



Gradivo za nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja 2020–2030

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



Gradivo za nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja 2020–2030

C 3.2 Izboljšanje sistema celostnega prometnega načrtovanja

Avtorji: Aljaž Plevnik, Luka Mladenovič, Mojca Balant, Andraž Hudoklin, Tom Rye, Simon Koblar, Peter Zajc

Ljubljana, januar 2021 (predvidena oddaja junij 2020)

Dopolnitev: februar 2021

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

Za več informacij obiščite www.care4climate.si.

Vsak partner v projektu CARE4CLIMATE je odgovoren za strokovnost vsebin in sporočila v dokumentih in stališčih, ki jih pripravi oziroma izrazi v okviru navedenega projekta.

Gradivo za nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja 2020–2030

Namen gradiva za nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja je priprava strokovnih podlag za načrtovanje in usmerjanje aktivnosti, s katerimi bo Ministrstvo za infrastrukturo v sodelovanju z zainteresirano javnostjo spodbujalo in podpiralo uveljavitev in razvoj celostnega prometnega načrtovanja na državni, regionalni in lokalni ravni.

Gradivo vsebuje vizijo razvoja celostnega prometnega načrtovanja v Sloveniji. Sledijo pričakovani učinki programa, njegovi cilji in ciljne vrednosti. V nadaljevanju so podrobneje predstavljena področja delovanja programa. Dokument zaključuje akcijski načrt, ki opredeljuje kratko- in srednjeročne prednostne aktivnosti.

Supporting Material for National Sustainable Urban Mobility Planning Programme 2020-2030

The purpose of the document Supporting Material for National Sustainable Urban Mobility Planning Programme is to outline and direct the activities for development of integrated transport planning at national, regional and local levels led by the Ministry of Infrastructure and in coordination with other sectors, in cooperation with other interested public.

The document contains a vision for the development of Sustainable Urban Mobility Planning in Slovenia, the expected effects of the program, its objectives and target values. The document also contains areas of operation of the program in detail and an action plan, which identifies short- and medium-term priority activities.

Kazalo vsebine

1	Uvod	1
2	Razvoj gradiva.....	2
3	Vizija	3
4	Načela celostnega prometnega načrtovanja	3
5	Cilji.....	5
5.1	Izvajanje CPN	5
5.2	Razširitev CPN na državno raven.....	5
5.3	Uveljavitev celostnega načrtovanja.....	5
5.4	Povezovanje občin	5
5.5	Spremljanje napredka in kakovosti	6
6	Ciljne vrednosti.....	6
7	Področja delovanja.....	6
7.1	Usklajevanje in razvoj CPN.....	7
7.2	Pravni okvir CPN.....	7
7.3	Širitev CPN na regionalno raven.....	8
7.4	Širitev CPN na državno raven.....	9
7.5	Metodologija priprave CPN.....	9
7.5.1	Smernice za pripravo občinskih CPS	10
7.5.2	Smernice za pripravo regionalnih CPS	10
7.5.3	Podrobnejše smernice za posamezna področja CPN.....	10
7.6	Zagotavljanje kakovosti in vrednotenje.....	11
7.6.1	Presoja kakovosti CPS	11
7.6.2	Kazalniki stanja CPN.....	12
7.6.3	Observatorij mobilnosti	14
7.7	Financiranje in druge spodbude CPN.....	14
7.7.1	Finančne spodbude.....	15
7.7.2	Druge oblike spodbud.....	15
7.8	Informiranje, izobraževanje in promocija.....	15
7.8.1	Slovenska platforma za trajnostno mobilnost	16
7.8.2	Aktivnosti informiranja, izobraževanja in promocije	16
7.8.3	Evropski teden mobilnosti	16
8	Akcijski načrt.....	18

Kazalo preglednic in slik

Preglednica 6.1: Kazalniki v pristojnosti MZL.....	13
Preglednica 6.2: Kazalniki v pristojnosti občin in regij	14
Preglednica 7.1: Akcijski načrt	19

Seznam kratic in okrajšav

Kratica/simbol	Beseda ali besedna zveza	Slovenski prevod
ARSO	Agencija Republike Slovenije za okolje	
CPN	celostno prometno načrtovanje	
CPS	celostna prometna strategija	
CTN	celostne teritorialne naložbe	
DCPS	državna celostna prometna strategija	
DTMPP	Direktorat za trajnostno mobilnost in prometno politiko	
ETM	evropski teden mobilnosti	
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj	
EU	European Union	Evropska unija
JPP	javni potniški promet	
KS	Kohezijski sklad	
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo	
NPCPN	nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja	
P+R	Park and Ride	Parkiraj in se pelji
SPTM	Slovenska platforma za trajnostno mobilnost	

SURS		Statistični urad Republike Slovenije
TM		trajnostna mobilnost
UIRS		Urbanistični inštitut Republike Slovenije
ZCPN		zakon o celostnem prometnem načrtovanju

1 Uvod

Celostno prometno načrtovanje (CPN) je strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim se spodbuja trajnostni promet, v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi prometni načini in v katero se vključuje tudi javnost.

S CPN se prispeva zlasti k:

- izboljšanju učinkovitosti prometnega sistema in njegovih podsistemov;
- učinkovitejšemu upravljanju prometnega povpraševanja;
- izboljšanju dostopnosti v prometnem sistemu za vse družbene skupine zaradi enakovrednega dostopa do dobrin;
- zmanjšanju negativnih učinkov prometa na okolje in zdravje, kot so emisije toplogrednih plinov, obremenitve s hrupom in onesnaževanje zraka;
- izboljšanju kakovosti prometnih omrežij;
- povečanju kakovosti življenja in prometne varnosti.

Celostno urejen promet ne pomeni samo bolje izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev in povečanje možnosti lokalnih skupnosti, regij in države za uspešen razvoj.

Gradivo za nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja (NPCPN) je dokument, ki postavlja temelje za razvoj področja CPN, s tem pa vzpostavi okvir za uresničevanje prometne politike, ki bo v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne kohezije in varstva okolja.

Država, regije in občine morajo pri sprejemanju politik, strategij, programov, načrtov in splošnih pravnih aktov ter pri izvajanju drugih zadev iz svoje pristojnosti upoštevati njihove vplive na promet tako, da prispevajo k doseganju navedenih ciljev. Pri tem skrbijo za usklajenost odločitev iz svojih pristojnosti s celostnimi prometnimi strategijami (CPS).

CPN izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih, vse bolj pa tudi slovenskih mest in regij, ki se z izzivi prometa celostno ukvarjajo že dalj časa in uspešno uresničujejo ključna načela takega načina načrtovanja. Celostna obravnava izzivov glede prometa nadgrajuje dozdajšnje metode načrtovanja in ustrezno upošteva načela strateškega razmišljanja, vključevanja, sodelovanja in vrednotenja. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih tudi pri nas vedno več deležnikov prepoznava prednosti uporabe tega načina v lokalnem in regionalnem okolju. Ambicija tega gradiva je, da se tak način načrtovanja na lokalni ravni okrepi in čim prej začne uveljavljati tudi na regionalni in državni ravni.

CPN bo prispevalo k doseganju ciljev na področju prometa na državni ravni, ki so opredeljeni v Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030,¹ Resoluciji o nacionalnem

¹ MZI, 2017: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, dostopna na: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MZI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf>.

programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30),² nacionalnem energetske-podnebnem načrtu (NEPN),³ in k doseganju zavez, ki jih od naše države zahteva Evropska unija (EU).

Namen gradiva za nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja (v nadaljevanju: gradivo za NPCPN) je načrtovanje in usmerjanje aktivnosti, s katerimi država oziroma Ministrstvo za infrastrukturo (MZI) v sodelovanju z drugimi deležniki, člani delovne skupine za CPN, z usklajevanjem z drugimi sektorji ter v sodelovanju s tujimi strokovnjaki spodbuja in podpira uveljavitev in razvoj CPN na državni, regionalni in lokalni ravni. Gradivo za NPCPN opredeljuje vlogo in okvir delovanja pristojnih ministrstev, občin, regij, strokovnih in stanovskih organizacij ter drugih sodelujočih, vključenih v CPN na vseh ravneh. Predlaga tudi metode, ki bodo podpirale prakso CPN in bodo omogočile, da se bo ta praksa uveljavila.

Dokument v trenutni obliki je gradivo, ki bo v naslednjih letih uporabljeno predvsem za strokovno utemeljitev in obrazložitev zakonskih podlag v okviru zakona o CPN (ZCPN) in njegovih podzakonskih aktov.

2 Razvoj gradiva

Prvi tovrstni dokument v naši državi, poimenovan »Nacionalna strategija celostnega prometnega načrtovanja na lokalni ravni«, je v letu 2012 nastal v okviru projekta »Informiranje javnosti o pomenu javnega potniškega prevoza«, ki ga je financiralo MZI. Dokument je bil nadgrajen leta 2018 v okviru projekta CIVITAS PROSPERITY⁴ in poimenovan »Nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja 2018-2028«. V tem dokumentu je prevzeto poimenovanje gradivo za NPCPN.

Gradivo za NPCPN od njegovega nastanka leta 2012 nima uradnega statusa. Predvsem je delovni dokument ter vodilo MZI in delovne skupine za CPN pri razvoju CPN v Sloveniji. Po sprejetju zakona o CPN, ki bo pravno uredil področje CPN, bo gradivo za NPCPN predvidoma prevzelo vlogo strokovnih podlag NPCPN ali podobnega dokumenta na tem področju.

Z vzpostavitvijo projekta LIFE IP CARE4CLIMATE⁵ ima priprava gradiva za NPCPN pomembno usklajevalno vlogo za številne aktivnosti na področju CPN, saj se v okviru priprave gradiva za NPCPN usklajujejo številne druge aktivnosti projekta CARE4CLIMATE:

- aktivnosti delovne skupine za CPN;
- prenova »Smernic za pripravo občinskih CPS«;
- izdelava podpornih smernic CPS;
- pilotne aktivnosti na regionalni ravni CPN in sodelovanje pri pripravi smernic za pripravo regionalnih CPS;

² MZI 2017: Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, dostopna na: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MZI/Dokumenti/2f6daa7bf7/Resolucija_o_nacionalnem_programu_razvoja_prometa_do_2030.pdf.

³ MZI, 2020: Celoviti nacionalni energetski in podnebni načrt, dostopno na: https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf.

⁴ Projekt CIVITAS PROSPERITY (2016–2019) je prejel finančna sredstva iz Okvirnega programa EU za raziskave in inovacije Obzorje 2020 na podlagi pogodbe št. 690636.

⁵ Projekt LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007, 2019-2026) je sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstvi Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.

- razvoj orodja za vrednotenje kakovosti CPS;
- sodelovanje s tujimi strokovnjaki v okviru zunanje svetovalne skupine;
- sodelovanje pri prenovi Slovenske platforme o trajnostni mobilnosti in njeno vzdrževanje;
- usklajevanje z drugimi aktivnostmi projektnih partnerjev v projektu.

Za nadaljnji razvoj gradiva za NPCPN v okviru projekta CARE4CLIMATE je bila v letu 2020 izvedena celovita analiza CPN v Sloveniji. Zbrani so bili ključni kazalniki razvoja CPN, izdelan časovni pregled ter poudarjeni glavni mejniki in dejavniki razvoja CPN v Sloveniji. Analiza je temeljila na strukturiranih intervjujih s tremi pomembnimi skupinami deležnikov, ki sodelujejo v procesu priprave CPS. Največja skupina in najpomembnejši vir informacij so bili predstavniki 18 občin, ki so v zadnjih letih izdelale CPS. Druga skupina so bili predstavniki pripravljavcev CPS oziroma deset podjetij, ki so v sodelovanju z občinami izdelala CPS. Tretja skupina so bili štiri predstavniki MZI, ki so sodelovali pri pripravi in izvedbi razpisa, ki je zagotavljal sredstva za pripravo CPS, pa tudi pri nadaljnjih razpisih za financiranje ukrepov, vključenih v CPS. Izvedena analiza ponuja vpogled v kompleksnost motivacij in izzivov, ki je rezultat interakcij med temi tremi skupinami deležnikov. Ugotovljeno je bilo, da je na področju CPS in CPN kar nekaj izzivov, hkrati pa je bilo pridobljenih veliko predlogov za izboljšavo. Rezultati analize so bili vključeni v prenavo tega dokumenta, pa tudi v prenavo smernic za pripravo občinskih CPS in razvoj orodja za vrednotenje kakovosti CPS.

3 Vizija

Slovenija bo v prehodu na trajnostno mobilnost prepoznala svojo ključno priložnost, zato bo CPN postalo stalna praksa in eden osrednjih načrtovalskih stebrov države na vseh ravneh – od EU prek države in regij do občin in naselij. Spoznanje, da lokalni in regionalni prometni tokovi v veliki meri oblikujejo stanje prometa in s tem kakovost življenja v državi, bo državo spodbudilo k aktivnemu sooblikovanju državne CPS ter k pomoči pri izvajanju lokalnih in regionalnih CPS. Slovenija bo s takim načinom delovanja ohranila vodilno vlogo na tem področju v srednji in vzhodni Evropi ter postala navdih državam te regije ter ena od naprednejših držav EU na tem področju.

4 Načela celostnega prometnega načrtovanja

S CPN se spodbuja razvoj trajnostnega prometa, katerega cilj je spremeniti načine prometa v korist trajnostnim oblikam mobilnosti, ki so energetske in prostorsko bolj učinkovite ter sproščajo manj emisij toplogrednih plinov, hrupa in drugih onesnaževal od prevoznih sredstev na fosilna goriva.

Razvoj trajnostnega prometa se zagotavlja zlasti tako, da se zagotavljajo pogoji za večjo uporabo vseh oblik trajnostnega prometa, da se okrepi razvoj javnega potniškega prometa,

da se spodbujajo rešitve za oblike mobilnosti, ki bi nadomestile osebna vozila, in rešitve za druge oblike mobilnosti, ki bi omogočile doseganje ciljev iz prejšnjega odstavka.

V okviru CPN je treba prednostno zagotoviti boljši izkoristek obstoječe prometne infrastrukture in ukrepov upravljanja prometa pred vlaganji v nove infrastrukturne zmogljivosti.

Učinkovito upravljanje prometa ima pri primerljivih stroških v primeru naraščajočega cestnega prometa praviloma prednost pred zagotavljanjem novih infrastrukturnih zmogljivosti za cestni promet.

CPN temelji na načelu, da je treba vse vrste prometa obravnavati kot celoto, jih med seboj uravnotežiti in povezati v enovit prometni sistem.

Celostno načrtovanje upošteva razvojne potrebe različnih vrst prometa ter jih usklajuje z možnostmi za izvajanje investicij in upoštevanjem okoljskih zahtev in dolgoročnih podnebni ciljev, na podlagi katerih se oblikujejo med seboj skladne prometna, prostorska in okoljska oziroma podnebna politika.

Celostno načrtovanje izhaja iz vizije in ciljev razvoja prometnega sistema, s katerimi se določajo prednostna področja in presoja nabor ukrepov.

Država in lokalne skupnosti morajo zagotoviti, da se s prometnim sistemom zagotavlja ustrezna prometna dostopnost vsem prebivalcem, pri čemer se posebna skrb nameni šibkejšim udeležencem v prometu.

S CPN se zagotavlja, da je prometni sistem usklajen s potrebami ljudi po mobilnosti in potrebami gospodarstva po oskrbi oziroma transportni logistiki.

Pri CPN se upoštevajo tudi eksterni stroški vplivov posameznih vrst prometa na zdravje in okolje ter spodbuja sprejemanje ukrepov, ki pomenijo udejanjanje načela, da morajo uporabniki prometne infrastrukture v čim večji meri kriti celotne eksterne stroške prometa.

Pri načrtovanju razvoja prometa je treba zagotavljati poštene konkurenčne pogoje za vse oblike prevoza.

Načrtovanje razvoja prometa mora upoštevati smotrno rabo prostora, finančnih in energetskih virov. Zaradi ohranjanja sposobnosti okolja za ohranjanje virov mora slediti načelu najmanjše porabe virov za doseganje največjih možnih učinkov.

Pri CPN morajo država in občine ter drugi udeleženci v procesu v okviru svoje organiziranosti in pristojnosti sodelovati in se usklajevati.

Pri iskanju interdisciplinarnih rešitev in usklajevanju je treba zagotoviti, da bodo predlagane in izvedene rešitve pozitivno prispevale k boljšim pogojem za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti in da bo imela prometna varnost prednost pred pretočnostjo prometa.

Pristojni organi morajo pri odločanju in sprejemanju CPS omogočati sodelovanje javnosti tako, da je javnosti omogočeno zgodnje in učinkovito sodelovanje ter sodelovanje v okviru celotnega procesa priprave in izvajanja CPS.

V okviru sodelovanja javnosti se le-tej omogoči vpogled v vso dokumentacijo v vseh fazah priprave skladno z zakonom, ki ureja dostop do informacij javnega značaja.

5 Cilji

Cilji so v gradivu za NPCPN opredeljeni za posamezna področja delovanja. Ta sodijo v naslednje skupine:

- izvajanje CPN;
- razširitev CPN na državno raven;
- uveljavitev celostnega načina delovanja;
- povezovanje občin;
- spremljanje napredka in kakovosti.

5.1 Izvajanje CPN

MZI bo izvajalo in nadgrajevalo državni okvir CPN ter se bo aktivno vključevalo v načrtovanje prometa na regionalni in lokalni ravni. Z različnimi mehanizmi in v sodelovanju z deležniki ter drugimi sektorji bo spodbujalo pripravo, osveževanje in izvajanje CPS v občinah in regijah Slovenije. Prek SPTM bo skrbelo za redno obveščanje o posodabljanju praks in prenos novih spoznanj.

5.2 Razširitev CPN na državno raven

CPN se je najprej uveljavilo na lokalni ravni in se počasi širi na regionalno. Sočasno s tem razvojem se krepi spoznanje, da je tak način potreben tudi za načrtovanje in upravljanje prometa na državni ravni. Za to razširitev bo treba pripraviti ustrezne zakonske podlage in ustrezno nadgraditi dosedanja prakso načrtovanja iz Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030. K temu bo pripomogla ureditev pravnega okvira CPN.

5.3 Uveljavitev celostnega načrtovanja

CPN bo uveljavljena in prevladujoča praksa v vseh slovenskih občinah in regijah, prvi koraki v smeri uveljavitve CPN pa bodo izvedeni tudi na državni ravni. Njegovi elementi, kot so vključevanje javnosti, spremljanje in vrednotenje, naložbena učinkovitost in navzkrižno financiranje, bodo pomemben sestavni del načrtovanja prometa na vseh ravneh.

5.4 Povezovanje občin

Občine se bodo pri pripravi in nadgradnji CPS med seboj povezovale s pripravo regionalnih CPS ali drugih oblik povezovanja dveh ali več občin s skupnimi izzivi. Manjše predvsem zaradi pomanjkanja kadrov in virov, večje pa zaradi bolj učinkovitega upravljanja prometnih tokov v njihovem funkcionalnem zaledju.

5.5 Spremljanje napredka in kakovosti

Vzpostavljena bosta državni sistem spremljanja in vrednotenja stanja CPN na vseh ravneh in sistem spremljanja kakovosti CPS. Sistema bosta usklajena z evropskimi načeli pri spremljanju in vrednotenju tega področja.

6 Ciljne vrednosti

Kazalniki na področju CPN bodo sledili doseganju naslednjih ciljnih vrednosti:

- Do leta 2025 bodo novo generacijo CPS pripravile vse velike občine (mestne občine in občine z naseljem z več kot 10.000 prebivalci) in 80 % manjših občin z že sprejeto CPS.
- Vzpostavljena bo oblika rednega gostovanja 3–5 tujih strokovnjakov letno s predstavitvami in izobraževanji o specifičnih temah CPN.
- Do leta 2022 bo pripravljen zakon o CPN.
- Do leta 2023 bo vzpostavljen mehanizem za državni sistem financiranja priprave in izvajanja CPS.
- Leta 2021 bodo posodobljene Smernice za pripravo občinskih CPS.
- V letu 2022 bodo izdelane smernice za pripravo regionalnih CPS.
- Do leta 2025 bodo vsako leto pripravljene vsaj ene specifične smernice za CPN in izvedeno izobraževanje ter promocija na to temo.
- Leta 2021 bo vzpostavljen sistem spremljanja kakovosti CPS.
- Leta 2022 bo vzpostavljen sistem državnega spremljanja in vrednotenja stanja CPN.
- Do leta 2024 bo vzpostavljen observatorij za trajnostno mobilnost v okviru SPTM.
- Do leta 2025 bodo na področju informiranja, izobraževanja in promocije vsako leto izvedene vsaj naslednje aktivnosti:
 - redno vzdrževanje in nadgradnja SPTM,
 - izvedba letne nacionalne konference o trajnostni mobilnosti,
 - vodena obravnava vsaj ene teme CPN v okviru evropskega tedna mobilnosti (ETM),
 - izdaja elektronskih novic (vsaj 4-krat letno),
 - dogodki za občine, regije in/ali strokovnjake (vsaj 2 letno).
- V letu 2023 bo izvedeno izobraževanje regionalnih koordinatorjev CPS.

7 Področja delovanja

Razvoj sistema CPN bo osredotočeno na področja delovanja, ki so podrobneje predstavljena v nadaljevanju:

- usklajevanje in razvoj CPN;
- pravni okvir CPN;
- širitev CPN na regionalno raven;
- širitev CPN na državno raven;
- metodologija priprave CPN;
- zagotavljanje kakovosti in vrednotenje;
- financiranje in druge spodbude CPN;
- informiranje, izobraževanje in promocija CPN.

7.1 Usklajevanje in razvoj CPN

V preteklih različicah gradiva je bilo predvideno, da bo NPCPN opredeljeval aktivnosti, s katerimi bo MZI v sodelovanju z zainteresiranimi javnostmi spodbujalo in podpiralo razvoj CPN na regionalni in lokalni ravni ter začelo izvajati prve korake za prenos CPN na državno raven. Gradivo je med tem v letu 2020 dobilo spremenjeno vlogo. Predvideno je, da bo po sprejetju ZCPN uporabljeno pri pripravi strokovne podlage za urejanje področja CPN. Kljub temu gradivo ohranja opredelitev vsebine za podporo CPN ter vlogo, okvir in način delovanja pristojnih ministrstev, regij, občin, strokovnih in stanovskih organizacij ter drugih deležnikov, vključenih v CPN na vseh ravneh. Gradivo bo v okviru projekta CARE4CLIMATE še naprej dopolnjevano in osveženo ob večjih spremembah sistema (sprejetje ZCPN, novih smernic ipd.). Izhodišče za te spremembe bodo poleg sprememb zakonodajnega okvira tudi dokumenti in smernice EU, izkušnje držav z daljšo tradicijo CPN, izkušnje MZI in slovenskih občin s celostnimi prometnimi strategijami (CPS) ter rezultati evropskih in domačih projektov na to temo.

Usklajevanje gradiva in pripravo DCPS bo vodil Direktorat za trajnostno mobilnost in prometno politiko (DTMPP) na MZI. Direktorat bo z razvojem CPN in pripravo DCPS kadrovsko okrepljen in bo pridobival pristojnosti. To je pomembno tudi za razvoj in izvajanje CPN. DTMPP svoje delovanje in kadrovsko zasedbo širi z izvajanjem kohezijske politike in sodelovanjem v projektih EU. Nosilec usklajevanja in razvoja NPCPN in priprave DCPS bo MZI v tesnem sodelovanju z drugimi resorji in strokovno javnostjo.

Interdisciplinarnost in medsektorski način CPN bosta zagotovljena z rednim vključevanjem vseh pristojnih ministrstev in sektorjev ter z njihovim rednim usklajevanjem v skladu s Poslovníkom Vlade Republike Slovenije in vsakokratnimi navodili za pripravo gradiv, ki jih potrjuje Vlada Republike Slovenije.

7.2 Pravni okvir CPN

V zadnjih letih intenzivnega razvoja CPN v Sloveniji je dozorelo spoznanje, da bo za prihodnji razvoj in stabilnost tega načrtovalskega modela treba določiti pravni okvir oziroma zakonske podlage za CPN. Tudi izkušnje naprednejših držav na področju CPN kažejo, da je pravni okvir pomemben korak v razvoju in stabilnosti CPN. Glede na izkušnje iz tujine bi zakonska podlaga poleg povečanja pomena stabilnosti sistema CPN v državi lahko prispevala k povečanju neodvisnosti CPN v Sloveniji od financiranja in pobud EU. Zakonska podlaga lahko tudi okrepi medsektorsko povezovanje pri CPN.

Priprava ZCPN se je v obliki tehnične pomoči Evropske komisije začela 2019. Vodi jo DTMPP na MZI v sodelovanju s strokovno javnostjo. ZCPN bo pripravljen v letu 2021.

ZCPN bo temelj vzpostavitve sistema CPN v Sloveniji in njegovega nadaljnjega razvoja. Skušal bo zagotoviti spodbujevalno in ne omejevalno okolje, saj je njegov osnovni namen, da spodbudi uveljavitev CPN ter podpre njegov razvoj na lokalni, regionalni in državni ravni. Glede na izkušnje iz tujine je v ZCPN treba opredeliti naslednje vsebine: CPN in njegova

izhodišča, instrumenti CPN, vključitev sektorjev, finančni viri in podporni ukrepi. Podrobnejši opis vsebinskih izhodišč ZCPN je v nadaljevanju.

Osnovno izhodišče ZCPN je opredelitev CPN, ki vključuje opis sistema CPN, namena, ciljev in načel CPN ter tudi pristojnosti posameznih deležnikov. Osnovni instrument CPN so celostne prometne strategije (CPS), za katere ZCPN opredeli ključna izhodišča ter instrumente za zagotavljanje kakovosti, spremljanje in vrednotenje celotnega sistema CPN. Določi tudi ravni priprave CPS (občinska, regionalna, državna) in ključna določila zanje. Podrobna vsebina posameznih instrumentov in nanje vezanih določil in metodologij se opredeli v okviru podzakonskih aktov. Na področju vključitve sektorjev ZCPN opredeli ukrepe za združevanje prometnega in prostorskega sektorja. Zelo pomemben del ZCPN je določitev oziroma zagotovitev virov za (so)financiranje priprave CPS, izvajanje ukrepov CPS in izvajanje spremljanja in vrednotenja CPN. V okviru podpornih ukrepov je treba v ZCPN opredeliti sisteme informiranja in ozaveščanja strokovne in splošne javnosti ter izobraževanj za strokovnjake.

Priprava in sprejetje ZCPN sta le prvi korak k ureditvi pravnega okvira CPN. Sledila bo priprava podzakonskih aktov, pravilnikov in strokovnih podlag. Seznam teh dokumentov bo predvidel ZCPN.

7.3 Širitev CPN na regionalno raven

Med osrednjimi načrti gradiva za NPCPN je prenos dela pristojnosti MZI na področju CPN z državne na regionalno raven. Pri tem posebnost slovenskega prostora, kjer regije še nimajo ustreznega formalnopravnega statusa, še ne omogoča ustreznega in celovitega ravnanja na tej ravni. Priprava regijske CPS je v času priprave te različice gradiva v preizkušnji na primeru več regij (Julijske Alpe, koroška regija) in v okviru več projektov (CARE4CLIMATE in CrossMoby).

Predvidena je vzpostavitev mreže regionalnih koordinatorjev CPN in njihovo redno izobraževanje. Osnovna naloga regionalnih koordinatorjev CPN bo promocija, informiranje in lokalna podpora občinam pri CPN in pri pripravi, izvedbi in osvežitvi CPS. Prostorska pokritost Slovenije bo dosežena z vsaj enim koordinatorjem CPN na regijo. MZI bo poskrbelo za njihovo osnovno usposobljenost in to nadgrajevala z rednimi izobraževanji. Po vzpostavitvi državnega sistema spremljanja in vrednotenja CPS in CPN za lokalno in regionalno raven bodo koordinatorji glavni izvajalci teh nalog.

Posebno pozornost pri širitvi CPN na regionalno raven bo treba nameniti povezovanju z regionalnim prostorskim načrtovanjem, ki bo v naslednjih letih dobilo nov zagon. Pri teh aktivnostih se ponuja velika priložnost za sistematično ureditev boljše povezanosti tako med postopki priprave obeh strateških dokumentov regij kot tudi njihovega izvajanja.

7.4 Širitev CPN na državno raven

Če je bilo v preteklosti CPN osredotočeno na lokalno raven, je cilja širitev tega načina tudi na državno raven. Cilj programa je, da se CPN uveljavi na vseh ravneh načrtovanja in upravljanja prometa v državi.

Temeljna izhodišča veljavne Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 že predvidevajo »usmeritev oziroma poudarek na okolju prijaznejših načinih prometa (železnica) in trajnostni mobilnosti« in so povsem v skladu s cilji na področju zniževanja emisij toplogrednih plinov.

MZI mora v skladu s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, ki jo je sprejela vlada na seji 29. julija 2015,⁶ v letu 2021 izvesti pregled njenega izvajanja v prvem petletnem obdobju ter pripraviti šestletni načrt za obdobje 2021–2026 in predlagati spremembe resolucije. Če bi bile pravočasno pripravljene ustrezne zakonske podlage, bi sedanjo strategijo lahko nadomestila in z vizijo CPN nadgradila državna celostna prometna strategija (DCPS).

Vzporedno s hitrim razvojem CPN na občinski in regionalni ravni dozoreva spoznanje o potrebi prenosa CPN na državno raven in izdelavo CPS za celotno državo. DCPS bi postal krovni strateški dokument države s področja prometa, prometne infrastrukture ter usmerjanja razvoja in upravljanja prometa, ki vsebuje zlasti:

- dolgoročni načrt razvoja državnega prometnega sistema;
- povezavo s cilji podnebne politike, kot so opredeljeni v dolgoročni podnebni strategiji;
- povezavo s strategijo prostorskega razvoja Slovenije;
- določitev prometnih in problemskih regij;
- državno prometno omrežje;
- upravljanje prometa na državni ravni;
- navezovanje na omrežje TEN-T.

Nacionalni programi razvoja in vzdrževanja državnih cest iz 42. člena Zakona o cestah⁷ (v nadaljevanju: ZCes-1), razvoja civilnega letalstva iz prvega odstavka 6. člena Zakona o letalstvu⁸ in razvoja pomorstva iz 33. člena Pomorskega zakonika⁹ se sprejmejo kot del DCPS. Ne glede na prvi odstavek 13. člena Zakona o železniškem prometu¹⁰ se strategija razvoja javne železniške infrastrukture in vzdrževanja javne železniške infrastrukture sprejme kot del DCPS. Ta določa tudi strateške usmeritve in izhodišča za CPN na regionalni in občinski ravni.

7.5 Metodologija priprave CPN

Metodologija priprave CPN se po svetu, predvsem pa v EU nenehno dopolnjuje z novimi spoznanji in načini. Najnaprednejše države na področju CPN nenehno iščejo izboljšave na tem področju. Zato so naloge CPN spremljanje in prenos novih spoznanj ter razvoj lastne

⁶ Sklep št. 3700-3/2015/8.

⁷ Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18.

⁸ Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19.

⁹ Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18 – ZPVZRZECEP.

¹⁰ Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo in 30/18.

metodologije, prilagojene načrtovalski kulturi in praksi. Koraki v tej smeri so bili narejeni s pripravo prvih nacionalnih smernic za pripravo CPS ter nekaterih podrobnejših smernic za specifične teme CPN, kot so smernice za načrtovanje infrastrukture za hojo, kolesarjenje, upravljanja mobilnosti v ustanovah, itd. V naslednjih letih bodo v okviru CPN metodološko obdelana tudi druga področja.

Pomemben del razvoja metodologij CPN je tudi promocija in izobraževanje o novih načinih načrtovanja, zato je metodološki razvoj CPN tesno povezan z aktivnostmi na področju informiranja, izobraževanja in promocije, ki so podrobneje opisane v ločenem poglavju.

7.5.1 Smernice za pripravo občinskih CPS

V pripravi so posodobljene Smernice za pripravo občinskih CPS, ki bodo nadomestile prve nacionalne smernice, pripravljene leta 2012. Prenova temelji na izkušnjah občin in izdelovalcev CPS, pridobljenih s pripravo 62 CPS v okviru nacionalnega razpisa EKP 2014–2020 v letih 2016 in 2017 ter še skoraj 20 dodatnih CPS, pripravljenih v okviru razpisov Sklada za podnebne spremembe, drugih razpisov in z lastnimi sredstvi občin. Med pripravo so izdelovalci opozarjali na nekatere pomanjkljivosti smernic, na primer neopredeljenost minimalne vsebine CPS, premalo informacij glede izbire ukrepov, pomanjkljivo opisani sodelovanje javnosti ter aktivnosti spremljanja in vrednotenja. Izpostavljene pomanjkljivosti bodo v prenovljenih smernicah podrobneje razčlenjene. Vključevale bodo tudi primere dobre prakse iz slovenskih občin in nove usmeritve prenovljenih smernic na ravni EU.

7.5.2 Smernice za pripravo regionalnih CPS

Uvedba regionalne ravni CPN in razvoj regionalnih CPS potrebuje tudi smernice z napotki, kako izdelati strategijo na višji prostorski ravni. Smernice za regionalne CPS bodo rezultat pilotne izdelave regionalnih CPS, ki so predvidene v okviru več projektov, na primer CROSSMOBY¹¹ in CARE4CLIMATE, ter izkušenj, pridobljenih v tem procesu.

7.5.3 Podrobnejše smernice za posamezna področja CPN

Eno najbolj ambicioznih področij podpore razvoju CPN je priprava niza podrobnejših smernic o specifičnih temah, pomembnih za CPN. V zadnjih letih so bile pripravljene smernice za naslednja področja: hoja, kolesarjenje, mobilnost otrok v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah, P+R ter upravljanje mobilnosti v ustanovah. Vse že pripravljene smernice so objavljene na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost (SPTM).¹² V naslednjih letih je načrtovana še priprava smernic za naslednja področja:

- vključevanje javnosti v proces priprave CPS;
- spremljanje in vrednotenje CPN;

¹¹ Projekt CROSSMOBY (2019–2021) je sofinanciran prek programa sodelovanja Interreg Italija-Slovenija 2014–2020, Prednostna os 2 – Prednostna naložba 4e – Mobilnost in intermodalnost. Več informacij na <https://www.ita-slo.eu/sl/crossmoby>.

¹² Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, dostopna na www.sptm.si.

- upravljanje mobilnosti v šolah in vrtcih (nadgradnja obstoječih smernic);
- mobilnost oseb z gibalnimi ovirami;
- upravljanje parkiranja in parkirni normativi za novogradnje;
- območja prijaznega in umirjenega prometa;
- mobilnost kot storitev (angl. MaaS);
- zelena mestna logistika.

Podporne smernice CPN bodo nastajale kot priloga k podzakonskim aktom na podlagi ZCPN. Za uporabo širše javnosti bodo oblikovane v skladu z enotno celostno grafično podobo, ki jo bo določilo MZI. Vsebovale bodo navezavo na smernice za pripravo CPS in opredelile osnovne vsebine, ki naj jih za obravnavano področje vsebuje vsaka CPS.

7.6 Zagotavljanje kakovosti in vrednotenje

Za spremljanje učinkovitosti in uspešnosti CPN bo vzpostavljen državni sistem spremljanja in vrednotenja stanja CPN s kazalniki na lokalni, regionalni in državni ravni. Za zagotavljanje kakovosti CPS bo razvit sistem za presojo kakovosti vsebine CPS. Namen obeh bo, poleg spremljanja razvoja in učinkov CPN, tudi skrb za dvig kakovosti procesa priprave CPS in samih dokumentov ter izvajanih aktivnosti. Sistem za presojo kakovosti vsebine CPS bo razvit v okviru projekta CARE4CLIMATE.

7.6.1 Presoja kakovosti CPS

Za zagotavljanje kakovosti CPS je bilo razvito »orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij«, s katerim bo omogočeno spremljanje in vrednotenje vsebine CPS med njihovo pripravo. Orodje je zasnovano svetovalno in spodbujevalno, kot neodvisna strokovna ocena z osnovnim ciljem stalnega izboljševanja kakovosti vsebine CPS (njihove sestave in elementov) in učinkov njihovega izvajanja ter posledično CPN. Njegov razvoj temelji na izkušnjah iz Slovenije in tujine, na delovnih gradivih za prenovo Smernic za pripravo občinskih CPS in za pripravo ZCPN ter na podpornih smernicah CPN. Orodje je bilo v času razvijanja preizkušeno na CPS različno velikih občin.

Sistem presoje kakovosti vsebine CPS podaja namen in cilje, časovni okvir in podroben opis postopka izvajanja presoje kakovosti vsebine CPS, opredeljuje pogoje in naloge za presojevalce kakovosti in način financiranja sistema ter podaja izhodišča za vzpostavitev strokovnega sveta za kakovost CPS. V postopku presoje kakovosti CPS se ocenjujejo celovitost, skladnost in povezanost vsebine dokumenta. Strokovna ocena je razdeljena v štiri sklope. V prvem sklopu se ocenjuje skladnost dokumenta s splošnimi načeli CPN, v drugem ustreznost in celovitost izhodišč strategije. V tretjem sklopu se preverja zastopanost posameznih področij načrtovanja in upravljanja prometa v strategiji ter ocenjuje uravnoteženost med njimi in celovitost njihove obravnave. V četrtem sklopu se ugotavljata skladnost celotnega dokumenta z akcijskim načrtom in uravnoteženost zadnjega.

Za izvajanje presoj kakovosti vsebine CPS ter za vzpostavitev in nadaljnji razvoj sistema je odgovorno MZI. Orodje za presojo kakovosti vsebine CPS je okvir sistema, za njegov zagon pa so potrebne naslednje aktivnosti: priprava gradiva in izvedba usposabljanja za

presojevalca kakovosti ter poziv strokovnjakom k pridobitvi licenc, vzpostavitev evidence pooblaščenih presojevalcev kakovosti CPS ter vzpostavitev strokovnega sveta za kakovost CPS in priprava navodil za izvedbo usklajevalnega sestanka. Poleg navedenih so za delovanje in nadgradnjo sistema v naslednjih korakih predvidene še naslednje aktivnosti: redna komunikacija z izvajalci presoje kakovosti za potrebe nadaljnje optimizacije metodologije, izvajanje rednih usposabljanj in dodatnih izobraževanj za presojevalce kakovosti, izdelava navodil za specifičnost presojanja vsebine CPS majhnih oziroma velikih občin ter regionalnih in državne CPS, oblikovanje sistema za zagotavljanje primerne števila pooblaščenih presojevalcev z aktivnim statusom.

7.6.2 Kazalniki stanja CPN

Za spremljanje stanja in razvoja CPN bodo razviti kazalniki, ki bodo omogočali spremljanje razvoja področja na različnih ravneh. Deloma bodo kazalniki spremljani na državni ravni, deloma pa jih bodo spremljale lokalne skupnosti in regije. Razdeljeni so na kazalnike izvedbe, ki prikazujejo neposredne posledice izvajanja programa, in kazalnike vplivov, ki merijo učinke CPN na vseh ravneh.

Kazalniki na državni ravni bodo postali obvezni del izvajanja in spremljanja področja CPN, na lokalni in regionalni ravni pa bo MZI občine k njihovem spremljanju predvsem spodbujalo. Kazalniki na lokalni in regionalni ravni so priporočeni, ker bo obseg in poglobljenost njihovega spremljanja v občinah in regijah različen ter odvisen od velikosti občine ali regije in stopnje razvitosti CPN v njej. Kazalniki so navedeni v preglednici spodaj.

Za zagotovitev primerljivosti kazalnikov bo vzpostavljena enotna metodologija za njihovo spremljanje in izdelava državne zbirke podatkov, oboje v sodelovanju s Statističnim uradom Republike Slovenije (SURS). Zagotovljena bo javna dostopnost podatkov, mednarodna primerljivost in širša uporabnost (npr. za poročanje drugih sektorjev, kot so kazalniki okolja na ARSO) bosta zagotovljena v sodelovanju s SURS.

KAZALNIKI V PRISTOJNOSTI MZI

IZVEDBA NA DRŽAVNI RAVNI

- število občin s sprejeto CPS
- število regij s sprejeto CPS
- število CPS, katerih kakovost se je preverjala
- število občin s prenovljeno CPS
- število izdanih specifičnih smernic
- obseg državnega sofinanciranja ukrepov iz CPS (višina in vir sredstev)
- obseg podpornih aktivnosti:
 - izvedba nacionalne konference o trajnostni mobilnosti
 - število izdanih elektronskih novic
 - število izvedenih dogodkov za občine, regije in/ali strokovnjake
 - izvedba podpornih aktivnosti občinam in regijam

VPLIVI NA DRŽAVNI RAVNI

- deleži uporabe potovalnih načinov prebivalcev (SURS)
- stopnja motorizacije (število vozil/1000 prebivalcev) (SURS)
- število prometnih nesreč z mrtvimi in hudo poškodovanimi (skupaj; v naseljih; v mestnih naseljih) (AVP)
- potniški kilometri JPP (SURS)
- izdatki gospodinjstev za mobilnost (SURS)
- število mest s prekoračenim dovoljenim številom dni s preseženo dnevno mejno koncentracijo trdnih delcev ter NO_x in NO₂ (ARSO)

Preglednica 6.1: Kazalniki v pristojnosti MZI

KAZALNIKI V PRISTOJNOSTI OBČIN IN REGIJ

IZVEDBA NA LOKALNI IN REGIONALNI RAVNI

- delež izvedenih ukrepov glede na akcijski načrt CPS
- dolžina novih kolesarskih povezav
- sestava kolesarskih povezav v omrežju glede na vrsto infrastrukture
- število novih kolesarnic in/ali kolesarskih stojal
- obseg območij za pešce in območij umirjenega prometa
- delež dostopnih javnih objektov za osebe z gibalnimi ovirami
- prevoženi km v JPP
- delež prebivalcev v 500-metrskem zaledju postajališč JPP, vključujoč frekvenco JPP
- delež javnih parkirnih površin z nadzorovanim parkiranjem
- delež letnih proračunskih vlaganj v prometno infrastrukturo po posameznih potovalnih načinih

VPLIVI NA LOKALNI IN REGIONALNI RAVNI

- deleži uporabe potovalnih načinov prebivalcev
- deleži uporabe potovalnih načinov otrok v osnovnih šolah
- deleži uporabe potovalnih načinov zaposlenih
- število dni s prekoračeno mejno dnevno koncentracijo trdnih delcev ter NO_x in NO₂
- stopnja motorizacije (število vozil/1000 prebivalcev)
- število prometnih nesreč z mrtvimi in hudo poškodovanimi
- število prepeljanih potnikov z JPP
- število kolesarjev na glavnih koridorjih

Preglednica 6.2: Kazalniki v pristojnosti občin in regij

7.6.3 Observatorij mobilnosti

Podatki, ki se bodo zbirali v okviru opredeljenih kazalnikov, bodo javno objavljeni v okviru observatorija za mobilnost. Ta bo razvit znotraj Slovenske platforme za trajnostno mobilnost (SPTM) in bo zagotavljal potrebno metodologijo za enotno zbiranje podatkov, skrbel za zbiranje in obdelavo zbranih podatkov ter njihovo interpretacijo in komuniciranje. Zbrani podatki bodo predstavljeni v razumljivi in uporabni obliki kot argumentacija za nadaljnji razvoj CPN.

7.7 Financiranje in druge spodbude CPN

Izkušnje razvitejših držav kažejo, da je za uspešno izvedbo programa CPN treba zagotoviti stabilne in jasno opredeljene finančne ter druge podporne sheme. Finančni viri na ravni EU in države so pomemben element izvajanja CPN na vseh ravneh. V mnogih državah se evropska sredstva kažejo kot glavni motivator za zagon CPN, za celovit nadaljnji sistem podpore občinam in regijam v CPN pa države praviloma zagotavljajo lastne vire. Pogosto so finančni mehanizmi uporabljeni kot vzvod za višanje kakovosti priprave CPS in njihovega izvajanja,

čprav so minimalni standardi kakovosti CPS kot pogoj za pridobitev sredstev za njeno izvajanje v uporabi le izjemoma.

7.7.1 Finančne spodbude

Trenutne finančne spodbude za CPN v Sloveniji temeljijo predvsem na kohezijskih sredstvih, namenjenih za trajnostno mobilnost. Iz Kohezijskega sklada (KS) se je financirala priprava CPS in izvedba nekaterih ukrepov trajnostne mobilnosti v mestih (gradnja infrastrukture za pešce in kolesarje, postajališča JPP in sistemi P+R). Iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) so se financirali in izvedli ukrepi trajnostne mobilnosti v 11 mestnih občinah v okviru mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN) ter gradnja regionalnih kolesarskih povezav v okviru dogovora za razvoj regij. Del sredstev je bil zagotovljen tudi iz nacionalnih virov, Sklada za podnebne spremembe in Eko sklada, slovenskega javnega okoljskega sklada. Tudi v prihodnje bodo za razvoj CPN preverjene možnosti za nadaljnje financiranje iz navedenih virov in drugih mehanizmov, ki se razvijajo v okviru novega finančnega obdobja EU in države.

7.7.2 Druge oblike spodbud

Oblikovana bo vrsta spodbud in mehanizmov, ki bodo povečali zanimanje občin, regij ter pristojnih na državni ravni za CPN. Majhne občine, ki imajo kadrovske in finančne omejitve, bodo spodbujene k medsebojnemu sodelovanju in povezovanju pri pripravi CPS. Hkrati se bo občine spodbujalo k nadgradnji občinskih CPS v medobčinske ali regionalne CPS. Glavno pobudo pri tem bodo imela večja mesta, ki se bodo zaradi obvladovanja prometnih tokov v svojem funkcionalnem zaledju povezovala z zalednimi občinami. V sodelovanju z drugimi ministrstvi bodo CPS priporočene kot orodje za obvladovanje izzivov, ki so posredno povezani z mobilnostjo (npr. nezadovoljiva kakovost zraka).

Za sofinanciranje podjetij, ki bi aktivno sodelovala pri razvoju CPN (npr. z mobilnostnimi načrti, nakupom vozil prevoznikov JPP itd.), Slovenija še nima priglase ne ustrezne sheme državnih pomoči niti zakonskih podlag zanjo. Če bi taka pomoč bila dodeljena selektivno, s čimer bi se jim zagotavljala prednost pred konkurenti, bi to lahko vplivalo na konkurenco in trgovino med državami članicami. Zato je treba to področje v novem ZCPN še urediti.

7.8 Informiranje, izobraževanje in promocija

Elementi CPN bodo zaživel i šele, ko jih bodo usvojili vsi sektorji državne uprave, jih uporabili strokovnjaki in konzultanti, uslužbenci občinskih in regionalnih uprav prenesli v svoje občine in regije, učitelji in vzgojitelji širili znanje o njih na fakultetah, v srednjih in osnovnih šolah ter vrtcih in, ne nazadnje, ko bodo prebivalci začeli spreminjati potovalne navade. Zato je pomemben element razvoja CPN informiranje, izobraževanje in promocija med različnimi skupinami deležnikov o njegovih prednostih in koristih ter aktivnostih, potrebnih, da bo prometni sistem na vseh ravneh obravnavan in uporabljan celovito ter v korist vseh.

Vodenje informiranja, izobraževanja in promocije CPN in CPS je z letom 2018 prevzel DTMP na MZI. Izvajanje teh aktivnosti bo še naprej potekalo prek SPTM kot osrednje državne informacijske točke za CPN.

7.8.1 Slovenska platforma za trajnostno mobilnost

Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (SPTM) je bila vzpostavljena pred leti kot podporni servis mestom in občinam, ki aktivno razvijajo CPN in začene pripravljati nove ali nadgrajujejo obstoječe CPS. Med deležniki je dobro prepoznavna. SPTM je osrednja državna informacijska točka za CPN, ima prepoznavno celostno grafično podobo in adremo več sto pomembnih naslovnikov po državi. V letu 2018 je njeno vodenje prevzel DTMP (prej Služba za trajnostno mobilnost in prometno politiko) na MZI.

7.8.2 Aktivnosti informiranja, izobraževanja in promocije

Za izobraževanje in informiranje je predvidena ohranitev dosedanjih aktivnosti ter njihova nadgradnja oziroma prenova. V naslednjih petih letih bodo izvedene naslednje aktivnosti:

- izvedba letne nacionalne konference o trajnostni mobilnosti,
- vodena obravnava vsaj ene teme CPN v okviru posameznega ETM,
- redno izdajanje elektronskih novic,
- podpora občinam in regijam pri pripravi, prenovi in izvajanju CPS,
- 2 dogodki za občine, regije in/ali strokovnjake letno, v okviru katerih bodo potekali:
 - mreženja izvajalcev EU-projektov na temo CPN v Sloveniji za izmenjavo informacij in omogočanje sinergij,
 - dogodki za informiranje in izobraževanje občin in regij o CPN,
 - specializirana izobraževanja o CPN za posamezne občine oziroma regije,
 - izobraževanja strokovnjakov CPN, predvsem ob izidu tematskih smernic,
 - izobraževanje regionalnih koordinatorjev CPS,
 - promocijski dogodki za župane,
 - poletna šola o CPN za univerzitetne študente.

7.8.3 Evropski teden mobilnosti

Evropski teden mobilnosti (ETM) je v zadnjem desetletju postal osrednji državni in evropski dogodek na temo trajnostne mobilnosti. Glavnina aktivnosti se dogaja na lokalni ravni, deloma pa se širijo tudi na regionalno in državno. Je široko prepoznaven mednarodni dogodek z dobro medijsko podporo. V njem je od začetka izvajanja pobude leta 2002 vsaj enkrat sodelovalo več kot 100 slovenskih občin. Zaradi njegovega potrjenega učinka in državnega vodenja aktivnosti s strani MZI je ETM eden osrednjih kanalov za promocijo NPCPN in izobraževanja o tej temi.

MZI letno organizira dve srečanja občinskih in regionalnih koordinatorjev ETM. Uvodno srečanje koordinatorjev ETM je zadnja leta vezano na nacionalno konferenco o trajnostni mobilnosti, namenjeno širšemu krogu deležnikov s področja CPN. Zaključno srečanje je

namenjeno izmenjavi izkušenj med lokalnimi in regionalnimi koordinatorji ETM ter resorji, ki sodelujejo pri aktivnostih na področju trajnostne mobilnosti.

ETM nudi odličen komunikacijski okvir za aktivnosti, kot so promocija CPN in CPS v občinah ter regijah in v širši javnosti, sistematična obravnava aktualnih tem s področja CPN, usklajeno in preišljeno vključevanje in informiranje javnosti o temah CPN, na državni ravni usklajena promocija glavnih dosežkov CPN in trajnih ukrepov posameznih CPS.

8 Akcijski načrt

Akcijski načrt izvajanja NPCPN podaja prednostne ukrepe do leta 2025 po posameznih področjih delovanja programa, njihov rok izvedbe in odgovorne za izvedbo. Ukrepi do leta 2030 bodo opredeljeni v naslednjih posodobitvah NPCPN.

UKREP	ROK IZVEDBE	ODGOVORNI
Usklajevanje in razvoj sistema CPN		
Priprava nove generacije CPS vseh velikih občin in 80 % manjših občin z že sprejeto CPS	2025	MZI in občine s podizvajalci
Gostovanje tujih strokovnjakov s predstavitvami in izobraževanji o specifičnih temah CPN	redno, 3–5 strokovnjakov letno	MZI in UIRS
Pravni okvir CPN		
Izdelava zakona o celostnem prometnem načrtovanju	2022	MZI
Financiranje in druge spodbude CPN		
Vzpostavitev mehanizmov za državni sistem financiranja priprave in izvajanja CPS	2023	MZI v sodelovanju z drugimi resorji
Metodologija CPN		
Prenova Smernic za pripravo občinskih CPS	2021	MZI in UIRS
Izdelava smernic za pripravo regionalnih CPS	2022	MZI in UIRS
Izdelava podrobnejših smernic o temah CPN in izvedba izobraževanja zanje	vsaj 1 smernica vsako leto	MZI s podizvajalci

Spremljanje kakovosti in vrednotenje		
Vzpostavitev sistema spremljanja kakovosti CPS	2021	MZI in UIRS
Vzpostavitev državnega sistema spremljanja in vrednotenja stanja CPN	2022	MZI
Vzpostavitev observatorija za trajnostno mobilnost v okviru SPTM	2022	MZI v sodelovanju z UIRS
Informiranje, izobraževanje in promocija		
Vzdrževanje in nadgradnja SPTM	vsako leto	MZI s podizvajalci
Izvedba nacionalne konference o TM	vsako leto	MZI s podizvajalci
Organizacija ETM na državni ravni	vsako leto	MZI s podizvajalci
Izdaja elektronskih novic	vsaj 4 letno	MZI
Organizacija dogodkov za občine, regije in/ali strokovnjake	vsaj 2 letno	MZI v sodelovanju z ustreznimi projekti
Izobraževanje regionalnih koordinatorjev CPS	2022	MZI in UIRS

Preglednica 7.1: Akcijski načrt

Viri

MZI 2017: Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, dostopno na: https://www.gov.si/assets/ministrstva/Mzi/Dokumenti/2f6daa7bf7/Resolucija_o_nacionalnem_programu_razvoja_prometa_do_2030.pdf.

MZI, 2017: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, dostopno na: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/Mzi/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf>.

MZI, 2020: Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt, dostopno na: https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf.

Slovenska platforma za trajnostno mobilnost, dostopna na www.sptm.si.