahko namenimo zunanji strokovni podpori (lastne ali možnosti za sofinanciranje z nacionalnimi ali evropskimi sredstvi), kot so državni proračun, kohezijska sredstva, nacionalni Sklad za podnebne spremembe ter sredstva različnih mednarodnih projektov in programov.

Ministrstvo, pristojno za prometno politiko, skladno s pravilnikom organizira strokovna usposabljanja za pripravljavce celostnih prometnih strategij, izdaja potrdila udeležencem in vodi evidenco usposobljenih oseb. Tovrstnih izobraževanj se udeležujejo prometni in prostorski načrtovalci ter drugi strokovnjaki, ki se ukvarjajo s celostnim prometnim načrtovanjem. Pripravljavec RCPS mora vključevati vsaj enega tako usposobljenega strokovnjaka.

Izkušnje s pripravo občinskih celostnih prometnih strategij kažejo, da prav kakovost in zavzetost pripravjavca zelo vplivata na kakovost celotnega procesa priprave ter končnega izdelka. Zato postopek izbire zunanjega izvajalca dobro pripravimo ter damo priporočilom in kadrovski sestavi ponudnika prednost pred ceno. Obenem zagotovimo, da bodo prijavljeni kadri zares 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.
- Z ustreznim postopkom izpeljemo formalni proces izbire pripravjavca.

### **UPORABNI VIRI**

*PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu [sptm.si](http://sptm.si), vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.*

➡ Pravilnik o načinu usposabljanja in imenovanja usposobljenih oseb ter vodenju evidence usposobljenih oseb za izdelavo celostnih prometnih strategij in mobilnostnih načrtov [pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV15022](http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV15022)

## A5: Ocena pripravljenosti regije

---

Samoocena je orodje, s katerim ugotovimo, kako dobro je regija pripravljena na proces načrtovanja in izvajanja RCPS. Osnovno oceno opravimo, če v regiji še nimamo izkušenj s pripravo in izvajanjem tovrstnega dokumenta. Ta korak je zelo pomemben tudi za regije, ki že imajo tovrstne izkušnje, saj lahko tako preverijo, kje bodo nujne izboljšave in na katerih dobrih praksah bodo gradile v prihodnje. Slednje regije lahko zaradi nabranih izkušenj izvedejo tudi poglobljeno samooceno.

Osnovno oceno pripravljenosti regije opravi pripravljavec s podporo koordinatorskega procesa in z ožjo delovno skupino. Na poldnevni delavnici udeleženci razpravljajo o temah, kot so obstoječi strateški dokumenti regije, dokumenti s področja načrtovanja prometa ali obstoječa paradigma načrtovanja prometa. Seznam vprašanj je zbran v Okvirju 8.

Poglobljena ocena pripravljenosti regije pa je namenjena tistim regijam, ki že imajo izkušnjo s pripravo in izvajanjem RCPS. V sklopu te aktivnosti regije najprej pregledajo do zdaj izvedene aktivnosti in zberejo podatke o učinkih izvajanja strategije. Pripravljavec izdelava gradiva, na podlagi katerih skupaj s koordinatorskim procesom in ožjo delovno skupino v obliki delavnice obdelajo vse ključne vidike.

Z rezultati ocene pripravljenosti regije pozneje v procesu seznanimo tudi širšo delovno skupino, v nadaljnjem procesu priprave pa tudi čim prej naslovimo opažene pomanjkljivosti. Zbrane ugotovitve nam bodo tudi sicer prišle prav pri okrepitvi politične podpore v regiji in v nadaljnjem procesu – dosežke, dobre prakse in glavne izzive bomo vključili v sklop D (Analiza obstoječega stanja), glavne ugotovljene napredke pa bomo povzeli tudi v končnem besedilu RCPS.

### **Pri oceni pripravljenosti regije na celostno prometno načrtovanje opravimo naslednje aktivnosti:**

- Preverimo procese in zmogljivosti za pripravo RCPS.
- Če RCPS ne pripravljamo prvič, v nadaljevanju ocenimo tudi naše izkušnje in učinke prejšnjih izvedb.
- Dogovorimo se, kako bomo naslovili zaznane pomanjkljivosti in načrtujemo predstavitev širši delovni skupini.
- Med procesom priprave RCPS upoštevamo ugotovitve iz ocene pripravljenosti regije, same rezultate pa vključimo tudi v Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti ter v končni dokument.

## SEZNAM VPRAŠANJ ZA OCENO STANJA V REGIJI

TEMA	VPRAŠANJA ZA RAZPRAVO
<b>Vizija razvoja regije</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ali ima naša regija opredeljeno razvojno vizijo?</li> <li>• Ali opredeljena vizija omogoča zmanjševanje obsega osebnega in tovornega motornega prometa?</li> </ul>
<b>Strateški dokumenti regije</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ali so strateški dokumenti regije vodilo pri sodelovanju občin?</li> <li>• Ali izvajanje regionalne politike sledi viziji in ciljem dokumentov ali ti nastajajo sproti, glede na politično voljo (župani, svet regije)?</li> <li>• Ali v regiji izvajamo tudi »ad hoc« oziroma politično vsiljene projekte, ki strateško ali strokovno niso utemeljeni?</li> </ul>
<b>Paradigma načrtovanja prometa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kakšen je naš sedanji pristop k načrtovanju prometa v regiji?</li> <li>• Koliko občin v regiji ima izdelano celostno prometno strategijo? Ali so v teh že opredeljeni izzivi in ukrepi na regionalni ali medobčinski ravni?</li> <li>• Koliko deležnikov na regionalni ravni je seznanjenih s konceptom celostnega prometnega načrtovanja?</li> <li>• Kaj bi bilo treba narediti, da bi deležniki na regionalni ravni posvojili načela celostnega prometnega načrtovanja?</li> <li>• Kako lahko dosežemo, da najmanj vsi deležniki, ki so aktivni na prometnem in prostorskem področju, razumejo ta koncept ter spremembe, ki jih prinaša v našo načrtovalsko prakso?</li> </ul>
<b>Sodelovanje občin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• V kolikšni meri občine sodelujejo pri pripravi tovrstnih dokumentov?</li> <li>• Kje bi takšnega sodelovanja moralo biti več?</li> <li>• Kako bi lahko okrepili to sodelovanje za potrebe priprave in izvedbe RCPS?</li> </ul>
<b>Razpoložljivi kadri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ali so kadri primerno usposobljeni za pripravo in izvajanje RCPS?</li> <li>• Ali so kadri primerno usposobljeni za spremljanje in vrednotenje RCPS?</li> <li>• Lahko stanje kadrov pred zagonom izvedbe izboljšamo? Kako?</li> </ul>
<b>Vključevanje javnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kakšna znanja in zmogljivosti imamo na voljo za izvajanje javnih posvetovanj o vprašanih prometa z različnimi javnostmi v naši regiji?</li> <li>• Ali deležniki na regionalni ravni razumejo pomen vključevanja javnosti?</li> </ul>







P  
← 100m

# SKLOP B:

## Vzpostavitev procesa

---

**Proces priprave regionalne celostne prometne strategije zasujemo na način, ki bo prilagojen razmeram v naši regiji. Ko načrtujemo časovno zaporedje naših aktivnosti, upoštevamo procese lokalnega in regionalnega političnega ter načrtovalskega konteksta, ki lahko vplivajo na proces priprave in izvajanja (upoštevamo denimo lokalne volitve). Ko vključujemo deležnike, pa razmišljamo o tem, kako bi lahko zagotovili čim bolj reprezentativno zastopanost (pa tudi različnost) vseh pomembnih pogledov – od občinskih uprav in pomembnih deležnikov do splošne javnosti.**

B1: Oblikovanje časovnega načrta

B2: Sodelovanje sektorjev

B3: Vključevanje ključnih deležnikov

B4: Načrtovanje vključevanja javnosti

## B1: Oblikovanje časovnega načrta

---

Sklopi in koraki procesa priprave RCPS so odvisni drug od drugega, zato morata koordinator procesa in ožja delovna skupina predvideti njihovo optimalno zaporedje kot tudi trajanje. Pri tem naj upoštevajo tudi načrtovalski in politični kontekst v vključenih občinah – denimo predvolilna obdobja, sprejem proračunov in postopki priprave prostorskih aktov lahko odločilno vplivajo na proces priprave RCPS. Za oblikovanje dobrega časovnega načrta moramo upoštevati veljavne načrtovalske prakse, ga uskladiti z različnimi tehničnimi in odločevalskimi procesi v vključenih občinah, regiji kot celoti in državi ter si tako zagotoviti pogoje za realno načrtovanje.

### **Med opredelitvijo časovnega načrta opravimo naslednje aktivnosti:**

- Proces uskladimo s časovnicami drugih aktivnosti na lokalni in regionalni ravni (denimo Evropski teden mobilnosti).
- Določimo časovni rok za pripravo RCPS.
- Upoštevamo »pomembne okoliščine« (denimo lokalne ali državne volitve, razpise za sofinanciranje), ki lahko upočasnijo ali pospešijo naše aktivnosti.
- Predvidimo letni pregled učinkov izvajanja, ki temelji na spremljanju kazalnikov.



## B2: Sodelovanje sektorjev

---

Izziv prometnega načrtovanja v Sloveniji je pomanjkljivo usklajevanje med različnimi organizacijami in sektorji. Različni sektorji občinske in državne ravni načrtovanja (denimo promet, prostor, okolje, sociala, gospodarstvo, varnost, zdravje, izobraževanje, informatika in podobni) bi morali biti med sabo veliko bolj povezani, obenem pa tudi bolj vključeni v proces priprave RCPS. Samo tako lahko namreč zagotovimo, da se bodo politike in ukrepi med seboj podpirali ter dopolnjevali, ne da bi prihajalo do navzkrižij med njimi. Prav zagotavljanje celostnega pristopa je osrednji izziv kakovostnega načrtovanja prometa, obenem pa tudi glavni vir inovativnosti in izboljšav.

Korak začnemo s pregledom načrtov in politik na regionalni, lokalni ter nacionalni ravni. Pozorni smo na vse tiste, ki bi lahko vplivali na celostno načrtovanje prometa v naši regiji – pregledamo cilje teh dokumentov in preverimo njihovo skladnost z obveznimi nacionalnimi cilji celostnega prometnega načrtovanja (glej Sklop C, Korak C2).

Dobro povezovanje s celostnim prometnim načrtovanjem je ključno predvsem za prostorsko načrtovanje. Ker ima slednje velik vpliv na gostoto prebivalcev in lokacije, kjer ti delajo, živijo, nakupujejo in preživljajo prosti čas, vpliva tudi na razdalje, ki jih mora posameznik prepotovati – s tem pa ima tudi velik vpliv na promet. Regije, ki uspešno spreminjajo potovalne navade ljudi v bolj trajnostni smeri, vključujejo vidik prostorskega načrtovanja v pripravo prometnih strategij, obenem pa tudi celostne rešitve prometa vnašajo v svoje razvojne dokumente (kot so regionalni razvojni programi ter regionalni prostorski plani). Podobne pristope medsebojnega sodelovanja in usklajevanja moramo vzpostaviti tudi na medregionalni ravni.

Prednosti tovrstnega usklajevanja so številne – naši razvojni dokumenti postanejo usklajeni na ravni ciljev, črpanje in poraba finančnih sredstev sta učinkovitejša, izvajanje skupnih aktivnosti je lažje, vzpostavljena sta zaupanje in razumevanje med sodelujočimi akterji (različnimi sektorji in organizacijami).

### **Med prizadevanji za povezovanje sektorjev izpeljemo naslednje aktivnosti:**

- Predstavnike različnih sektorjev lokalne, regionalne in nacionalne ravni povabimo k sodelovanju v procesu, prometne načrtovalce pa skušamo vključiti v oblikovanje drugih razvojnih dokumentov regije (denimo regionalnega prostorskega plana).
- Dogovorimo se za sestanke med prostorskimi načrtovalci in načrtovalci iz drugih sektorjev, da se lahko pomembni sektorji seznanijo tako med seboj kot tudi z načrti drug drugega.
- Poskrbimo, da so v delovne skupine vključeni predstavniki vseh pomembnih področij (denimo predstavniki regionalnih in državnih organizacij, vodstvo občin, promet, prostor, gospodarske javne službe, okolje, družbene dejavnosti, razvoj, finance).
- Organiziramo delavnico s prostorskimi načrtovalci o vzajemnih vplivih prostorskega in prometnega načrtovanja.
- Zagotovimo, da bo RCPS usklajena z vsemi nadrejenimi strategijami na področju prometa in s pomembnimi sektorskimi strategijami regionalne ravni.

## B3: Vključevanje ključnih deležnikov

Prepoznavanje deležnikov in razumevanje njihove vloge v načrtovanju prometa sta pomembna predpogoja za uspeh našega procesa. Če bomo razumeli vloge in interese ključnih deležnikov, bomo lažje predvideli tudi možna nesoglasja in priložnosti za sodelovanje, ne nazadnje tudi lažje prepoznali njihov vpliv na proces priprave RCPS. Tako jih bomo tudi lažje in učinkoviteje vključili. Trdne temelje za trajno sodelovanje s ključnimi deležniki postavimo z oblikovanjem širše delovne skupine. Da bi deležnike bolj motivirali za sodelovanje, naprosimo ministra, pristojnega za prometno politiko, da nagovori župane, njih pa, da povabijo preostale ključne deležnike za člane širše delovne skupine.

### V fazi vključevanja ključnih deležnikov opravimo naslednje aktivnosti:

- Opravimo pregled ključnih deležnikov nacionalne, regionalne in lokalne ravni, ki lahko vplivajo na kakovost RCPS.
- Poseben poudarek namenimo vključevanju odločevalcev (županov) in ključnih institucij državne ravni, ki sprejemajo odločitve o razvoju prometnega sistema (predvsem upravljavci cest in železnic ter javnega prevoza potnikov).
- Prepoznamo zapostavljene deležnike, katerih vlogo bi bilo koristno okrepiti (denimo nevladne organizacije in društva).
- Predvidimo morebitna nesoglasja med deležniki in načine, kako jih 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 RCPS kot tudi poznejših rednih letnih srečanj, namenjenih spremljanju učinkov njenega izvajanja.
- Ključne deležnike prek širše delovne skupine vključujemo od začetka do konca procesa, zlasti pa pri oblikovanju vizije, ciljev, prioritet, ciljnih vrednosti, strateških vodil ter ukrepov RCPS.

### OBLIKOVANJE DELOVNIH SKUPIN

Da bi lahko zagotovili zastopanost čim več različnih interesov, pri tem pa bi postajali opazni različni pogledi na promet, moramo v proces vključiti primerno širok nabor deležnikov. Dober – a tudi zelo specifičen in njihovem kontekstu prilagojen – primer tovrstne organizacijske strukture je sestava delovnih skupin med pripravo pilotne RCPS za območje Julijskih Alp.

NOSILEC PRIPRAVE	OŽJA DELOVNA SKUPINA	ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA
Posoški razvojni center	Javni zavod Triglavski narodni park Regionalna razvojna agencija BSC Kranj Turizem Bohinj (koordinator destinacije Julijske Alpe) Urbanistični inštitut Republike Slovenije (zunanja strokovna podpora)	Lokalne skupnosti območja Zavodi za turizem Regionalne razvojne agencije Lokalne energetske agencije Prevozna podjetja Izvajalci javnega prevoza Državne institucije (Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo)

## B4: Načrtovanje vključevanja javnosti

Z vključevanjem javnosti lahko ustvarimo pozitivno vzdušje, obenem pa pomembno povečamo kakovost, uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega načrtovanja prometa v regiji.

Vključevanje javnosti je naša temeljna dolžnost in obenem tudi osnovna zahteva direktiv EU ter mednarodnih konvencij. Med drugim tudi krepi civilno družbo in politično kulturo. Vse ključne segmente javnosti vključujemo od začetka priprave kot tudi med celotnim procesom priprave, sprejemanja in izvajanja RCPS, po potrebi pa se tudi aktivno spoprimemo z njihovimi specifičnimi pogledi. Da bi to lahko karseda dobro izpeljali, potrebujemo poseben načrt sodelovanja z njimi.

Ključne javnosti, s katerimi bomo komunicirali med pripravo RCPS, so predstavniki občin in ključnih deležnikov. Tudi splošno javnost obveščamo o poteku priprave strategije, zainteresiranim posameznikom in skupinam pa omogočamo podajanje pobud in mnenj.

### Med načrtovanjem vključevanja javnosti opravimo naslednje aktivnosti:

- Izdelamo sintezno gradivo Načrt vključevanja javnosti – komunikacijski načrt s ciljnimi skupinami, orodji in časovnim razporedom ustreznih aktivnosti informiranja ter participacije.
- Pozorni smo na primerno časovno načrtovanje dogodkov, saj lahko preveliko število komunikacijskih aktivnosti povzroči zasičenost ali celo odpor.

### KAKO INTENZIVNO BOMO VKLJUČEVALI JAVNOST?

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





# SKLOP C:

## Oris želenega stanja

---

**Z vizijo in cilji povzamemo dolgoročen pogled tako na razvoj regije kot prometa v njej. Ko imamo vizijo zelene prihodnosti oblikovano in usklajeno, smo postavili osnovo za vse nadaljnje korake, zato temu razmisleku namenimo posebno pozornost in pri tem poskrbimo za poenotenje pričakovanj čim širšega nabora deležnikov. Da bo naša vizija čim bolj operativna, jo podpremo še s cilji – z njimi namreč natančneje opredelimo ambicije naše regije.**

C1: Oblikovanje vizije

C2: Opredelitev ciljev

## C1: Oblikovanje vizije

---

V kakšni regiji želimo živeti? To je osrednje vprašanje, na katerega 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, ki povzema vse deležnikom pomembne vidike: kakovost življenja, zdravje, raba prostora in podobne.

Oblikovanje vizije bo verjetno prvi resnejši izziv, s katerim se bodo v procesu priprave RCPS srečali koordinatorski procesi ter člani ožje in širše delovne skupine – za vse skupaj bo to tudi eden prvih dogodkov znotraj procesa. Prav tako je oblikovanju vizije namenjena delavnica, na kateri ključni deležniki, na podlagi predhodno pripravljenih informacij o stanju in trendih razvoja, območju obravnave in ključnih izhodiščih, razmišljajo o dolgoročnem razvoju regije, v kateri živijo in delajo. Dobro vodenje oziroma moderiranje te delavnice bo ključno tako za uspeh tega pomembnega koraka kot tudi za nadaljnje sodelovanje ključnih deležnikov.

### **V fazi oblikovanja vizije izpeljemo naslednje aktivnosti:**

- V proces povabimo člane ožje in širše delovne skupine.
- Organiziramo delavnico in poskrbimo za temo primerno moderiranje dogodka.
- Na delavnici širšo delovno skupino seznanimo s procesom priprave RCPS in ji predstavimo vlogo vizije.
- Na podlagi sodelovanja oblikujemo osnutek vizije in o njem razpravljamo z udeleženci.
- Poskrbimo za javno razpravo o osnutku vizije.
- Pripravimo končno vizijo RCPS ter jo komuniciramo ključnim deležnikom in širši javnosti.



## C2: Opredelitev ciljev

---

Na delavnici za oblikovanje vizije opredelimo tudi cilje oziroma opis konkretnih izboljšav, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem RCPS. Za lažje in učinkovitejše delo imamo v Sloveniji na nacionalni ravni pripravljen tudi zbir obveznih ciljev. Z njihovo pomočjo usklajujemo ambicije na ravni regij s prizadevanji na nacionalni ravni.

S tega vidika so regije zavezane k doseganju naslednjih sedmih nacionalnih ciljev celostnega prometnega načrtovanja:

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

V primeru, da stanje v regiji zahteva dodatne cilje, nabor razširimo oziroma obvezne cilje dopolnimo. Na delavnici ugotovimo, kako se cilji navezujejo na opredeljeno vizijo. Po potrebi jih tudi prilagodimo posebnostim v naši regiji. Pri opredeljevanju ciljev upoštevamo, da cilji RCPS niso povezani le s prometom, temveč nagovarjajo številne izzive, na katere promet pomembno vpliva. Proces zaključimo tako, da cilje razvrstimo po pomembnosti – na podlagi pomena posameznega cilja za regijo.

### **V fazi opredeljevanja ciljev RCPS poskrbimo za naslednje aktivnosti:**

- S pomočjo razprave na delavnici poskrbimo za oblikovanje končnega nabora ciljev.
- Nacionalne cilje in predloge ciljev, ki so nastali na delavnici, pregledamo in nabor po potrebi izboljšamo.
- Na koncu cilje še prioritiziramo – razvrstimo po pomembnosti.

### PRIMER OBLIKOVANJA VIZIJE IN CILJEV

Pri pripravi vizije Celostne prometne strategije za širše območje Julijskih Alp je sodeloval širok krog deležnikov. V okviru vodenega procesa so razvili različne elemente vizije, ki so v naslednjih korakih priprave dokumenta usmerjali delo. V viziji so zapisali: *»Julijske Alpe so vsem generacijam dostopen prostor, ki s 'triglavo' integriranim sistemom trajnostne mobilnosti omogoča kakovost bivanja in svobodo gibanja domačinom ter obiskovalcem.«* Kot povezovalni in simbolni element območja so določili goro Triglav, saj je bila njegova simbolna vloga prepoznana na treh ravneh – kot simbol na lokalni, regionalni in (med)državni ravni, kot simbol povezanosti območja ob tromeji in kot simbol stebrov trajnostne mobilnosti.

Pri pripravi ciljev so deležniki uporabili obvezne cilje, predpisane s strani države, vendar so jih smiselno dopolnili v skladu s specifikami območja obravnave.

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

Dodali so jim dva dodatna cilja, ki odražata specifične izzive v regiji:

- VIII. Prenos določenih pristojnosti pri načrtovanju in upravljanju mobilnosti na regionalno raven.
- IX. Turizem je pomemben element načrtovanja trajnostne mobilnosti v regiji.





# SKLOP D:

## Analiza obstoječega stanja

---

**Prvi korak h konkretnemu ukrepanju je razumevanje trenutnega stanja v regiji. Za to bomo morali najprej zbrati prave podatke, da se ne bi odločali na podlagi napačnih spoznanj ali pa izgubljali časa in sredstev z zbiranjem nepotrebnih informacij. V povzetek ugotovljenega vključimo evidenco ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti ter prioritet za obravnavo. Pripravimo ga v obliki, ki je razumljiva deležnikom in širši javnosti.**

D1: Vzpostavitev spremljanja stanja

D2: Opredelitev kazalnikov

D3: Zbiranje podatkov za analizo stanja

D4: Evidenca izzivov in priložnosti

D5: Opredelitev ciljnih vrednosti

## D1: Vzpostavitev spremljanja stanja

---

Izbor in merjenje kazalnikov, ki opisujejo trenutno stanje, omogočata razumevanje izzivov v regiji ter na podlagi teh izbor pravih ukrepov. S tem pa se spremljanje, merjenje in vrednotenje šele začnejo – od tega trenutka bo prav spremljanje izbora kazalnikov ena od pomembnih dejavnosti celostnega načrtovanja prometa v regiji.

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. Omogoča tudi vpogled v uspešnost izvajanja RCPS in učinkov njenih ukrepov.

Redno poročanje o izvajanju RCPS bo na koncu tisto, ki bo deležnike in širšo javnost obveščalo ter ozaveščalo o dosežkih in koristih, upravičilo porabo sredstev, obenem pa bo temelj odločanja o usmerjanju procesa po izteku obdobja, na katero se strategija nanaša.

**Med vzpostavljanjem prakse spremljanja kazalnikov opravimo naslednji aktivnosti:**

- Opredelimo proces upravljanja podatkov.
- Načrtujemo komuniciranje rezultatov spremljanja.





## D2: Opredelitev kazalnikov

---

Če bomo kazalnike dobro opredelili, jih bodo odločevalci, deležniki in javnost zlahka razumeli, obenem pa bomo lahko različne deležnike lažje usmerjali ter jih spodbujali 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 občutno upočasnimo proces priprave in izvajanja RCPS, ne da bi nujno prispevali k njeni učinkovitosti in natančnosti. Pri pripravi širšega nabora kazalnikov zato izhajamo iz ciljev, ki smo jih opredelili.

Iz širšega nabora izberemo tiste kazalnike, za katere ocenimo, da jih bomo lahko spremljali. Pri tem poskrbimo, da naš izbor kazalnikov vključuje tudi naslednje obvezne kazalnike za spremljanje učinkov regionalnih celostnih prometnih strategij:

- Izpusti CO<sub>2</sub> iz prometa v regiji.
- Dnevna mobilnost potnikov v regiji.
- Obseg osebne in tovornega motornega prometa v regiji.
- Dostopnost z javnim potniškim prometom v regiji.
- Lastništvo osebnih avtomobilov v regiji.
- Izvedba ukrepov RCPS.

Za večino obveznih kazalnikov se podatki že sistematično zbirajo na ravni razvojnih regij, v primeru problemskih pa jih je potrebno preračunati na območje obravnavane regije. Zbiranje in obdelava podatkov za kazalnik Izvedba ukrepov RCPS je odgovornost koordinatorja RCPS. V okviru analize stanja zberemo tudi podatke o drugih izbranih kazalnikih, ki bolj specifično opredeljujejo stanje in trende na področju posameznega stebra načrtovanja ali opisujejo druge izzive znotraj regije oziroma pri opravljanju poti med regijami.

Ko smo seznam kazalnikov dokončno oblikovali, pripravimo še 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:**

- Na podlagi ciljev RCPS pripravimo širši nabor kazalnikov.
- Določimo izbor manjšega števila preprosto merljivih kazalnikov.
- V izbor vključimo obvezne kazalnike.
- Oblikujemo sintezno gradivo Načrt spremljanja kazalnikov z opisom metod zbiranja podatkov ter opredeljenimi odgovornostmi in finančnimi viri za redno spremljanje kazalnikov.

## D3: Zbiranje podatkov za analizo stanja

---

Naloga analize stanja na regionalni ravni je kvantifikacija izbranih kazalnikov in širša analiza pomembnih vsebin. Glavna pozornost naj bo namenjena načrtovalskim procesom, infrastrukturi in potovalnim navadam na regionalni ravni. Pri načrtovanju nas zanimajo glavni demografski, prostorski, okoljski in ekonomski procesi v regiji, sodelovanje občin, regije in države na področju (celostnega) prometnega načrtovanja ter usklajevanje njihovih celostnih prometnih strategij in prostorskih načrtov. Pri aktivni mobilnosti nas zanima omrežje povezav v regiji in prometni tokovi po njih ter njihova navezava na državno omrežje. Na področju javnega potniškega in cestnega motornega prometa so to medobčinske povezave in tokovi, povezanost regijskega središča z zaledjem in povezave s sosednjimi regijami (v Sloveniji ali sosednjih državah), medobčinski ukrepi upravljanja parkiranja, upravljanje dostopnosti in tranzita ter umirjanje prometa. Na področju tovornega prometa raziščemo medobčinsko upravljanje (tranzitnih) tokov in parkiranje. V problematikah regijah podrobneje preverimo prometne izzive, ki opredeljujejo našo regijo (denimo turizem ali pa dnevne migracije).

Podatke za analizo stanja zbiramo s kabinetnim in terenskim delom, s katerim zabeležimo tudi obstoječe pogoje, izzive in priložnosti po področjih, ki jih opredeljujejo različni prometni načini. V precejšnji pomoč pri tem nam bodo izdelane občinske celostne prometne strategije v regiji in drugi strateški dokumenti.

Nadaljujemo z izvedbo intervjujev s široko paleto deležnikov. Z intervjuji pridobimo pomembne podatke za razumevanje prometa, mobilnosti in dostopnosti, česar nam ne morejo zagotoviti terenske in druge analize. Pri izboru sogovornikov izhajamo iz članov ožje in širše delovne skupine ter nabora deležnikov, ki smo ga izdelali v okviru aktivnosti Sklopa B. Poglobljeni intervjuji naj obsegajo vprašanja glede obstoječih izzivov in prednosti na področju prometa, 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 regiji na splošno. Pripravimo skupne zaključke intervjujev za posamezne prometne podsisteme.

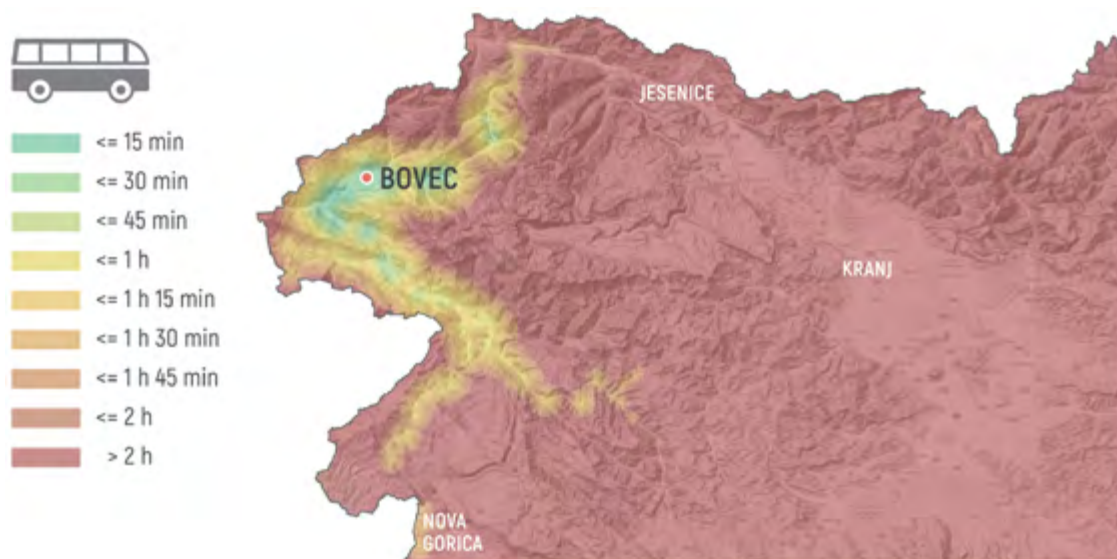
Nazadnje ocenimo še vpliv širšega okvira. Čeprav se osredotočamo na svojo regijo in zato pregledamo ključne dokumente na regionalni ravni (denimo regionalni prostorski plan, regionalni razvojni program in druge usmeritve glede razvoja v regiji, dokumente občin in lokalnih iniciativ, ki naslavlja izzive prometa, 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 državne načrte ali evropske dokumente in sklade). Zelo nam bo koristilo tudi, če bomo imeli jasno sliko o dejavnostih sosednjih regij in jih bomo smiselno vključili v pripravo naše RCPS.

### **Med zbiranjem podatkov za analizo stanja izpeljemo naslednje aktivnosti:**

- Pridobimo podatke, ki kvantificirajo stanje izbranih kazalnikov.
- Pregledamo dostopno dokumentacijo, analize, strategije in poročila.
- Opravimo terenske ogleda in meritve.
- Izvedemo intervjuje s široko paleto deležnikov.
- Pripravimo oceno vpliva širšega okvira.

### ANALIZA DOSTOPNOSTI Z JAVNIM PREVOZOM

Za potrebe regionalne celostne prometne strategije za območje Julijskih Alp so, med drugim, pripravili analizo dostopnosti naselja Bovec z javnim prevozom iz ključnih regionalnih središč. Analiza je upoštevala potovanja tako z avtobusom kot tudi z vlakom. Dostopnost so ocenili kot povprečni čas potovanja za vsako uro, ki so jo beležili med 6. in 18. uro, v čas potovanja pa so všteli tudi čakanje na avtobus (oziroma vlak) in čas za morebitni prestop. Prikaz dostopnosti so pripravili v 15-minutnih intervalih, vse do dostopnosti znotraj 120 minut.



Primer prikaza dostopnosti naselja Bovec z javnim prevozom (RCPS za širše območje Julijskih Alp, oblikovanje infografike Jaka Modic in Ivana Kadivec)

## D4: Evidenca izzivov in priložnosti

Ugotovitve analize stanja zapišemo v obliki dosežkov, izzivov in priložnosti ter poskrbimo za uravnoteženo obravnavo vseh prometnih načinov. Ves čas moramo biti pozorni na to, da upoštevamo opredeljeno vizijo, zastavljene cilje in kazalnike. Organiziramo posebno predstavitev, kjer s člani ožje in širše delovne skupine razpravljamo o ugotovljenih izzivih ter priložnostih. Tako tudi opredelimo in dokončno potrdimo prioritete – prednostne izzive in priložnosti, ki jih mora naša regija 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 sintezno gradivo Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti. V osrednjem delu poročila opredelimo ugotovljene ključne dosežke, izzive in priložnosti ter izbrane prioritete regije po posameznih stebrih RCPS. Stebri predstavljajo osnovno strukturo končnega dokumenta in obravnavajo ključne potovalne načine v regiji (javni prevoz, kolesarjenje, hoja in avtomobilski promet), po potrebi pa tudi druge prometne podsisteme (denimo tovorni promet) in za upravljanje prometa pomembne teme. Znotraj stebrov naslovimo teme, kot sta prestopanje (mobilnostne točke in druge regionalno pomembne prestopne točke) ali upravljanje prevoza tovora (parkiranje tovornih vozil). Turizem, zavarovana območja in čezmejnost lahko obravnavamo kot horizontalne teme z aktivnostmi v različnih stebrih. Po potrebi dodamo tudi druga področja, ki tradicionalno niso del prometnih strategij (denimo digitalizacija ali elektrifikacija). Vse stebre naj povezuje krovni, ki obravnava celostno prometno načrtovanje v regiji.

### Med evidentiranjem ključnih izzivov in priložnosti izvedemo naslednje aktivnosti:

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

### OPREDELITEV KLJUČNIH DOSEŽKOV IN IZZIVOV

Na podlagi analize stanja so v okviru RCPS koroške regije opredelili pet ključnih izzivov, ki se tudi sicer izkazujejo kot pomembni izzivi večine regij:

1. Prometni sistem, osredotočen na osebni avtomobilski promet.
2. Neustrezna povezanost regije z osrednjo Slovenijo.
3. Nekonkurenčnost javnega prevoza v regiji in povezav s sosednjimi regijami.
4. Razdrobljenost načrtovanja in ukrepanja.
5. Odsotnost pregleda nad področjem prometa.

Opredelili so tudi dva pomembna dosežka, na podlagi katerih so pripravili načrt aktivnosti. Prvi obsega vzpostavljeno učinkovito sodelovanje med občinami v regiji, pri katerem igra pomembno vlogo regionalna razvojna agencija (RRA Koroška). Drugi pa obsega dobro sodelovanje in povezovanje s sosednjimi območji v regiji pri premagovanju prometnih izzivov, kar je potekalo tako v Sloveniji kot tudi čezmejno.

## D5: Opredelitev ciljnih vrednosti

---

Ker smo pridobili podroben vpogled v razmere na področju prometa v regiji, lahko v predhodnih korakih opredeljene cilje RCPS 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 zavezujoči element RCPS, 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 RCPS opredelimo eno ali več ciljnih vrednosti.
- Zagotovimo, da je zapis posamezne ciljne vrednosti jasen, merljiv, navdihujoč, realen in časovno opredeljen.
- Na podlagi opredeljenih ciljev še enkrat ocenimo realnost zastavljenih ciljnih vrednosti. Po potrebi zapise popravimo.





# SKLOP E:

## Opredelitev smeri ukrepanja

---

**Opredelitev strateških vodil in izbira ukrepov predstavljata osrednji in zato tudi kritični del priprave regionalne celostne prometne strategije, saj bosta odgovorila na vprašanje, kako bomo uresničili vizijo in dosegli zastavljene cilje. Ko bomo opredelili in kvantificirali strateška vodila ter iz seznama možnih ukrepov izluščili najustreznejše, bomo v nadaljevanju poskrbeli še za povezovanje izbranih ukrepov v operativno najbolj smiselne svežnje ter si tako postavili trdne temelje za učinkovito ukrepanje. Proces bomo zaključili z zunanjo presojo kakovosti dokumenta in pripravo podrobnega akcijskega načrta.**

- 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 ob razumevanju razkoraka med današnjim stanjem v regiji in postavljeno vizijo ter cilji. Posamezno strateško vodilo izhaja iz več ciljev RCPS in odraža prioritete na ravni regije. Prav zato strateška vodila vzpostavljajo podlago za odločanje o najprimernejših rešitvah.

Strateška vodila odražajo ambicije posameznih stebrov RCPS in obenem izražajo pristop, ki mu bomo sledili pri doseganju ciljev. Opredelimo jih zelo stvarno in obenem razumljivo za vse deležnike. Upoštevajo naj splošna dejstva, lokalne in regionalne izzive, dosežke in ambicije ter dobre prakse od drugje. Vsako vodilo opremimo tudi s kvantifikacijo ambicij (denimo spremembo v deležu potovalnega načina v obravnavanem obdobju), ki jasno opredelijo raven želenih sprememb. Za steber »Javni prevoz« bi lahko bilo strateško vodilo »Zagotavljanje kakovostnega javnega prevoza z urejanjem frekventnih, varnih, udobnih, cenovno dostopnih in direktnih povezav med ključnimi cilji poti«. Kvantifikacija tega vodila pa bi se lahko glasila »Povečanje deleža uporabe javnega prevoza pri poteh na delo s 5 % leta 2023 na 15 % 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 RCPS. Pomagajo nam lahko tudi pri uvedbi tistih ukrepov, ki so lahko ob prvi izvedbi sprejeti kot sporni. Opredeljena vodila zapišemo v sintezno gradivo Pregled strateških vodil.

Pred nadaljevanjem procesa moramo izvesti prvo fazo presoje kakovosti sinteznih gradiv, zato ministrstvo, pristojno za prometno politiko, zaprosimo za dodelitev presojevalca kakovosti. Potek presoje kakovosti je podan v Koraku F2.

### **Pri opredelitvi strateških vodil opravimo naslednje aktivnosti:**

- Oblikujemo strateška vodila, s katerimi opredelimo ambicije za vsak steber RCPS.
- Preverimo, ali so strateška vodila skladna s postavljenimi prioritetami.
- Preverimo, ali so strateška vodila zapisana tako, da jih bodo razumeli vsi deležniki.
- Predlog strateških vodil uskladimo z ožjo in širšo delovno skupino.
- Pripravimo sintezno gradivo Pregled strateških vodil.
- Ministrstvo, pristojno za prometno politiko, zaprosimo za dodelitev presojevalca kakovosti.
- Sodelujemo pri izvedbi prve faze presoje kakovosti RCPS.



## KAKO SE ZAPISI AMBICIJ POVEZUJEJO MED SEBOJ?

Izkušnje kažejo na zelo različno razumevanje hierarhije posameznih elementov celostnih prometnih strategij – vizije, ciljev, stebrov in ukrepov. Spodnji prikaz predstavlja primer podrobnejše opredelitve hierarhije teh elementov znotraj enega od stebrov RCPS koroške regije.

STEBER	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	PRIMERI SVEŽNJEV UKREPOV
»Hoja in kolesarjenje.« (Podani so zgolj primeri za področje kolesarjenja.)	»Na celotnem območju regije bodo vzpostavljeni pogoji za uveljavitev kolesarjenja kot optimalnega načina potovanja pri vsakodnevnih poti na delo, pa tudi za rekreacijo. Tako bo kolesarjenje dobilo pomembnejšo vlogo v regiji, ki jo bo podpiralo tudi povečevanje deleža električnih koles.«	»Povečanje dolžine kolesarskega omrežja v občinah Slovenj Gradec, Ravne na Koroškem, Dravograd in Prevalje z 71 km v 2021 na 112 km v 2026.«	»Razvoj državnega kolesarskega omrežja.« (Podrobni ukrepi na teme izgradnje omrežja in zagotavljanja informacij o omrežju.) »Povezovanje javnega potniškega prometa in kolesarjenja.« (Podrobni ukrepi na teme nadgradnje mobilnostnih točk in zagotavljanja dodatnih turističnih prevozov.)



## 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 analizo obstoječega stanja. Zdaj k izboru pristopimo konkretnije 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 regijah. Spletni mesti KonSULT in EU Urban Mobility Observatory dajeta veliko možnosti za učenje iz izkušenj drugih. Če so v regiji občine izdelale Občinsko celostno prometno strategijo, preverimo njihove akcijske načrte in iz njih povzamemo ukrepe, pomembne za regionalno raven. Lahko pa tudi navežemo stike z občino ali regijo, ki je izvajala ukrepe, podobne tistim, o katerih razmišljamo.

Ko razmišljamo o ukrepih, moramo tudi preveriti, ali imamo v regiji dovolj zmogljivosti za njihovo izvedbo. Kdo bo koordiniral 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 umakniti? Ali lahko neki 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 RCPS. 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 načrte investicij v državno infrastrukturo, scenarije in ukrepe pa preverimo tudi v okviru širše delovne skupine.

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

#### **Med izbiro ukrepov izvedemo naslednje aktivnosti:**

- Pripravimo pregled obstoječih ukrepov, ki so že vključeni v sorodne strategije (denimo regionalni prostorski plan) 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, iz akcijskih načrtov sodelujočih občin 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](http://sptm.si), vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- ➔ Vsebine o trajnostnem načrtovanju prostora in prometa [konsult.leeds.ac.uk](http://konsult.leeds.ac.uk)
- ➔ Evropska vodila za izbiro ukrepov [65c0de88.rocketcdn.me/wp-content/uploads/2016-sump-manual\\_measure-selection\\_en-1.pdf](https://65c0de88.rocketcdn.me/wp-content/uploads/2016-sump-manual_measure-selection_en-1.pdf)
- ➔ Evropski portal z vsebinami na temo trajnostne mobilnosti [urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/index\\_en](http://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/index_en)

## E3: Povezovanje ukrepov v svežnje

Izkušnje kažejo, da je vpliv izoliranih ukrepov praviloma 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 tako v ožji kot širši delovni skupini ter poskrbimo za podporo drugih ključnih deležnikov v regiji in širše javnosti.

### KAKO SO SVEŽNJE UKREPOV OBLIKOVALI V KOROŠKI REGIJI

Primer učinkovitih svežnjev ukrepov predstavljata svežnja, načrtovana v okviru RCPS koroške regije na področju dviga kakovosti ponudbe javnega potniškega prometa v regiji. Z njima bo regija izboljševala povezavo med obstoječo ponudbo medkrajevnih avtobusnih povezav in železniško povezavo na severnem delu regije.

Prvi sveženj je usmerjen v izboljšanje povezljivosti regije. Na eni strani vključuje ukrepe, kot sta nadgradnji železniške povezave Maribor–Prevalje–Pliberk in hitre avtobusne povezave koroške regije z Ljubljano (vključno s prilagoditvijo trase po izgradnji tretje razvojne osi in z mobilnostnimi točkami), na drugi pa ukrepe, kot so načrtovanje povezav do multimodalnih terminalov hitre železnice Gradec–Celovec v Avstriji ter načrtovanje in izvedba pilotnega projekta enotne čezmejnne vozovnice za javni prevoz z Deželo Koroško v Avstriji. Ta sveženj na koncu vsebuje tudi ukrepe systemskega izboljšanja ponudbe javnega potniškega prometa v regiji (z uvedbo omrežnega taktnege voznega reda ter s preglednim sistemom glavnih in napajalnih linij z dobro organiziranimi prestopnimi točkami v rednih časovnih intervalih).

Drugi sveženj se ukvarja z razvojem sistema javnega potniškega prometa in alternativnih oblik mobilnosti na redkeje poseljenih območjih regije. Vključuje načrtovanje in izvedbo pilotnih primerov prevozov na klic na turističnih in zavarovanih območjih v regiji ter povezovanje občinskih sistemov prostovoljnih prevozov starejših v enotni regijski sistem.

Z izboljšanjem ponudbe javnega prevoza, gostejšo mrežo povezav, večjo pogostostjo voženj, preureditvijo postajališč, zagotavljanjem primernih parkirnih površin za avtomobile in kolesa ter s povezavo železnice z avtobusnimi povezavami bo lahko javni prevoz v prihodnje prevzel precej večje število potnikov.

## E4: Priprava akcijskega načrta

---

Pregled vseh tistih aktivnosti, s katerimi bomo na območju regije uresničili strateška izhodišča in uravnoteženo naslovili vse potovalne načine ter prometne podsisteme, strnemo v Akcijski načrt. Pripravimo ga za obdobje sedmih let, morebitna daljša obdobja izvajanja ukrepov pa obravnavamo z le splošno predstavljenimi usmeritvami.

Akcijski načrt je sintezno gradivo, ki naj povzame cilje, ciljne vrednosti in strateška vodila ter poda podroben seznam izbranih ukrepov, razvrščenih po posameznih stebrih RCPS in združenih v svežnje. Pozorni smo na to, da v načrtu odgovorimo na vprašanja, kot so »Kdo je odgovoren za posamezen 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, stroški in viri financiranja, rok izvedbe ter opombe.

### 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, odgovorne nosilce, roke, stroške in vire financiranja.
- Sintezno gradivo Akcijski načrt preverimo in potrdimo tudi v krogu širše delovne skupine.



LP  
4462

# Bleiburg/Pliberk

At station

## Vuhred

- Sveti Vid
- Vuzenica
- Trbonjsko jezero
- Bleiburg/Pliberk**

16:12 21-09-2022

Slovenske železnice



# SKLOP F:

## Priprava in potrditev strategije

---

Obrisi naše regionalne celostne prometne 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. Ko smo pridobili pozitivno mnenje glede kakovosti dokumenta tudi s strani zunanjega presojevalca, začnemo postopke uradne potrditve strategije s strani vodstev občin in pristojnega ministrstva.

F1: Priprava predloga dokumenta

F2: Presoja kakovosti vsebine

F3: Uradna potrditev strategije

## F1: Priprava predloga dokumenta

---

Izdelamo končno besedilo predloga RCPS, ki vključuje in povzema njene ključne elemente (vizija, cilji, ciljne vrednosti, stanje, izzivi, priložnosti, prioritete, strateška vodila, ukrepi, akcijski načrt) ter strukturo stebrov. Če celostne prometne strategije v regiji ne pripravljamo prvič, potem naslovimo tudi napredek in izzive, ki smo jih zaznali med uresničevanjem dosedanje RCPS, 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 s temi Smernicami.
- Na podlagi mnenj in predlogov članov ožje in širše delovne skupine v RCPS vnesemo končne izboljšave ter izdelamo sintezno gradivo Predlog regionalne celostne prometne strategije.





## F2: Presoja kakovosti vsebine

Presoja kakovosti vsebine RCPS je obvezna in se izvaja skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju. Poteka v dveh fazah: prvič, ko imamo opredeljena strateška vodila, in drugič, ko je dokument pripravljen za obravnavo na svetu regije in na občinskih svetih. Sintezna gradiva za presajo morajo jasno predstaviti vse potrebne podatke in sporočila predhodnih faz priprave, zato druga podporna in delovna gradiva, izdelana v procesu priprave strategije, niso predmet presoje.

Presajo izvaja presojevalec kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij, ki izdelava poročilo z usmeritvami in priporočili za izboljšanje vsebine gradiv za presajo ter v zaključku vsake faze presoje izdelava neodvisno strokovno oceno gradiv in poda mnenje.

Namen presoje je izboljšati kakovost dokumenta in s tem predvidenih učinkov njegovega izvajanja. Presoja bo tudi prispevala k odpravi protislovnosti in neskladnosti med ključnimi elementi RCPS ter k doseganju nacionalnih usmeritev in zakonodaje. Pomemben namen zunanje presoje pa je tudi zbiranje dobrih praks.

### **Pri presoji kakovosti vsebine dokumenta opravimo naslednje aktivnosti:**

- Organiziramo predajo sinteznih gradiv in sestanke s presojevalcem kakovosti.
- Na podlagi priporočil po potrebi izboljšamo vsebine sinteznih gradiv.
- O izpeljanem postopku in njegovih rezultatih presojevalec poroča ministrstvu, pristojnemu za prometno politiko.

### **KATERA GRADIVA PREVERJAJO ZUNANJI PRESOJEVALCI**

V okviru obeh faz presoje kakovosti vsebine RCPS zunanji presojevalec strukturirano pregleda vsa sintezna gradiva in predlog strategije, zato morajo ti dokumenti dovolj jasno podati vse potrebne podatke in sporočila predhodnih faz priprave. Drugih podpornih in delovnih gradiv, izdelanih v procesu priprave RCPS, ne presoja, preverja pa jih predvsem z vidika izpolnjevanja minimalnih standardov.

Presoja obsega pregled naslednjih sinteznih gradiv:

- Načrt vključevanja javnosti.
- Načrt spremljanja kazalnikov.
- Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti.
- Pregled strateških vodil.
- Akcijski načrt.
- Predlog končnega dokumenta RCPS.
- Poročila o izvedbi aktivnosti za preveritev izpolnjevanja minimalnih standardov.

## F3: Uradna potrditev strategije

---

Končni predlog dokumenta, izboljššan skozi izvedbo presoje kakovosti, predstavimo občinskim svetom vključenih občin. Ustrezen status bo RCPS formalno dobila s potrditvijo in sprejemom na vseh občinskih svetih ter s soglasjem pristojnega ministra – s tem pa si bomo zagotovili tudi realne pogoje za izvajanje načrtovanih ukrepov.

### **Med potrditvijo strategije poskrbimo za naslednje aktivnosti:**

- Končni predlog RCPS predstavimo vsem občinam v regiji.
- V dokument po potrebi vnesemo morebitne manjše popravke in pripravimo končni dokument.
- Zagotovimo formalno sprejetje RCPS na občinskih svetih vseh vključenih občin in soglasje ministra, pristojnega za prometno politiko.
- Sprejem in ključne poudarke RCPS komuniciramo tako deležnikom kot širši javnosti.
- Za uvrstitev RCPS na uradni seznam veljavnih celostnih prometnih strategij ministrstvu, pristojnemu za prometno politiko, posredujemo končni dokument v elektronski obliki skupaj s sklepi občin in soglasja ministra o njenem sprejetju.







# SKLOP G:

## Izvajanje strategije

---

**Potrditev regionalne celostne prometne strategije sproži dva hkratna procesa – začnemo izvajati Akcijski načrt (kratkoročni pogled), obenem pa tudi zbirati podatke za prihodnje nadgradnje strategije (dolgoročni pogled). Pri tem bosta koristni aktivnosti predvsem spremljanje in vrednotenje, saj bomo z njima beležili napredek in izkušnje ter prepoznavali izzive. Seveda bomo morali vzporedno poskrbeti tudi za obveščanje, ozaveščanje in usklajevanje ter za široko podporo javnosti pri izvajanju strategije. Regijski centri mobilnosti bodo imeli praviloma vlogo koordinatorja izvajanja strategije, posamezne ukrepe in aktivnosti pa bodo izvajali tudi v Akcijskem načrtu opredeljeni nosilci ukrepov.**

G1: Vodenje procesa izvajanja strategije

G2: Naročanje storitev in izdelkov

G3: Kontinuirano delo z javnostmi

G4: Spremljanje napredka in prilagajanje oviram

## G1: Vodenje procesa izvajanja strategije

---

Dobra RCPS 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 od predvidenih virov financiranja, menjavi ključnih kadrov, spremembi političnega vodstva). Pogoj za to sta razumevanje in sodelovanje vseh tistih, ki so vključeni v izvajanje določenega ukrepa. Da bi uresničevanje strategije lahko uspešno vodili, moramo dobro koordinirati sodelovanje med ključnimi deležniki. 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 RCPS opravljamo naslednje aktivnosti:**

- Dogovarjamo se o vodenju postopkov in odgovornostih z vsemi sodelujočimi deležniki.
- Ocenimo tveganja in pripravimo načrt prilagajanja.
- Uresničujemo Akcijski načrt ter zagotavljamo usklajevanje med deležniki in obveščanje širše javnosti o dosežkih.
- Izvajamo redna letna srečanja, posvečena vodenju procesa izvajanja RCPS, na katerih sodelujejo koordinator procesa ter člani ožje in širše delovne skupine.



## G2: Naročanje storitev in izdelkov

---

Pomemben del izvajanja RCPS je naročanje storitev in izdelkov, ki so nujni za uresničevanje velikega dela predvidenih ukrepov. Javno naročanje je sicer zakonsko opredeljen postopek, ki ga navadno podpira specializirano osebje. Kljub temu pa naročanje inovativnih izdelkov oziroma storitev zahteva tudi sodelovanje ožje, včasih tudi širše delovne skupine. Razmislimo lahko tudi o morebitnem skupnem naročanju na regionalni ravni, zlasti kadar si tako zagotovimo ugodnejšo ceno.

Gradnji in vzdrževanju cestne infrastrukture praviloma namenjamo 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 regiji spodbudimo razvojni preboj.

V primeru javnih naročil si lahko pomagamo tudi s predlogami Evropske komisije, ki podpirajo postopke 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 in izvajanja celostnih prometnih strategij.

### Med pripravo naročil izvajamo naslednje aktivnosti:

- Ocenimo potrebe po izdelkih oziroma storitvah, ki izhajajo iz ukrepov.
- Zagotovimo sodelovanje med odgovornimi za vodenje procesov naročanja in ožjo delovno skupino.
- Opredelimo vrsto postopkov naročanja in zahtevan čas za njihovo izvedbo.
- 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 preglednost postopkov.

### UPORABNI VIRI

PDF različica smernic, ki je objavljena na spletnem mestu [sptm.si](http://sptm.si), vsebuje neposredne povezave na predlagane vire.

- ➔ Evropske predloge glede zelenega naročanja [ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)
- ➔ Evropske smernice za trajnostna javna naročila v okviru izvajanja celostne prometne strategije [urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-10/public\\_procurement\\_of\\_sump.pdf](http://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-10/public_procurement_of_sump.pdf)

## G3: Kontinuirano delo z javnostmi

---

Pri načrtovanju, izvedbi ali vzdrževanju ukrepov, ki bodo trajno spremenili življenje v regiji, predvidimo sodelovanje splošne javnosti in deležnikov. S tem bomo okrepili sodelovanje in zaupanje.

Vloga komunikacije bo pomembna ves čas priprave in izvajanja RCPS, saj bo izvedba nekaterih ukrepov neposredno vplivala na vsakodnevno življenje prebivalcev. Komunicirati moramo tudi namen priprave strategije in spremembe, 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, vzpostavimo dialog še pred začetkom izvajanja ukrepa in poskrbimo, da njihove pomisleke naslavljamo z rešitvami ter jih ozaveščamo glede namena in ciljev RCPS. Skrbimo za blažitev negativnih učinkov zaradi izvajanja določenega ukrepa (tako denimo poskrbimo za podporo gostincem, na katere vpliva dolgotrajna gradnja nove avtobusne postaje).

Skrbimo tudi za redno objavljane napredke izvajanja RCPS, prilagojene različnim javnostim, kot so splošna javnost, ključni deležniki ali politiki. Poudarjamo mejnike izvajanja ukrepov ter uresničitev zahtevnejših ukrepov praznujemo skupaj z deležniki in prebivalci.

### **Med kontinuiranim delom z javnostmi skrbimo za naslednje vidike:**

- Ciljno nagovarjamo posamezne segmente javnosti.
- V aktivnosti komuniciranja vključimo prepoznavne osebnosti iz regije.
- 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 RCPS. Med izvajanjem strategije aktivnosti spremljamo z uporabo izbora kazalnikov, s katerimi preverjamo napredek pri doseganju zastavljenih ciljev. Obvezne kazalnike poročamo ministrstvu, pristojnemu za prometno politiko.

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, obenem pa že vzpostavljamo osnove za pripravo naslednjih RCPS.

Ukrepi in učinki RCPS v praksi niso vedno takšni, kot smo si jih zamislili. Včasih so boljši, spet drugič pa slabši. Za nekatere stvari je tudi nemogoče predvideti, da se bodo zgodile. Za čim učinkovitejšo izvedbo strategije se prilagajamo morebitnim večjim spremembam, novo strategijo pa pripravimo vsakih sedem 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 člani ožje in širše delovne skupine po potrebi opravijo ustrezne prilagoditve.

### **Med spremljanjem napredka izvajamo naslednje aktivnosti:**

- Na rednem letnem srečanju analiziramo izvajanje ukrepov in doseganje ciljev RCPS – pri tem si pomagamo s spremljanjem kazalnikov.
- Zbiramo izkušnje, ki jih uporabimo pri izvajanju podobnih ukrepov v prihodnje.
- Evidentiramo področja, kjer ciljev ni bilo mogoče doseči oziroma kjer bodo zaradi dogodkov v širšem kontekstu potrebne pomembne spremembe pri pripravi nove RCPS. 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 RCPS, in presodimo, ali jih moramo vključiti v naslednjo strategijo.
- Obravnavamo spremembe v zakonodaji, pravilnikih in virih financiranja, ter presodimo, ali jih moramo vključiti v naslednjo RCPS.





Dejstvo je, da se prometni tokovi ne ozirajo na meje posameznih občin – zato tudi ne moremo pričakovati, da bo lahko posamezna lokalna skupnost sama reševala vse s prometom povezane izzive. Zaradi velike razdrobljenosti občin in očitne odsotnosti vmesne, regionalne ravni upravljanja in načrtovanja imajo občine omejene možnosti in pristojnosti glede sprejemanja odločitev, med katerimi so tudi tiste glede nekaterih ključnih elementov prometnega sistema. Številni izzivi bodo lažje rešljivi, če se bomo povezovali z ostalimi skupnostmi in z njimi usklajeno sodelovali pri nagovarjanju skupnih razvojnih izzivov.

Regionalno celostno prometno načrtovanje uvaja dodatno raven upravljanja s prometom, saj zapolnjuje vrzel med lokalno in nacionalno ravno načrtovanja. Deležnike znotraj regije povezuje pri naslavljanju izzivov, ki presegajo pristojnosti občin. V tem pomenu nudi trdno podlago za učinkovito in dolgoročno nagovarjanje strateških izzivov, ki jih posamezne občine ne zmorejo rešiti same.

**Glavne koristi celostnega prometnega načrtovanja na regionalni ravni so:**

- Krepitev sodelovanja med različnimi ravni načrtovanja.
- Preseganje izzivov kadrovske podhranjenosti majhnih občin.
- Upravljanje prometnih tokov, ki segajo prek občinskih meja.
- Vpliv na razvoj prometnih podsistemov, ki niso v pristojnosti občin.
- Nadgradnja občinskih projektov, ki imajo vpliv zunaj meja občin.