



Orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij

Opis metodologije in navodila za izvajanje

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



Orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij, opis metodologije in navodila za izvajanje

C 3.2 Izboljšanje sistema celostnega prometnega načrtovanja

Avtorji: Mojca Balant, Aljaž Plevnik, Luka Mladenovič, Andraž Hudoklin

Urednica: Mojca Balant

Ljubljana, 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.

Orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij

Presoja kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij je že nekaj let odprto vprašanje tako v Sloveniji kot v načrtovalski praksi v Evropi. V projektu CIVITAS PROSPERITY¹ smo partnerji projekta LIFE IP CARE4CLIMATE, Urbanistični inštitut RS in Ministrstvo za infrastrukturo že sodelovali ter izdelali osnutek metodologije za presojo.² Ta dokument vsebuje dopolnjeno in nadgrajeno različico orodja, pripravljeno kot aktivnost projekta LIFE IP CARE4CLIMATE. Podaja izhodišča in opis metodologije, navodila za izdelavo presoje kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij in priporočila za nadaljnje delo. Orodje bo v nadaljevanju projekta testirano in optimizirano, končna različica pa izdelana v zadnjih dveh letih projekta (2025 in 2026).

Toolkit for monitoring and evaluation of Sustainable Urban Mobility Plans

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) Quality assessment has been an open question for several years in Slovenia and in the planning practice across Europe. In the CIVITAS PROSPERITY project¹ some partners of the LIFE IP CARE4CLIMATE project (namely Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia and Ministry of Infrastructure) have already cooperated on this topic and have developed a draft quality assessment tool². The present document contains its updated and upgraded version, prepared as an activity of the LIFE IP CARE4CLIMATE project. It provides the starting points for the tool and its description, instructions for the implementation of the Sustainable Urban Mobility Plan content quality assessment process and recommendations for further work. Within the project the tool will be tested and optimized further, and the final version will be prepared in the last two years of the project (2025 - 2026).

¹ Projekt CIVITAS PROSPERITY, Podpora lokalnim in nacionalnim upravam pri izboljšanju kakovosti in uvajanju celostnih prometnih strategij (2016–2019), je prejel finančna sredstva iz Okvirnega programa EU za raziskave in inovacije Obzorje 2020 na podlagi pogodbe št. 690636. Spletna stran projekta: [www. http://sump-network.eu/](http://sump-network.eu/).

² Osnutek metodologije je del izročila 3.3 za delovni paket 3 v projektu CIVITAS PROSPERITY (priloga 5.18). Dostopen na: http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/downloads/D3.3_Summary_of_new_or_enhanced_SUMP_supporting_programmes.pdf.

Kazalo vsebine

1 Uvod	1
2 Izhodišča	1
3 Orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij	3
3.1 Namen in cilji	4
3.2 Presojevalci kakovosti	4
3.3 Strokovni svet za kakovost celostnih prometnih strategij	5
3.4 Financiranje	5
3.5 Kdaj se izvaja presoja kakovosti celostne prometne strategije	5
3.6 Izvedba presoje kakovosti celostne prometne strategije	6
3.6.1 Obrazec za presojo kakovosti vsebine celostne prometne strategije.....	7
3.6.2 Poročilo o presoji kakovosti vsebine celostne prometne strategije	8
4 Priporočila za nadaljnji razvoj orodja	8
Viri	9
Priloga 1: Obrazec za presojo kakovosti vsebine celostne prometne strategije	11
Priloga 2: Poročilo o presoji kakovosti vsebine celostne prometne strategije	18

Seznam kratic in okrajšav

Kratica/simbol	Beseda ali besedna zveza	Slovenski prevod
CPN	celostno prometno načrtovanje	
CPS	celostna prometna strategija	
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor	
Mzi	Ministrstvo za infrastrukturo	
DS	delovna skupina	
SUMP	<i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>	celostna prometna strategija
UIRS	Urbanistični inštitut Republike Slovenije	

1 Uvod

Presoja kakovosti vsebine celostne prometne strategije (v nadaljevanju: presoja kakovosti CPS) je že od samega začetka razvoja te teme izziv za vse, ki se ukvarjajo z njo. Na eni strani takšno orodje potrebujejo financerji priprave celostnih prometnih strategij (v nadaljevanju: CPS), kot so Evropska komisija, Ministrstvo za infrastrukturo (v nadaljevanju: MZI) in občine, da bi z njim lahko preverile kakovost izdelkov, ki jih (so)financirajo. Hkrati takšno orodje pogrešajo strokovnjaki, ki razvijajo metodologijo CPS ali izdelujejo CPS, saj bi z njim lahko preverili kakovost posameznih CPS ter jih primerjali s strategijami drugih občin.

V projektu CIVITAS PROSPERITY³ je v letih 2018 in 2019 v sodelovanju Urbanističnega inštituta RS (v nadaljevanju: UIRS) in MZI nastal osnutek orodja za presojo kakovosti CPS. Ta dokument opisuje aktivnosti, ki so navedeno testno različico orodja nadgradile in dopolnile v okviru aktivnosti projekta LIFE IP CARE4CLIMATE,⁴ hkrati z razvojem več drugih dokumentov s področja celostnega prometnega načrtovanja (v nadaljevanju: CPN). Orodje je bilo nadgrajeno na način podrobnejšega opisa postopka za izvajanje presoje kakovosti CPS (opisi posameznih sklopov presoje, prenova vprašanj, nadgradnja ocenjevalnega obrazca, izdelava predloge za poročilo) in dopolnjeno s (podrobnejšo) opredelitvijo drugih ključnih elementov (namen in cilji, presojevalci kakovosti, strokovni svet, financiranje, čas izvedbe presoje). Oblikovana so bila tudi priporočila za nadaljnji razvoj orodja. Dopolnitev in nadgradnja orodja sta bila pripravljena na podlagi ugotovitev v okviru projekta CIVITAS PROSPERITY, novih izkušenj s CPS iz Slovenije in tujine, pridobljenih na sestankih delovne skupine za CPS (v nadaljevanju: DS za CPS) v letih 2018 in 2019, ter ugotovitev analize celostnega prometnega načrtovanja v Republiki Sloveniji, izdelane leta 2020, ter sočasno z razvojem naslednjih vrst gradiva: delovno gradivo za prenovo nacionalnih smernic za pripravo občinskih CPS, različica december 2020, osnutek zakona o CPN, različica 2. december 2020, in gradiva za nacionalni program CPN 2020–2030.

Dokument podaja izhodišča in opis metodologije, navodila za izvajanje presoje kakovosti CPS ter priporočila za nadaljnje delo. Orodje bo v času izvajanja projekta testirano in optimizirano, končna različica pa izdelana v zadnjih dveh letih projekta (2025 in 2026).

2 Izhodišča

V Sloveniji je bilo do leta 2020 pripravljenih in sprejetih 84 občinskih CPS. Večina (67 CPS) je bila sprejetih leta 2017. Največ CPS je bilo pripravljenih s podporo sredstev javnega razpisa MZI⁵ (sofinanciranje 62 CPS) ter razpisa Ministrstva za okolje in prostor⁶ (v nadaljevanju:

³ Projekt CIVITAS PROSPERITY, Podpora lokalnim in nacionalnim upravam pri izboljšanju kakovosti in uvajanju celostnih prometnih strategij (2016–2019), je prejel finančna sredstva iz Okvirnega programa EU za raziskave in inovacije Obzorje 2020 na podlagi pogodbe št. 690636. Spletna stran projekta: [www. http://sump-network.eu/](http://sump-network.eu/).

⁴ 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.

⁵ Uradni list RS, št. 78/15, z dne 16. 10. 2015, <https://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?ral=2015007800001>.

⁶ Uradni list RS, št. 14/17, z dne 24. 3. 2017, <https://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?ral=2017001400007>.

MOP) (sofinanciranje 8 CPS). MZI je pripravo CPS spodbudilo s sofinanciranjem z evropskimi, MOP pa z državnimi sredstvi v okviru sredstev sklada za podnebne spremembe. Preostale strategije so občine izdelale z lastnimi sredstvi ali pa so bile pripravljene v okviru različnih evropskih in nacionalnih projektov. Za vse CPS, izdelane v okviru razpisov MZI in MOP, je bil natančno določen in spremljan proces priprave, razpisa pa nista predvidela preverjanja kakovosti vsebine izdelanih CPS (MZI in MOP tudi nista imela na voljo ustreznega orodja za preverjanje kakovosti CPS).

Na sestanku DS za CPS leta 2018 v Logarski dolini je bila z uporabo delovne različice orodja za presojo kakovosti CPS iz projekta CIVITAS PROSPERITY izvedena pilotna presoja kakovosti vsebine treh CPS (Mestna občina Kranj, Občina Grosuplje in Občina Šempeter - Vrtojba). V analizi celostnega prometnega načrtovanja v Republiki Sloveniji, ki smo jo na UIRS izvedli v tem projektu leta 2020, smo občine, pripravljavce CPS in MZI kot sofinancerja priprave in izvajanja ukrepov CPS spraševali po njihovih izkušnjah s pripravo CPS, med drugim tudi glede presoje kakovosti izdelanih CPS in glede posameznih elementov CPS. Izvedenih je bilo 34 strukturiranih intervjujev z odprtimi vprašanji (20 občin, 10 pripravljavcev CPS in 4 predstavniki MZI). Vsebina intervjuja je zajemala vprašanja s področij naslednjih tem: izkušnje z metodo in smernicami CPS, državna in regionalna podpora trajnostni mobilnosti, mnenje o nacionalnih virih financiranja, vključenost pripravljavcev pri izvajanju CPS, izvajanje CPS in vloga CPS v občinah, vloga celostnega prometnega načrtovanja (CPN) na državni ravni. Glavne ugotovitve v zvezi s kakovostjo CPS so:

- Pilotne presoje kakovosti CPS in analiza posameznih elementov CPS v okviru analize CPN kažejo na precejšnje razlike v načinu priprave in kakovosti končnih dokumentov. Pogoste težave so kopiranje enakih vsebin med CPS za različne občine, nedosledno sledenje logiki CPS od vizije, sinteze analize stanja in ključnih izzivov prek ciljev, ciljnih vrednosti in politik posameznih prometnih podsistemov do ukrepov, ki bi sledili načrtom predhodnih korakov. Problematični so tudi neuresničljivi cilji nekaterih občin. V nekaterih CPS je še zmeraj preveč ostankov starega, tradicionalnega načrtovanja, ki se kaže v preveliki osredotočenosti na cestni motorni promet in na zagotavljanje zadostne infrastrukture za njegovo pretočnost.
- Nekateri občine so izrazile potrebo po neodvisni presoji kakovosti CPS v primerih, ko so bile v dvomih glede strokovnosti svojih izvajalcev ali kadar so izvajalci hkrati izdelovali preveč CPS, posledično pa kopirali vsebine med dokumenti ali se premalo poglobili v posebnosti posamezne občine. Druge občine so si možnost presoje kakovosti zaželele zaradi želje po hitrejšem in učinkovitejšem reševanju problematike CPN, tretje pa zaradi možnosti primerjave z rezultati v drugih občinah.
- (So)financerja priprave CPS MZI in MOP nista imela na voljo orodja, ki bi jima omogočilo presojo izdelkov občin, pripravljenih z njunim sofinanciranjem. Razpisa obeh ministrstev sta omogočala delni nadzor nad procesom priprave, ne pa tudi presoje kakovosti končnih rezultatov.

V prihodnjih letih je predvidena priprava ~~druge~~ naslednje generacije občinskih CPS in več regionalnih CPS, potekata prenova nacionalnih smernic za pripravo občinskih CPS in priprava zakona o CPN. CPN je postala aktualna tema, odprlo se je tudi veliko vprašanj in predlogov

glede izboljšanja postopka priprave in zagotavljanja kakovosti vsebine naslednjih generacij CPS.

Zato je presoja kakovosti CPS nujna in postaja z novimi smernicami za pripravo občinskih CPS sestavni del priprave dokumenta, predvideva pa jo tudi zadnji osnutek zakona o CPN.

Pomembno izhodišče razvoja orodja so tudi rezultati projekta CIVITAS PROSPERITY, v katerem je bila ta tema večkrat obravnavana na sestankih DS za CPS. Oblikovana je bila vrsta izhodišč za nadaljnji razvoj orodja:

- Potrebna je vzpostavitev jasne povezave med orodjem za presojo kakovosti CPS in nacionalnimi smernicami za pripravo CPS.
- Načrtni razvoj podpornih smernic CPS za posamezna področja CPN naj omogoči vzpostavitev meril za presojo posameznih prometnih podsistemov v CPS (npr. smernice za vključevanje javnosti v CPS naj podajo osnovne vsebine, ki jih naj vključuje vsaka CPS).
- Vzpostavi naj se navezava orodja z zakonom o CPN, če bo ta pripravljen.
- Izdelati je treba navodila in gradivo za izvedbo presoje CPS, ki naj se izvaja kot strokovna in podporna ocena za dvig kakovosti vsebine CPS, in ne kot nadzor nad občinami.
- Presoja kakovosti naj izvajajo samo pooblaščenih presojevalci kakovosti CPS (v nadaljevanju: presojevalci), zato je treba vzpostaviti sistem za usposabljanje in evidenco presojevalcev.
- Vzpostaviti je treba strokovni svet za kakovost CPS (v nadaljevanju: strokovni svet), ki bo nadgrajeval merila presoje kakovosti CPS, usposabljal presojevalce in razsojal ob morebitnih nesoglasjih med presojevalci, pripravljavci CPS in naročniki CPS.
- Potrebna je vzpostavitev mehanizma za pogojevanje pridobivanja nacionalnih in/ali evropskih sredstev za pripravo ali izvedbo CPS z obvezno izvedbo presoje kakovosti ter upoštevanjem predlogov presojevalca za izboljšavo kakovosti vsebine CPS.

3 Orodje za presojo kakovosti vsebine celostnih prometnih strategij

Presoja kakovosti CPS je neodvisna strokovna ocena, ki zajema preverjanje skladnosti samega dokumenta ter njegove skladnosti s smernicami za pripravo CPS in podpornimi smernicami CPN, zakonom o CPN, ki se pripravljata, in njegovimi podzakonskimi akti. Presoja kakovosti se izvaja za CPS na vseh ravneh – občinski, regionalni in državni.

Za delovanje sistema presoje kakovosti CPS je odgovorno MzI, ki zagotavlja navodila, merila, pogoje in sredstva za izvedbo presoj kakovosti, imenuje strokovni svet za kakovost CPS, ki je podrobneje opisan v poglavju 3.3, organizira in izvaja usposabljanja in posvete presojevalcev ter vzpostavi in vodi evidenco pooblaščenih presojevalcev.

V nadaljevanju so opredeljeni namen in cilji orodja, čas in način izvedbe presoje, pogoji za presojevalce ter financiranje sistema.

3.1 Namen in cilji

Namen izvajanja presoje kakovosti CPS je izdelava strokovne ocene vsebine osnutka ali končnega dokumenta ter svetovanje naročniku in pripravljavcu CPS za njeno izboljšanje.

Osnovni cilji presoje kakovosti CPS so:

- Izboljšanje kakovosti vsebine CPS (njihove sestave in elementov) in učinkov njihovega izvajanja ter posledično CPN.
- Odprava protislovnosti in/ali neskladnosti med ključnimi elementi CPS (vizijo, cilji, ciljnim vrednostmi, ključnimi izzivi, politikami strateškimi vodili prometnih podsistemov ter ukrepi).
- Zagotavljanje vključevanja in ustrezne obravnave ključnih elementov ter vsebin CPS, ki jih določajo smernice za pripravo CPS in podporne smernice CPN ter dobra praksa na tem področju.
- Zbiranje dobrih praks v smislu Opredelitev in promocija kakovostnih CPS oziroma njihovih delov.

3.2 Presojevalci kakovosti

Presojo kakovosti izvajajo pooblašeni presojevalci kakovosti CPS. MZI bo v ta namen vzpostavilo sistem za usposabljanje in vodilo evidenco presojevalcev usposobljenih strokovnjakov. Slednja eznam presojevalcev se bo posodabljal enkrat letno in po vsakem usposabljanju.

Presojevalci kakovosti so strokovnjaki z izkušnjami s pripravo CPS, ki so sodelovali pri pripravi vsaj treh CPS, so uspešno opravili usposabljanje za presojevalce kakovosti CPS in za pripravljavce CPS ter imajo aktiven status.

Za ohranjanje aktivnega statusa se morajo presojevalci kakovosti udeležiti vseh usposabljanj in posvetov na temo presoje kakovosti CPS, večine drugih izobraževanj v okviru razvoja metodologije CPS in tematik CPN ter morajo redno izvajati dodeljene presoje kakovosti. Strokovna usposabljanja in posvete presojevalcev kakovosti izvaja MZI s podizvajalci na vsaka tri leta. Namen posvetov je nadgradnja znanj, izmenjava izkušenj, opredelitev dobrih praks in zbiranje predlogov za nadgradnjo orodja.

Presojevalca kakovosti za posamezni dokument imenuje minister za infrastrukturo glede na naslednja merila: vrstni red datuma vpisa presojevalcev v evidenco, aktivni status, nesodelovanje pri pripravi obravnavane CPS, ni zaposlen pri izdelovalcu ali naročniku CPS (morebitne izjeme opredeli minister).

3.3 Strokovni svet za kakovost celostnih prometnih strategij

MzI ob vzpostavitvi sistema presoje kakovosti CPS vzpostavi tudi strokovni svet za kakovost CPS. Strokovni svet ima sedem članov (vodja in šest članov), vse pa imenuje minister za infrastrukturo za pet let. Pet članov strokovnega sveta minister imenuje med presojevalci z aktivnim statusom, in sicer med presojevalci z največ izkušnjami. Izkušeni so tisti presojevalci, ki so pripravili vsaj pet CPS, so soavtorji smernic za pripravo CPS ali podpornih smernic CPN ali so izvajali izobraževanja na posamezne teme CPN. Dva člana strokovnega sveta minister imenuje med zaposlenimi na MzI in morata imeti izkušnje s pripravo razpisov za sofinanciranje priprave in/ali izvedbe CPS.

Naloge strokovnega sveta so razvoj orodja in nadgrajevanje meril za presojo kakovosti CPS, usposabljanje presojevalcev in razreševanje morebitnih nesoglasij ali sporov med presojevalcem, pripravljavcem CPS in naročnikom. Pri reševanju teh nesoglasij strokovni svet da končno mnenje in predlaga rešitve.

3.4 Financiranje

Kadar je presoja del procesa priprave CPS, ki jo (so)financirata MzI ali MOP, so stroški presoje del (so)financiranja priprave CPS. Kadar pripravo CPS financira občina ali regija iz lastnih sredstev, zagotavlja sredstva za presojo MzI. MzI in MOP zagotovita tudi sredstva za izdelavo druge presoje v primerih negativne prve splošne ocene (so)financiranega dokumenta ali dokumenta, ki ga občina ali regija financirata iz lastnih sredstev (ko so potrebne večje spremembe dokumenta). Izdelava vseh popravkov, predlaganih s strani presojevalcev, spada med delovne naloge pripravljavca CPS in se ne financira dodatno.

Izvedba presoje kakovosti, upoštevanje priporočil presojevalcev in odprava ugotovljenih neskladnosti ali pomanjkljivosti, katerih rezultat je pozitivna splošna ocena dokumenta, so pogoj za izplačilo državnih sredstev, ki so namenjena za (so)financiranje priprave CPS. MzI ima tudi pravico do omejevanja dostopa do sredstev za (so)financiranje izvedbe ukrepov s področja CPN v primeru neizvedene presoje ali neupoštevanja predlogov presojevalcev za izboljšavo kakovosti vsebine CPS.

MzI krije stroške organizacije in izvedbe usposabljanj ter posvetov za presojevalce, priprave gradiva in razvoja metodologije ter vzpostavitve in vodenja evidence pooblaščenih presojevalcev.

3.5 Kdaj se izvaja presoja kakovosti celostne prometne strategije

Presoja kakovosti je obvezna za vse CPS, katerih pripravo (so)financira država skozi različne državne ali evropske programe. Obvezna je tudi za vse CPS, ki kandidirajo za državno (so)financiranje ukrepov CPS.

Presoja kakovosti ~~poteka v dveh fazah in sicer prvič, ko so opredeljena strateška vodila in drugič, ko je dokument pripravljen za obravnavo na občinskem se praviloma izvede v zaključnih fazah priprave CPS, ko je pripravljen osnutek dokumenta, in to za obravnavo na občinskem, mestnem~~ oziroma drugem ustreznem svetu. V te~~h~~ faz~~ah~~ ima strokovna presoja največ možnosti, da prispeva k večji kakovosti končnega dokumenta. Presoja kakovosti CPS se lahko izvaja tudi po zaključenem procesu priprave in presoje na občinskem, ~~mestnem~~ oziroma drugem ustreznem svetu. V tem primeru ni več možnosti neposrednega vpliva na sam dokument, prispeva pa lahko k popravkom akcijskega načrta ali razrešitvi morebitnih nesoglasij deležnikov.

Za izvedbo postopka in izdelavo popravkov se predvidi najmanj en mesec časa. Pri pozitivni splošni oceni dokumenta (popravki niso potrebni oziroma so minimalni) se postopek zaključi s poročilom presojevalca, o vnosu minimalnih popravkov pa naročnik CPS s pripravljavci pripravi poročilo, ki ga pošlje presojevalcu in MzI. Pri večjih pomanjkljivostih ali neustreznosti dokumenta (negativna splošna ocena dokumenta) se postopek presoje kakovosti po upoštevanju popravkov ponovi. V primeru nesoglasij med presojevalcem, pripravljavcem CPS in/ali naročnikom CPS glede podane ocene dokumenta se organizira usklajevalni sestanek vseh deležnikov. Če tudi takšno srečanje ne razreši nesoglasij, se v presojo vključi strokovni svet za kakovost CPS, ki poda končno mnenje in predlaga rešitve.

Presoja kakovosti CPS se na željo naročnika dokumenta lahko izvede tudi na začetku priprave nove CPS v fazi samoocene. V tem primeru se izvede presoja obstoječe CPS zaradi oblikovanja izhodišč za pripravo naslednje generacije dokumenta. ~~Ta p~~Presoja ~~ni obvezna in se v tem primeru~~ zaključi z izdelavo ~~internega~~ poročila o presoji kakovosti CPS. ~~Stroške njene izvedbe krije naročnik dokumenta, izvede pa jo.~~ ~~Presojo lahko izvede~~ pripravljavec nove CPS ali ~~pa naročnik najame drugega dodeljeni~~ pooblaščen~~ega~~ presojeval~~ca~~.

3.6 Izvedba presoje kakovosti celostne prometne strategije

Presoja kakovosti vsebine CPS postaja z novimi smernicami za pripravo občinskih CPS sestavni del priprave dokumenta. ~~Poteka v dveh fazah in sicer prvič, ko so opredeljena strateška vodila in drugič, ko je dokument pripravljen za obravnavo na občinskem svetu. Umeščena je v fazo priprave dokumenta, ko je pripravljen njegov osnutek. Izvede se pred pošiljanjem dokumenta v obravnavo na občinskem, mestnem oziroma drugem ustreznem svetu.~~ Presoja kakovosti CPS izvajajo pooblašчени presojevalci, ki niso sodelovali pri pripravi obravnavane CPS in niso zaposleni pri pripravljavcu ali naročniku CPS (morebitne izjeme opredeli MzI).

MzI na zahtevo pripravljavca ali naročnika CPS iz evidence ~~presojevalcev usposobljenih strokovnjakov~~ imenuje pooblaščenega presojevalca, in sicer po časovnem zaporedju prispelih zahtev za presojo CPS, upoštevaje merila, navedena v poglavju Presojevalci kakovosti.

Presoja se dokument CPS, ki mora dovolj jasno podajati vse potrebne podatke in sporočila predhodnih faz priprave. Presoja drugih podpornih gradiv, izdelanih v procesu njene priprave, se ne izvaja.

Imenovani presojevalec izvede presojo kakovosti z uporabo ocenjevalnega obrazca in izdela poročilo, ki ga pošlje pripravljavcu CPS, naročniku CPS in MzL.

Orodje presoje sestavljata dva dokumenta, ki sta opisana v nadaljevanju in dodana v prilogah:

- ocenjevalni obrazec za presojo kakovosti vsebine CPS (priloga 1);
- poročilo o presoji kakovosti vsebine CPS (priloga 2).

3.6.1 Obrazec za presojo kakovosti vsebine celostne prometne strategije

Ocenjevalni obrazec je namenjen izdelavi strukturiranega pregleda vsebine CPS, ki ga opravi presojevalec. Obrazec sestavljajo vprašanja v štirih sklopih:

1. sklop – načela CPN
2. sklop – izhodišča CPS
3. sklop – tematska poglavja
4. sklop – ukrepi in akcijski načrt

V prvem sklopu presojevalec ocenjuje skladnost dokumenta s splošnimi načeli CPN. To so:

- trajnostni način delovanja, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- celoviti-integralni način delovanja, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih upravnih območij;
- uravnoteženi način delovanja, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- participativni način delovanja, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa;
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje ciljnih vrednosti, ki so redno merjene in vrednotene;
- celostna obravnava vseh prometnih podsistemov ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi;
- strokovnost, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

V drugem sklopu presojevalec ocenjuje ustreznost in celovitost izhodišč CPS. Kakovosten dokument vsebuje jasno povezavo med vizijo, strateškimi cilji in analizo stanja. Cilji v dokumentu sledijo ciljem, priporočenim v nacionalnih smernicah za pripravo CPS, in so razdelani s ciljnim vrednostmi na podlagi rezultatov analize stanja. Sinteza analize stanja je celovita, uravnotežena in temelji na izmerjenih kazalnikih, ki izhajajo iz ciljev. Kazalniki temelji-~~vključujejo~~ obvezne na priporočenih kazalnikih in njihovi metodologijo za njihovo spremljanje, opisane v nacionalnih smernicah za pripravo CPS. Rezultati analize so opredeljeni v obliki temeljnih sporočil o stanju prometnega sistema na lokalni ravni ter dosežkov in ključnih izzivov in priložnosti, ki podajajo temeljna sporočila o stanju prometnega sistema na lokalni ravni in s katerimi se v nadaljevanju ukvarja CPS.

V tretjem sklopu presojevalec preverja zastopanost posameznih področij načrtovanja in upravljanja prometa v CPS ter ocenjuje uravnoveženost med njimi in celovitost njihove obravnave. Kakovosten dokument vsebuje povezavo med izhodišči (vizijo, cilji, ključnimi izzivi) in obravnavo prometnih podsistemov v okviru ~~politik~~strateških vodil. Dokument znotraj posameznega prometnega podsistema uravnoveženo obravnava ~~politiko tega področja~~upošteva splošna dejstva, lokalne izzive in dosežke, načrte, dobre prakse od drugod, vzpostavlja navezave med posameznimi temami in podaja potrebne pakete ukrepov.

V četrtem sklopu presojevalec ocenjuje skladnost celotnega dokumenta z akcijskim načrtom in uravnoveženost zadnjega. CPS je skladna, kadar obstaja vsebinska povezava med njenimi ključnimi elementi (vizija – cilji – ključni izzivi – ~~politike~~strateška vodila – ukrepi – akcijski načrt) in ti niso protislovni. Uravnovežen akcijski načrt je skladen z izhodišči, nagovarja ključne izzive, ugotovljene v analizi stanja, primerno obravnava vse prometne podsisteme in različne vrste ukrepov (paketi ukrepov, komuniciranje in promocija, spremljanje in vrednotenje, kompleksne ureditve večjega območja ali sistema, ureditve posameznih lokacij, drugi podporni ukrepi). Pomembno je tudi, da daje poudarek učinkovitim ukrepom in prednost mehkim ukrepom pred infrastrukturnimi.

Obrazec za presojo dokumenta je v prilogi 1.

3.6.2 Poročilo o presoji kakovosti vsebine celostne prometne strategije

Presojevalec na podlagi izpolnjenega ocenjevalnega obrazca za presojo kakovosti CPS izdela poročilo in ga pošlje naročniku CPS, pripravljavcu CPS in MzL.

Poročilo vsebuje podatke o obravnavanem dokumentu in presojevalcu dokumenta, kratka poročila o ugotovitvah za vsakega od štirih sklopov (ustreznost presojanih vsebin, šibke točke, posebno dobri elementi), splošno (pozitivno ali negativno) oceno dokumenta ter usmeritve in priporočila za izboljšavo dokumenta. Kadar presojevalec ugotovi, da je treba dokument dopolniti, morajo biti dopolnitve izvedene in znova preverjene pri presojevalcu še pred obravnavo dokumenta na občinskem oziroma ~~drugem ustreznem mestnem~~ svetu in njegovim sprejetjem. Proces je uspešno zaključen, kadar dokument dobi pozitivno splošno oceno in so odpravljene ugotovljene pomanjkljivosti.

Predloga za izdelavo poročila je v prilogi 2.

4 Priporočila za nadaljnji razvoj orodja

Za nadaljnji razvoj metodologije je odgovorno MzL, ki bo skrbelo za stalno preverjanje, testiranje in nadgradnjo orodja. V nadaljevanju so navedene aktivnosti za vzpostavitev sistema presoje in razvoj metodologije.

Seznam aktivnosti, potrebnih za zagon sistema presoje kakovosti vsebine CPS:

- vzpostavitev strokovnega sveta za kakovost CPS;

- priprava gradiva in izvedba usposabljanja za presojevalca kakovosti;
- poziv strokovnjakom k udeležbi na usposabljanju in pridobitvi licence za izdelavo presoj kakovosti;
- vzpostavitev evidence pooblaščenih presojevalcev kakovosti CPS;
- navodila za izvedbo usklajevalnega sestanka v primeru nesoglasij med presojevalcem, pripravljavcem CPS in/ali naročnikom CPS glede podane ocene dokumenta.

Seznam aktivnosti za nadaljnji razvoj metodologije presoje kakovosti vsebine CPS:

- redna komunikacija z izvajalci presoje kakovosti za potrebe nadaljnje optimizacije metodologije, primarno v okviru posvetov presojevalcev;
- 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.

Viri

Bührmann, S., Wefering, F., Rupprecht, S., Plevnik, A., Mladenovič, L., Balant, M., Ružič, L. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo celostne prometne strategije. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. 2012. Dostopno na: https://sptm.si/wp-content/uploads/2019/05/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf (pridobljeno 9. 12. 2020).

Gradivo za nacionalni program CPN 2020–2030. Delovno gradivo. LIFE IP CARE4CLIMATE. 2020. (neobjavljeno)

National Sustainable Urban Mobility Planning Programme 2018–2028 (Nacionalni program celostnega prometnega načrtovanja 2018–2028). CIVITAS PROSPERITY. 2018. Dostopno na: http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/downloads/D3.3_Summary_of_new_or_enhanced_SUMP_supporting_programmes.pdf, str. 336–356 (pridobljeno 9. 12. 2020).

Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L. SUMP Quality Assurance approach in Slovenia. CIVITAS PROSPERITY. 2019. Dostopno na: http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/downloads/D3.3_Summary_of_new_or_enhanced_SUMP_supporting_programmes.pdf, str. 400–416 (pridobljeno 9. 12. 2020).

Smernica za pregledovanje varnosti cest (RSI). Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. 2012. Dostopno na: <http://fgserver6.fg.um.si/cpg/wp-content/uploads/2013/04/RSI.pdf> (pridobljeno 9. 12. 2020).

UIRS. Analiza celostnega prometnega načrtovanja v Republiki Sloveniji. Delovno gradivo. LIFE IP CARE4CLIMATE. 2020. (neobjavljeno)

UIRS. Delovno gradivo za prenovu nacionalnih smernic za pripravo občinskih CPS. Različica december 2020. LIFE IP CARE4CLIMATE. 2020. (neobjavljeno)

UIRS. Gradivo 3. sestanka delovne skupine za CPS 18. in 19. 7. 2018 v Logarski dolini v okviru projekta CIVITAS PROSPERITY. (neobjavljeno)

UIRS. Gradivo 4. sestanka delovne skupine za CPS 5. in 6. 12. 2018 v Mariboru v okviru projekta CIVITAS PROSPERITY. (neobjavljeno)

UIRS. Gradivo 5. sestanka delovne skupine za CPS 20. in 21. 5. 2019 v Gozdu Martuljku v okviru projektov CIVITAS PROSPERITY in LIFE IP CARE4CLIMATE. (neobjavljeno)

UIRS. Gradivo 6. sestanka nacionalne delovne skupine za CPS 14. in 15. 11. 2019 v Novem mestu v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE. (neobjavljeno)

Zakon o celostnem prometnem načrtovanju. Osnutek. Različica 2. december 2020. (neobjavljeno)

Priloga 1: Obrazec za presojo kakovosti vsebine celostne prometne strategije

Občina [Click or tap here to enter text.](#):

Naslov dokumenta: [Click or tap here to enter text.](#)

Presojevalec kakovosti (ime in priimek, podpis):

[Click or tap here to enter text.](#) _____

Vsebina:

1. sklop – načela CPN
2. sklop – izhodišča CPS
3. sklop – tematska poglavja
4. sklop – ukrepi in akcijski načrt

1. sklop – načela CPN

V prvem sklopu presojevalec ocenjuje skladnost dokumenta s splošnimi načeli CPN. To so:

- trajnostni način delovanja, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- eeleviti-integralni način delovanja, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih upravnih območij;
- uravnoteženi način delovanja, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- participativni način delovanja, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa;
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje ciljnih vrednosti, ki so redno merjene in vrednotene;
- celostna obravnava vseh prometnih podsistemov ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi;
- strokovnost, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Ali je vsebina CPS skladna z načeli CPN?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Trajnostni način delovanja				

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Celoviti-Integralni način delovanja				
Uravnoteženi način delovanja				
Participativni način delovanja				
Jasna vizija, cilji in osredotočenost na merljive ciljne vrednosti				
Celostna obravnava vseh prometnih podsistemov				
Strokovnost				

2. sklop – izhodišča CPS

V drugem sklopu presojevalec ocenjuje ustreznost in celovitost izhodišč CPS. Kakovosten dokument vsebuje jasno povezavo med vizijo, ~~strateškimi~~ cilji in analizo stanja. Cilji v dokumentu sledijo ciljem, priporočenim v nacionalnih smernicah za pripravo CPS, in so razdelani s ciljnimi vrednostmi na podlagi rezultatov analize stanja. Sinteza analize stanja je celovita, uravnotežena in temelji na izmerjenih kazalnikih, ki izhajajo iz ciljev. Kazalniki temeljijo na ~~priporočenih-obveznih~~ kazalnikih in njihovi metodologiji, opisanih v nacionalnih smernicah za pripravo CPS. Rezultati analize so opredeljeni v obliki temeljnih sporočil o stanju prometnega sistema na lokalni ravni ter dosežkov in ključnih izzivov in priložnosti, ki podajajo temeljna sporočila o stanju prometnega sistema na lokalni ravni in s katerimi se v nadaljevanju ukvarja CPS.

Ali obstaja jasna povezava med vizijo, ~~strateškimi~~ cilji in kazalniki?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Ali izbrani cilji sledijo viziji?				
Ali izbor ciljev sledijo predlaganim strateškim ciljem v smernicah za pripravo CPS?				
Ali kazalniki sledijo viziji in strateškim ciljem?				

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Je nabor kazalnikov celovit in izmerljiv? So enakomerno pokriti kazalniki učinka in izvedbe?				
Ali izbor nabor kazalnikov sledi vključuje predlaganim obvezne kazalnikom izv smernicah za pripravo CPS?				

Ali analiza stanja izhaja iz vizije, ciljev in kazalnikov ter omogoča določitev ciljnih vrednosti?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Ali se analiza stanja osredotoča na vsebine, ki izhajajo iz vizije in ciljev?				
Ali so v analizi stanja izmerjeni vsi izbrani kazalniki?				
Ali izmerjeni kazalniki omogočajo določitev ciljnih vrednosti politik ?				

Ali je analiza stanja izdelana celovito in uravnoteženo?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Ali analiza upošteva prakse in politike drugih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih upravnih območij?				
Ali analiza stanja sledi trajnostnim načelom uravnoteženosti gospodarskega razvoja, socialne pravičnosti in kakovosti okolja?				
Ali so v analizi <u>stanja</u> uravnoteženo obravnavani vsi prometni podsistemi?				

Kako je predstavljena sinteza analize stanja?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
So dosežki primerno poudarjeni?				
Ali so glavno sporočilo analize stanja ključni izzivi?				
Ali je opredelitev ključnih izzivov primerna podlaga za navezavo poznejših tematskih poglavij na njihovo reševanje?				

Kako ambiciozna je strategija?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
So ciljne vrednosti zastavljene realno?				
Je katero področje zastavljeno preambiciozno oziroma nerealno? Katero in zakaj?				
Je katero področje zastavljeno premalo ambiciozno? Katero in zakaj?				

3. sklop – tematska poglavja

V tretjem sklopu presojevalec preverja zastopanost posameznih področij načrtovanja in upravljanja prometa v CPS ter ocenjuje uravnoveženost med njimi in celovitost njihove obravnave. Kakovosten dokument vsebuje povezavo med izhodišči (vizijo, cilji, ključnimi izzivi), **strateškimi vodili** in **podrobno** obravnavo prometnih podsistemov ~~v okviru politik~~. Dokument znotraj posameznega prometnega podsistema uravnoveženo obravnava **politike tega področja** ~~—~~ **upošteva** splošna dejstva, lokalne izzive in dosežke, načrte, dobre prakse od drugod, vzpostavlja navezave med posameznimi temami in podaja potrebne pakete ukrepov.

So tematska poglavja CPS povezana z ustreznimi ~~politikami~~ **strateškimi vodili**? Se njihova obravnava naslanja na vizijo, cilje in analizo stanja?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
CPN/načrtovanje				
Hoja				

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Kolesarjenje				
Javni potniški promet				
Osebn ni motorni/Avtomobilski promet				
Tovorni promet				
<i>Po potrebi dodaj tematsko poglavje</i>				

So ~~politike~~ strateška vodila tematskih poglavij primerno ambicioznea glede na zmogljivosti obravnavane občine/regije oziroma države in na dosežke drugje?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
CPN/načrtovanje				
Hoja				
Kolesarjenje				
Javni potniški promet				
Osebn ni motorni/Avtomobilski promet				
Tovorni promet				
<i>Po potrebi dodaj tematsko poglavje</i>				

Ali so tematska poglavja vsebinsko uravnotežena (splošna dejstva, lokalni izzivi in dosežki, ~~politika~~ strateška vodila in ciljne vrednosti, področja ukrepanja)?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
CPN/načrtovanje				
Hoja				

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Kolesarjenje				
Javni potniški promet				
Osebnih motornih <u>Avtomobilski</u> promet				
Tovorni promet				
<i>Po potrebi dodaj tematsko poglavje</i>				

4. sklop – ukrepi in akcijski načrt

V četrtem sklopu presojevalec ocenjuje skladnost celotnega dokumenta z akcijskim načrtom in uravnoteženost zadnjega. CPS je skladna, kadar obstaja vsebinska povezava med njenimi ključnimi elementi (vizija – cilji – ključni izzivi – ~~strateška vodila politike~~ – ukrepi – akcijski načrt) in ti niso protislovni. Uravnotežen akcijski načrt je skladen z izhodišči, nagovarja ključne izzive, ugotovljene v analizi stanja, primerno obravnava vse prometne podsisteme in različne vrste ukrepov (paketi ukrepov, komuniciranje in promocija, spremljanje in vrednotenje, kompleksne ureditve večjega območja ali sistema, ureditve posameznih lokacij, drugi podporni ukrepi). Pomembno je tudi, da daje poudarek učinkovitim ukrepom in prednost mehkim ukrepom pred infrastrukturnimi.

Ali akcijski načrt odseva poudarke in ambicije izhodišč CPS?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Navezava akcijskega načrta na vizijo – cilje – ključne izzive – ciljne vrednosti – strateška vodila politike – ukrepe				

Ali akcijski načrt v zadostni meri vključuje učinkovite ukrepe?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Umirjanje prometa				
Načrti vodenja prometa				
Upravljanje parkiranja				

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
<u>Preoblikovanje-Transformacija</u> cestnih površin				
Boljši javni prevoz				
Kolesarska infrastruktura				
<u>Zeleni koridorji</u>				
Raba prostora				
<i>Po potrebi dodaj ukrep</i>				

Ali so ukrepi znotraj posameznih prometnih podsistemov in med njimi uravnoteženi (predvsem v smislu mehkih in infrastrukturnih ukrepov)?

	DA	NE	DELNO	OPOMBE
Uravnoteženost ukrepov znotraj posameznega prometnega podsistema				
Uravnoteženost ukrepov med posameznimi prometnimi podsistemi				

Priloga 2: Poročilo o presoji kakovosti vsebine celostne prometne strategije

Občina: [Click or tap here to enter text.](#)

Naslov dokumenta: [Click or tap here to enter text.](#)

Presojevalec kakovosti (ime in priimek, podpis):

[Click or tap here to enter text.](#) _____

Vsebina:

1. sklop – načela CPN
2. sklop – izhodišča CPS
3. sklop – tematska poglavja
4. sklop – ukrepi in akcijski načrt

Zaključek

1. sklop – načela CPN

V prvem sklopu presojevalec ocenjuje skladnost dokumenta s splošnimi načeli CPN. To so:

- trajnostni način delovanja, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- **eeleviti-integralni** način delovanja, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih upravnih območij;
- **uravnoteženi način delovanja, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;**
- participativni način delovanja, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa;
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje ciljnih vrednosti, ki so redno merjene in vrednotene;
- celostna obravnava vseh prometnih podsistemov ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi;
- strokovnost, ki temelji na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

– Ali je vsebina CPS skladna z načeli CPN?

Kratko poročilo o ugotovitvah presoje kakovosti:

[Click or tap here to enter text.](#)

2. sklop – izhodišča CPS

V drugem sklopu presojevalec ocenjuje ustreznost in celovitost izhodišč CPS. Kakovosten dokument vsebuje jasno povezavo med vizijo, ~~strateškimi~~ cilji in analizo stanja. Cilji v dokumentu sledijo ciljem, priporočenim v nacionalnih smernicah za pripravo CPS, in so razdelani s ciljnimi vrednostmi na podlagi rezultatov analize stanja. Sinteza analize stanja je celovita, uravnotežena in temelji na izmerjenih kazalnikih, ki izhajajo iz ciljev. Kazalniki temeljijo na ~~priporočenih-obveznih~~ kazalnikih in njihovi metodologiji, opisanih v nacionalnih smernicah za pripravo CPS. Rezultati analize so opredeljeni v obliki temeljnih sporočil o stanju prometnega sistema na lokalni ravni ter dosežkov in ključnih izzivov in priložnosti s katerimi se v nadaljevanju ukvarja CPS, ki jih nagevarja CPS. S temi se v nadaljevanju ukvarja CPS in podajajo glavna sporočila o stanju prometnega sistema na lokalni ravni.

- Ali obstaja jasna povezava med vizijo, ~~strateškimi~~ cilji in kazalniki?
- Ali analiza stanja izhaja iz vizije, ciljev in kazalnikov ter omogoča določitev ciljnih vrednosti?
- Ali je analiza stanja izdelana celovito in uravnoteženo?
- Kako je predstavljena sinteza analize stanja?
- Kako ambiciozna je strategija?

Kratko poročilo o ugotovitvah presoje kakovosti:

Click or tap here to enter text.

3. sklop – tematska poglavja

V tretjem sklopu presojevalec preverja zastopanost posameznih področij načrtovanja in upravljanja prometa v CPS ter ocenjuje uravnoteženost med njimi in celovitost njihove obravnave. Kakovosten dokument vsebuje povezavo med izhodišči (vizijo, cilji, ključnimi izzivi) , strateškimi vodili in podrobno in obravnavo prometnih podsistemov ~~v okviru politik~~. Dokument znotraj posameznega prometnega podsistema uravnoteženo obravnava ~~politiko-tega področja—upeševa~~ splošna dejstva, lokalne izzive in dosežke, načrte, dobre prakse od drugod, vzpostavlja navezave med posameznimi temami in podaja potrebne pakete ukrepov.

- So tematska poglavja CPS povezana z ustreznimi ~~politikami~~ strateškimi vodili? Se njihova obravnava naslanja na vizijo, cilje in analizo stanja?
- So strateška vodila ~~politike~~ tematskih poglavij primerno ambiciozn~~ae~~ glede na zmogljivosti obravnavane občine/regije oziroma države in na dosežke drugod?
- Ali so tematska poglavja vsebinsko uravnotežena (splošna dejstva, lokalni izzivi in dosežki, strateška vodila ~~politika~~ in ciljne vrednosti, področja ukrepanja)?

Kratko poročilo o ugotovitvah presoje kakovosti:

Click or tap here to enter text.

4. sklop – ukrepi in akcijski načrt

V četrtem sklopu presojevalec ocenjuje skladnost celotnega dokumenta z akcijskim načrtom in uravnoteženost zadnjega. CPS je skladna, kadar obstaja vsebinska povezava med njenimi ključnimi elementi (vizija – cilji – ključni izzivi – ciljne vrednosti – ~~strateška vodila politike~~ – ukrepi – akcijski načrt) in ti niso protislovni. Uravnotežen akcijski načrt je skladen z izhodišči, nagovarja ključne izzive, ugotovljene v analizi stanja, primerno obravnava vse prometne podsisteme in različne vrste ukrepov (paketi ukrepov, komuniciranje in promocija, spremljanje in vrednotenje, kompleksne ureditve večjega območja ali sistema, ureditve posameznih lokacij, drugi podporni ukrepi). Pomembno je tudi, da daje poudarek učinkovitim ukrepom in prednost mehkim ukrepom pred infrastrukturnimi.

- Ali akcijski načrt odseva poudarke in ambicije izhodišč CPS?
- Ali akcijski načrt v zadostni meri vključuje učinkovite ukrepe?
- Ali so ukrepi znotraj posameznih prometnih podsistemov in med njimi uravnoteženi (predvsem v smislu mehkih in infrastrukturnih ukrepov)?

Kratko poročilo o ugotovitvah presoje kakovosti:

Click or tap here to enter text.

Zaključek

Priporočila za izboljšavo dokumenta

Click or tap here to enter text.

Splošna ocena dokumenta

Ustrezen, spremembe niso potrebne	Deloma ustrezen, potrebne so manjše dopolnitve	Deloma ustrezen, potrebne so znatne izboljšave	Neustrezen, dokument bi bilo treba v večji meri predelati
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
POZITIVNA SPLOŠNA OCENA		NEGATIVNA SPLOŠNA OCENA	
Aktivnosti po presoji:			
1) Predložitev CPS občinskemu/mestnemu oziroma drugemu ustreznemu svetu v sprejetje	1) Priprava dopolnjenega dokumenta in poročila o izvedenih dopolnitvah (pripravljaivec CPS) 2) Pošiljanje poročila in dokumenta presojevalcu in MzI ter potrditev presojevalca 3) Predložitev CPS občinskemu/mestnemu oziroma drugemu ustreznemu svetu v sprejetje	1) Priprava dopolnjenega dokumenta (pripravljaivec CPS) 2) Ponovitev presoje kakovosti	1) Priprava nove različice dokumenta (pripravljaivec CPS) 2) Ponovitev presoje kakovosti