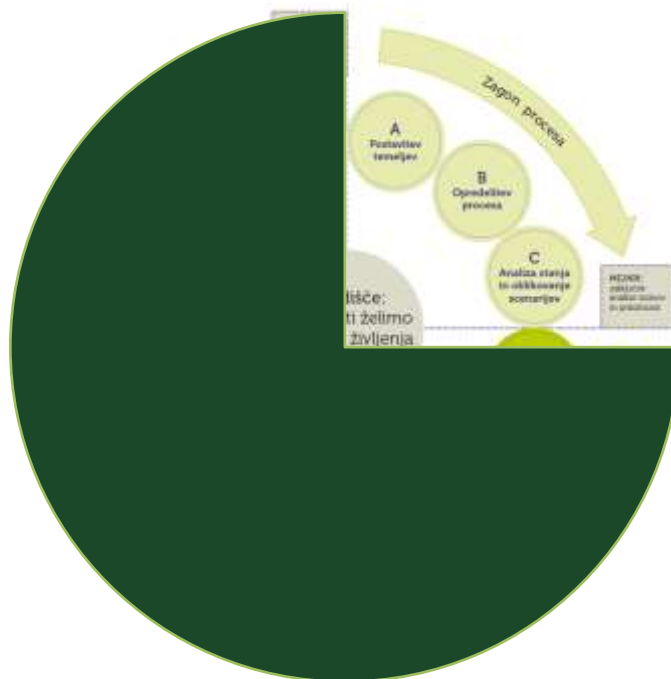


Priloga 1-a

VSEBINSKO POROČILO O NAPREDOVANJU DEL

1. faza priprave CPS – Zagon procesa
za občino Tržič
od 4.5.2016 do 3.10.2016





Navodila za izpolnjevanje poročila

Za izpolnjevanje poročila morate najprej omogočiti vsebino (Enable content).

Vsebinsko poročilo za vse faze po sklopih in korakih izpolni izdelovalec CPS (izbrani pogodbeni izvajalec). Izpolnjevanje poročila po korakih izdelovalec CPS redno predstavlja na sestankih s predstavniki občinske uprave. S tem se zagotovi ažurno informiranje občinske uprave in skrbnika pogodbe z izvedenimi dejavnostmi v okviru operacije.

V poročilo se konkretno navaja vse izvedene dejavnosti v posameznem koraku skladno z opisom posameznega koraka v Smernicah za pripravo celostne prometne strategije. V pomoč smo vam kopirali predvidene dejavnosti po korakih, ki so v smernicah opisane še konkretnjeje, zato pri pripravi vsebinskih poročil upoštevajte uvodne opise posameznega koraka.

Konkretno navajanje dejavnosti pomeni, da za posamezno dejavnost kot npr. *preverimo, ali so trajnostna načela že del politik občine na področju prometa in na sorodnih področjih (denimo na področju varovanja okolja, zdravstvenega varstva ali načrtovanja prostora)* navedemo ime in priimek oseb/-e, s kater-o/-imi smo imeli pogovor ali sestanek o trajnostnih načelih, položaj osebe, način komunikacije ter kraj in čas pogovora ter povezetek opravljenega pogovora/sestanka.

Vse aktivnosti morajo biti dokumentirane na primeren način (liste prisotnosti, zapisniki sestankov, fotografije dogodkov, originali ali kopije gradiv, klipingi...). Iz dokumentacije mora biti razvidno, da so posamezne naloge izvajali tisti člani projektne skupine, katerih reference so bile v ponudbi navedene za posamezna področja.

Za vsak korak mora izvajalec k poročilu obvezno priložiti vse (pol)izdelke, ki so nastali v tem koraku kot npr. za korak *3-Načrt vključevanja javnosti* v sklopu *2-Opredelitev procesa* mora izvajalec pripraviti komunikacijski načrt, ki predvideva vse oblike in orodja ter predviden terminski plan obveščanja javnosti v celotni fazi priprave CPS. Iz komunikacijskega načrta mora biti razvidno vključevanje in obveščanje vseh ciljnih skupin.

Glede na minimalne standarde javnega razpisa smo vam na koncu posamezne sklopa navedli zahtevane minimalne standarde, za katere smo navedli predvidena dokazila. Za vsako dejavnost je potrebno priložiti tako dokazilo, iz katerega bo razvidno, da ste dejavnosti izvedli in za katero dejavnost je šlo.

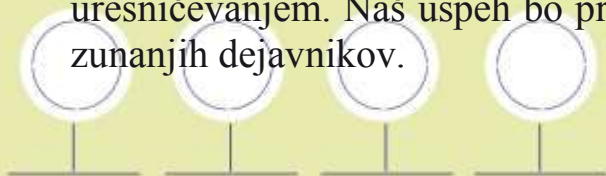
Prosimo, da na koncu poročila zložite vse priloge poročila po vrstnem redu po fazah, sklopih in korakih. Priloge morajo biti primerno navedene v poročilu posameznega koraka in označene na prvem listu, da je vidna povezava priloge za posamezno dejavnost. Predlagamo označevanje številka faze – črka sklopa – številka koraka. Primer 1-B-3 je dokazilo za fazo 1, sklop B in korak 3 > Načrtovanje vključevanja javnosti.

V kolikor priloge ne bodo zložene v enakem vrstnem redu dejavnosti po korakih in označene, si pridržujemo pravico, da vrnemo celotno poročilo v urejanje.

V primeru dodatnih vprašanj se obrnite na svojega skrbnika pogodbe na MZI.

Postavitev temeljev

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



1

2

3

4

Zaveza načelom trajnostne mobilnosti

Ocena vpliva širšega okvira

Samoocena

Pregled razpoložljivih virov

5

6

Opredelitev časovnega načrta

Opredelitev ključnih deležnikov

Korak 1:

Zaveza načelom trajnostne mobilnosti

V okviru zaveze načelom trajnostne mobilnosti opravimo naslednje dejavnosti:

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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Trajnostna načela v Občini Tržič so že del turistične strategije (Strategija razvoja kolesarskega turizma v Občini Tržič) in del Občinskega prostorskega načrta.

V lokalni politiki - tako v občini kot na krajevnih skupnostih - so trajnostna načela načeloma dobro podprta in zasidrana v delovanju. V javnosti imajo trajnostna načela dobro podporo, v kolikor ne posegajo v udobje občanov. O uveljavitvi trajnostnih načel v CPS smo dosegli dobro razumevanje, saj smo v anketi, spletnih odzivih in na javnih prireditvah prejeli pozitivne odzive.

Priloge:

Korak 2:

Ocena vpliva širšega okvira

Med oceno vpliva širšega okvira opravimo naslednje dejavnosti:

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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Tematike, sorodne izzivom, s katerimi se srečuje celostna prometna strategija, vključuje tudi Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020 v poglavju o okolju, prostoru in infrastrukturi. Izpostavljena so ozka grla in slaba pretočnost, ki narekujejo investicije, ki so v domeni države. Deloma v občinski domeni so gradnja daljinskih kolesarskih poti ter posodobitev cest. Program navaja, da je preobremenitev cest in s tem povezana slabša pretočnost delno rešljiva tudi s povečanjem deleža potnikov v javnem prevozu. Uveljavitev javnega prevoza pa ni mogoča s tradicionalnim pristopom, saj zaradi razpršene poselitve ni ekonomsko učinkovit. Celostno načrtovanje prometa tako presega občinske meje in ga v luči strateške presoje možnosti lahko opredelimo kot ključni infrastrukturni regijski projekt. Temeljna težava, ki se ob tem pojavi, je, da regije niso pristojne za načrtovanje dejavnosti v prostoru. Prvi cilj, povezan s prometnimi strategijami in je v razvojnem programu umeščen na prvo mesto, je povečati delež potnikov v javnem prevozu.

Med investicijskimi ukrepi, ki jih Regionalni razvojni program navaja na področju infrastrukture so številni povezani s prometnimi izzivi; med drugim investicije, vezane na projekte posodobitve in širitve cestne in železniške infrastrukture ter investicije v kolesarsko mrežo.

Na področju urejanja prometa, kjer so vključene tudi tematike, sorodne celostni prometni strategiji, se med letoma 2014 in 2020 izvaja tudi obširen projekt Trajnostna in zelena mobilnost in mreža kolesarskih poti, v katerega so poleg ostalih partnerjev vključene tudi vse gorenjske občine. Temeljni cilj tega projekta je celostno prometno načrtovanje osnovano na trajnostnem prometu, kjer so v ospredju ljudje in ne promet. Med pričakovanimi rezultati tega projekta izpostavimo povečanje deleža potnikov v javnem prometu, izboljšana mobilnost in dostopnost ter zmanjšanje števila žrtev v prometu. Skupni finančni okvir tega projekta znaša 20 mio. EUR.

Sredstva za tovrstne projekte je mogoče pridobiti v okviru državnih razpisov, kjer so merila lahko različna (na primer izdelana in potrjena Celostna prometna strategija občine) ali pa na evropskih razpisih (sredstva Kohezijskega sklada, sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj, sredstva s področja mobilnosti in prometa). Pri večini razpisov pa sredstva pokrijejo le del investicije in je nujno sofinanciranje posamezne institucije. Direkcija za ceste RS na primer prispeva med 50 in 75 % sredstev za prometne projekte. Del sredstev je mogoče dobiti tudi v okviru različnih razpisov za znanost, kjer so projektni partnerji regionalne razvojne agencije.

Temeljni okvir na državni ravni, ki je povezan s celostno prometno strategijo, je Strategija prometa RS. V njej je posebno poglavje namenjeno trajnostni mobilnosti, v katerem je trenutno stanje na tem področju opredeljeno kot slabo, zato je to urejanje tega področja prioriteto. Ta izziv se sklada s temelji celostne prometne strategije, ki jo bodo po sprejetju izvajale posamezne občine, poskrbeti pa bi morali tudi za medobčinsko sodelovanje.

Temeljni regionalni okvir povezan s celostno prometno strategijo predstavlja Regionalni razvojni program Gorenjske 2014–2020 (več o tem v začetku poročila).

Med evropskimi spodbudami k trajnostni mobilnosti velja omeniti Evropski teden mobilnosti, kjer se na različnih ravneh spodbuja trajnostno mobilnost.

Priloge:

Korak 3:

Samocena

Med samooceno opravimo naslednje dejavnosti:

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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Posamezni elementi celostnega načrtovanja prometa v trenutnem prometnem načrtovanju v Občini Tržič izkazujejo različen status in dediščino delovanja iz preteklosti. Tako na primer SPV deluje dobro in pozitivno vpliva na spremembe v prometu, prav tako je vzpostavljena dobra povezava s šolami. Podjetje Alpetour izvaja storitve javnega potniškega prometa v okviru zmožnosti; usklajevanja in potencialne spremembe ter izboljšave povezav potekajo sproti. Na Uradu za okolje in prostor Občine Tržič si želijo in so motivirani za uvedbo več rešitev s področja trajnostne mobilnosti, na Uradu za gospodarstvo in družbene dejavnosti skrbijo za šolske prevoze in razvoj gospodarskih dejavnosti. Direkcija za ceste RS postavlja zelo stroge pogoje za nove ureditve, kar zavira napredek na področjih, kjer fizične in finančne zmožnosti tega ne omogočajo v celoti.

V Občini Tržič smo zasledili nekaj oteževalnih dejavnikov, ki predstavljajo izziv za realizacijo projektov trajnostne mobilnosti:

- prostorski - ozki koridorji za izgradnjo pločnikov in kolesarskih stez, velike razdalje med naselji
- vedenjski - navajenost na avtomobile
- finančni - projekti so vezani na občinski proračun

Za nekatere predele v občini je značilna nevarnost socialne izključenosti zaradi prometne oddaljenosti. Medtem ko v Bistrici in Tržiču ta ni ovira, pa je več zaznanih v oddaljenih vaseh, kjer je javni potniški promet omejen in je osebni prevoz edina praktična oblika prevoza.

Proces načrtovanja v občini bi lahko izboljšali z rednimi srečanji odgovornih za promet iz različnih organizacij. Na ta način bi dobili objektivni vpogled v stanje in izzive v prometu. Pomembna bi bila tudi povezava s finančnim oddelkom občine in Direkcijo RS za infrastrukturo. In nenazadnje tudi vključevanje različnih segmentov javnosti - ponujamo jim različne možnosti za participacijo v procesu priprave strategije in rešitev. Ob začetku projekta so tako občani lahko sodelovali v anketi o prometu, udeležujejo se javnih razprav in dogodkov, projekt lahko aktivno spremljajo na družabnih omrežjih in v medijih, z odgovornimi pa lahko komunicirajo preko spletnega obrazca ali neposredno.

Priloge:

Korak 4:

Pregled razpoložljivih virov

Med pregledom razpoložljivih virov opravimo naslednje dejavnosti:

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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Znanja: Večina infrastrukturnih projektov v občini Trzič je v pristojnosti občine. Za naročila prometnih ureditev obstaja vrsta dobrih praks in sistemov, ki zagotavljajo vpeljavo trajnostnih ciljev prometnih ureditev. Občina mora sprejeti in vzdrževati trajnostne načrtovalske strategije v vseh projektih in se navezati in privzeti v uporabo že izdelane načrtovalske priročnike. Vsaka projektna naloga za načrtovanje prometa mora imeti presojo s stališča trajnostne prometne strategije in po izdelavi projekta je le tega potrebno pregledati in oceniti njegovo trajnostno ustreznost. Za znanja trajnostnih prometnih ureditev, ki jih občina ne premore v svoji kadrovski zasedbi, se bodo uporabne storitve z ekspertnimi sodelavci.

Vrzeli:

Kadrovske - na občini želijo predvsem zaposlovati na Uradu za okolje in prostor. Uporabiti znanja ekspertov za načrtovanje trajnostne mobilnosti.

Prometne - Veliko prometnih projektov je usmerjenih v motorni promet. Znanja iz trajnostne mobilnosti niso del sistema naročanja in izvajanja. Občina se mora nasloniti na pripravljene priročnike in načrtovalske pripomočke za trajnostno usmerjene projekte.

JPP: razumevanje jpp je dostikrat omejeno. Razpršenost poselitve zahteva uvajanje novih pristopov uporabe JPP - manjša vozila, P&R, uporaba JPP na klic in podobno.

Velika priložnost je uvajanje v delo tistih mladih, ki so za svoje diplomske naloge razvijali področje trajnostne mobilnosti v Trziču. Trzič mora poiskati in angažirati občane, ki so že naredili korake v načrtovanju ali drugih dejavnostih trajnostne mobilnosti. Delovanje in aktivnosti trajnostne mobilnosti od "znotraj" torej na pobude občanov in njihovo poistovetenje z rešitvami.

Potrebna finančna sredstva so odvisna od izbranih ukrepov. Občina naj v proračunu sprejme letni plan ukrepov za izboljšanje trajnostnega prometa. Groba ocena stroškov: 200 000 letno. Na osnovi načrtov in sprejetih ukrepov se zaprosi za vire sredstev izven občine. Predvsem se v začetni fazi lahko računa na visok delež sredstev EU, za katere pa mora občina pripraviti dobre programe in predstavitve trajnostnih ureditev.

Ocenjeni finančni viri za izvedbo Strategije so lokalni (50 000 €), regionalni (0 €), državni (50 000 €) in evropski preko namenskih razpisov (100 000 €).

Priloge:

Korak 5:

Opredelitev časovnega načrta

Med opredelitvijo časovnega načrta opravimo naslednje dejavnosti:

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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Na Občini Trzič poteka priprava Strategije (CPS) skladno z nekaterimi drugimi ukrepi na področju urejanja prometa. OPN je ravnokar sprejet, v teku je dogovor o obsegu šolskih prevozov, Strategija razvoja kolesarskega turizma v Občini Trzič pa se je pričela izvajati.

Časovni načrt priprave CPS, katere zaključek je predviden konec aprila 2017, je sestavljen iz več faz. Njihov opis in predvideno trajanje je opisano spodaj:

- faza 1: Vzpostavitev delovne skupine - do 31. 5. 2016
- faza 2: Analiza stanja - trajanje od 1. 6. do 15. 7. 2016, ključni elementi:
 - o postavitve temeljev
- faza 3: ilkanje nabora ukrepov - od 16. 7. do 31. 10. 2016
 - o opredelitev vizije, prioritet in nabora ukrepov
- faza 4: Iskanje rešitev - od 1. 11. 2016 do 31. 12. 2016
 - o izbira ukrepov in načrtovanje izvajanja
- faza 5: Sprejem in spremljanje - od 1. 1. 2017 do 30. 4. 2017
 - o nadzor, sprejem CPS in spremljanje

Nekaj 'hitrih' ukrepov s področja reševanja prometne problematike so v Občini že sprejeli v času priprave strategije. Med njimi je npr. označitev prehoda za pešce na Trgu svobode, že omenjeni dogovori o obsegu šolskih prevozov... Natančen časovni okvir za izvedbo posameznih ukrepov pa bo opredeljen, ko bodo ti izbrani.

Vrednotenje strategije bo potekalo po drugem letu njene priprave (predvidoma v letu 2019), prenova strategije pa po petih letih (predvidoma v letu 2022). 5-letni rok za izvajanje CPS je za Občino Trzič bolj realen in ustrežnejši, saj približno sovпада z lokalnimi volitvami in naslednjim županskim mandatom.

Priloge:

Korak 6:

Opredelitev ključnih deležnikov

Med opredelitvijo ključnih deležnikov opravimo naslednje dejavnosti:

- Opravimo pregled nad pomembnimi deležniki, ki lahko prispevajo k načrtovanju.
- Prepoznamo zapostavljene deležnike, katerih vloga bi bilo koristno okrepiti.



- Prizadevamo si za načrtovalsko koalicijo, ki bi vključevala vse ključne deležnike in bi se pri tem izogibala resnejšim konfliktom. Za izpolnjevanje te naloge pripravimo preprosto strategijo za njihovo koordinacijo.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Pregled pomembnih deležnikov smo opravili v štirih korakih. V prvem koraku smo predlagali člane z različnimi vlogami v družbi (šole, nevladne organizacije, krajevne skupnosti, občina ipd.), zaposleni v občini pa so vpisali najbolj ustrezne. V drugem koraku so zaposleni na občini predlagali tiste posameznike, ki jih oni prepoznajo kot pomembne v prometu ali kot mnenjske vodje. V tretjem koraku smo intervjuvance vprašali, koga oni prepoznajo kot pomembnega za urejanje prometa. Zadnji - četrti - korak smo opravili na javni debati, kjer so posamezniki s svojo prisotnostjo, komentarji in interesom želeli tesneje sodelovati pri pripravi CPS.

Prepoznali smo zapostavljene deležnike po večih kriterijih. Samostojnost: otroci, upokojenci, gibalno ovirani so zastopani preko posrednikov - OŠ, SPV, dom upokojencev. Geografija: občani iz oddaljenih krajev so zastopani preko predstavnikov KS. Status: revnejši občani.

Strategija za koordinacijo načrtovalske koalicije je sestavljena iz:

- Čim večje transparentnosti, ki jo zagotavljamo z ažurno medsebojno obveščenoostjo.
- Različnih kanalov komunikacije - tako javni: preko občine in anket kot skriti: obveščanje preko spletnega obrazca.
- Rednih srečanj na delavnicah z odgovornimi za promet ter na javnih delavnicah.

Priloge: 1-A-6 1. delavnica z odgovornimi za promet - Vabilo CPS Tržič.pdf

Skladno z minimalnimi standardi je potrebno v tej fazi ustanoviti delovno skupino za izdelavo celostne prometne strategije, v kateri bodo poleg projektne skupine imenovani predstavniki občin in predstavniki zainteresirane javnosti iz občin. Dokaz za ustanovitev je ustrezen zapis o konstituiranju s seznamom članov.

Opredelitev procesa

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

Koraki:

1

Opredelitev
območja in
odgovornosti

2

Koordinacija
politik in
celosten pristop
k načrtovanju

3

Načrtovanje
vključevanja
javnosti

4

Dogovor o
delovnem načrtu
in vodenju

Korak 1:

Opredelitev območja in odgovornosti

Med procesom opredelitve območja in odgovornosti opravimo naslednje dejavnosti:

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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Po podatkih Statističnega urada RS za leto 2015 večina zaposlenih prebivalcev dela izven občine. Od 5833 zaposlenih jih le 2069 dela v domači občini, preostali pa delajo največ v Kranju (1369) in Ljubljani (1055). Ker v Tržiču ni srednjih šol, tudi večina od 549 dijakov dnevno potuje v Kranj (274) in Ljubljano (86), po več kot 50 še v Strahinji in Radovljico. Večina od 534 študentov študira v Ljubljani (299).

Večina dnevnih poti zaposlenih in šolajočih se Tržičanov je usmerjena proti Kranju in Ljubljani, zato je pri načrtovanju mobilnosti nujno sodelovanje s tema dvema občinama in državo, v pristojnosti katere je organizacija javnega potniškega prometa.

Glede javnega potniškega prometa je občina po slovenski zakonodaji (Zakon o prevozi v cestnem prometu) pristojna le za organizacijo mestnega prometa in z prevoze na klic (teh oblik JPP v občini trenutno ni). Zato je na tem področju nujno sodelovanje z državo (Ministrstvom za infrastrukturo) kot koncedentom ter prevoznikom kot koncesionarjem (trenutno je na območju občine edini koncesionar Alpetour).

V občini so številna pomembna planinska izhodišča, da katerih se planinci večinoma pripeljejo z osebni avtomobili. Velik del planincev prihaja iz drugih občin, pri načrtovanju trajnostnih dostopov je potrebno usklajevanje na ravni države (načrtovanje javnega prometa do planinskih izhodišč, ozaveščanje planincev v sodelovanju s Planinsko zvezo Slovenije).

Med ključnimi deležniki obstaja soglasje o omejenosti Strategije na območju Občine Tržič. S sosednjimi občinami sicer sodelujejo pri posameznih projektih, o izvedbi CPS pa se Občina Tržič še ni povezala s sosednjimi občinami.

Krovno odgovornost za uspeh Strategije nosita župan Občine Tržič in Urad za okolje in prostor, ki sta podpisnika pogodbe o izvedbi ter sta pri CPS tudi najbolj angažirana.

Priloge:

Korak 2:

Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju

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

- Opredelimo potrebe in potenciale za koordinacijo z vsemi področji in ravnmi, ki so povezani s prometom.



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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

- Občina Trzič ima dobro delujoč oddelek za preventivo in vzgojo v prometu - SPV. Povezuje občino, lokalne skupnosti, šole in dejavnike, ki delujejo na področju prometne varnosti - inšpekcijo, policijo, redarstvo. SPV bi morali usposobiti tudi za dosledno uporabo strategij trajnostnega prometnega načrtovanja.
- Občina mora sprejeti strategijo trajnostnega prometnega načrtovanja in sprejeti letne operativne načrte za njihovo realizacijo. V okviru delovanja občine mora biti trajnostna mobilnost jasno določena - na nivoju oddelka in na nivoju osebnih zadolžitev.
- Občina dobro sodeluje z deležniki na medobčinski ravni za uvajanje praks trajnostne mobilnosti. Manj je posluha na nivoju upravljalca državnih cest, kar bi morala biti naloga občine, da pripravi ustrezne argumente in programe, ki bodo osnova za prepričevanje državnega cestnega upravljalca.
- Občina mora spoznati področje trajnostnega prometa kot svojo razvojno priložnost, saj lahko preko projektov in programov za trajnostno mobilnost pridobi sredstva EU in izboljša življenske pogoje v občini Trzič.

Priloge:

Korak 3:

Načrtovanje vključevanja javnosti

Med načrtovanjem vključevanja javnosti opravimo naslednje dejavnosti:

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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:



- V prvi fazi so bili identificirani deležniki ter orodja za njihovo vključevanje.
 - Izoblikovana je bila delovna skupina za promet, ki vključuje predstavnike Občine, izobraževalnih ustanov, krajevnih skupnosti, prevoznikov, društev, civilnih iniciativ, medobčinskega inšpektorata, policije, gasilcev, projektantov, DRSC, zdravstva, starostnikov in oseb s posebnimi potrebami (Glej pod št.6: Opredelitev ključnih deležnikov)
 - Oblikovan je bil komunikacijski načrt, ki vključuje metode in časovni raspored pristopanja k javnostim (priloga).
- Osebe s posebnimi potrebami so v proces vključene preko izoblikovane delovne skupine za promet, procesa obveščanja javnosti, svoja mnenja in vprašanja pa lahko naslovijo tudi preko spletnega obrazca <http://goo.gl/forms/fylujF8Pu5K6uyB42>.

Priloge: 1-B-3 Komunikacijski načrt.docx.pdf

Korak 4:

Dogovor o delovnem načrtu in vodenju

Med dogovarjanjem o delovnem načrtu in vodenju opravimo naslednje dejavnosti:

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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:



- Pripravo Strategije v Občini Tržič vodi ga. Jasna Kavčič, vodja Urada za okolje in prostor, predsednica KVP. Za nemoten potek in kakovostno izvedbo projekta na Uradu za okolje in prostor skrbita tudi ga. Mojca Švajger in Mateja Muzik. Ključno podporo za proces priprave strategije pa seveda predstavlja zavzeto občinsko vodstvo z županom g. Borutom Sajovicem. Priprava strategije je bila predstavljena tudi na Občinskem svetu, junija 2016, kjer je bila prav tako deležna pozitivnih mnenj.
- Ključne faze priprave oz. delovni načrt projekta so opisani v točki 5. Časovni okvir je nastavljen dovolj fleksibilno, da omogoča pravočasno oblikovanje usmeritev (do konca leta 2016) in njihovo sprejetje v letu 2017 - zaključek je predviden 30. aprila 2017.
- Vse faze projekta potekajo usklajeno med pristojnimi na občini in izvajalci CPS. Prav tako so v pripravo strategije aktivno vključeni:
 - o predstavniki delovne skupine (do sedaj sta bili izvedeni dve delavnici s pristojnimi - 5. 7. In 16. 9. 2016),
 - o ključni posamezniki, predstavniki nekaterih segmentov občanov (šola, vrtec, KS, turistično društvo, društvo upokojencev), ... - v fazi analize je bilo izvedenih 20 intervjujev,
 - o občani, ki so svoje razmišljanje delili bodisi v anketi (prejeli smo 370 izpolnjenih anket), na javnih razpravah (do sedaj izvedene tri javne razprave: 5. julija in dve 16. septembra) ali pa vprašanja in pobude naslovili na občino preko enega izmed možnih komunikacijskih kanalov (na voljo ves čas priprave strategije).
- Izvajalci in pristojni na Občini se srečujejo na rednih sestankih ob ključnih mejnikih, kar zagotavlja nemoten potek projekta in njegovo usklajevanje.

Priloge:

Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

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

Koraki:

1

2

Analiza izzivov
in priložnosti

Oblikovanje
scenarijev



Korak 1:

Analiza izzivov in priložnosti

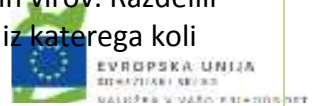
Med izvedbo analize izzivov in priložnosti opravimo naslednje dejavnosti:

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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Ključni dokumenti, ki jih uporabljamo za izdelavo CPS Tržič prihajajo iz različnih virov. Razdelili smo jih na občinske in splošne, dodali pa smo tudi druge vire, če so uporabni iz katerega koli razloga.

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Občinski viri so:

- Urbanistični načrt naselij Tržič in Bistrica pri Tržiču
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Tržič
- Strokovne podlage za poselitev za potrebe priprave občinskega prostorskega načrta za območje Občine Tržič
- Strategija ureditve mirujočega prometa v mestu Tržič
- Strategija razvoja kolesarskega turizma v Občini Tržič
- Energetski koncept občine Tržič

Splošni viri so:

- Smernice za pripravo Celostne prometne strategije
- Strategija razvoja prometa v RS
- Tehnična specifikacija za javne ceste: Naprave in ukrepi za umirjanje prometa
- Regionalni razvojni program Gorenjske 2014-2020
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020

Drugi viri:

- Kavčič, J. 2012. Predlog prometne politike občine Tržič. Diplomski naloga. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo. (mentor Maher, T., somentor Lipar, P.).
- Marin Kožulović, Prometni oris občine Tržič, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo

Podatkov, ki so na voljo, je več različnih vrst in različnih virov, pri čemer so najbolj uporabne ugotovitve tiste, ki kombinirajo raznovrstne podatke v novo spoznanje.

Splošni podatki o stanju mobilnosti v Občini Tržič so: Lokacija državnih cest, PLDP, Število o prebivalcih v naselju in po hišnih številkah, Število prometnih nesreč, njihov tip in posledice, Podatek o delovnih in šolskih migracijah, Viri in cilji potovanj znotraj občine, Viri in cilji potovanj izven občine, Nevarne točke in podobno

Specifični podatki o JPP so: Podatek o vozniških redih, lokacija in opremljenost postajališč; Kolesarjenje: število kolesarskih stojal, lokacija kolesarskih stez; Pešačenje: lokacija pločnikov in prehodov za pešce, lokacija pešpoti; Avtomobilski prevoz: lokacija in kapaciteta parkirnih površin

Podatek, ki bi bili najbolj uporabni za določanje ciljev in izbire ukrepov je razdelitev po prometnem načinu (modal split), za posamezne namene potovanja. Zaradi metodološke in organizacijske zahtevnosti, te meritve še nismo izvedli, v nadaljevanju pa bi jo bilo priporočljivo nastaviti in spremljati.

Sintezo vsebin smo opravili v analizah pešačenja, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in cestnega prometa. Vrzeli v podatkih zapolnjujemo z intervjuji, z razgovorom v javni razpravi, terenskim ogledom in z drugimi načini.

Pričakovani dogodki, na katere je prometni sistem razmeroma dobro pripravljen so sejmi, večji športni ali kulturni dogodki, praznovanja, običajni vremenski pojavi (noč, dež, sneg...), spravilo hlodovine z gozda in podobni.

Nepričakovani dogodki, ki bi lahko povzročili večje težave v prometu so: nesreče, plazovi, izjemni vremenski pojavi (poplave, hudourniki), potres in podobni.

Izhodiščno stanje v Občini Tržič smo v delavnicah z odgovornimi za promet ter v javnih razpravah opredelili v štirih točkah.

Avtomobilski prevoz močno prevladuje.

Peš promet je razvit v centru in v Bistrici, v vaseh in med njimi je problematičen.

Kolesarstvo je obrobno, predvsem rekreativno.

JPP se množično ne uporablja, a minimalni standard je v Občini Tržič zagotovljen.



Priloge:

Korak 2:

Oblikovanje scenarijev

Med oblikovanjem scenarijev opravimo naslednje dejavnosti:

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

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

V okviru analize stanja smo oblikovali štiri scenarije prometnega sistema v občini Tržič, ki prikazujejo različna prihodnja stanja:

Scenarij št. 1: "Nadaljevanje trendov"
REPUBLICA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Po tem scenariju se bolj ali manj izvajajo samo dejavnosti, ki so že vključene v občinske programe.

Razmerje med potovalnimi načini ostane nespremenjeno in močno v prid avtomobilskemu prometu. Izvajajo se predvsem ukrepi za motorni promet, zlasti v smeri njegove pretočnosti (preureditev križišč s semaforsko signalizacijo ali v krožišča). Scenarij predvideva manjše izboljšave za pešce, kot je gradnja pločnikov na varnostno najbolj problematičnih lokacijah. Izboljšave za kolesarje so omejene na označitev posameznih tematskih poti in spodbujajo zlasti rekreativno kolesarjenje. Javni potniški promet se v enakem obsegu izvaja še naprej, a večinoma ne presega minimalnega standarda (osredotočen je na ponudbo šolskih prevozov) in na večini relacij niti časovno niti po številu odhodov ni konkurenčen prevozu z avtomobilom.

Scenarij št. 2: "Omejitve za avtomobile"

Scenarij temelji na omejitvah za avtomobile, ki bi spodbudile manjšo uporabo avtomobilov in večjo uporabo drugih prevoznih načinov. Cilj je 20-odstotno zmanjšanje števila avtomobilskih voženj na območju celotne občine. Omejitve so raznovrstne, a z vidika omejevanja avtomobilskega prometa dokaj radikalne in obsegajo: uvedbo območij za pešce in območij umirjenega prometa (na 10 km/h), plačljivo parkiranje, posamezne zožitve cestišč, zmanjšanje dovoljene hitrosti v naseljih na 30 km/h, občasne prometne zapore v okolici izobraževalnih ustanov, enosmerne ulice, prestopne točke za JPP in P + R (park and ride) do najpomembnejših turističnih destinacij, kot je Dovžanova soteska, varne prehode za pešce, skupni prometni prostor in podobno.

Scenarij št. 3: "Vzpodbude za pešce, kolesarje in javni potniški promet"

Scenarij za razliko od tistega pod št. 2 ne temelji na omejevanju avtomobilskega prometa, temveč spodbujanju trajnostnih prevoznih načinov: hoje, kolesarjenja in javnega prevoza. Po tem scenariju je znotraj naselij možno najhitreje priti peš, med naselji najhitreje s kolesom, do večjih regionalnih središč pa najceneje in najbolj enostavno z javnim potniškim prometom. Scenarij predvideva številne ukrepe za spodbujanje hoje (umirjanje prometa, sanacija pločnikov, promocija pešačenja v šolo ipd.), ukrepe za spodbujanje kolesarjenja (izgradnja kolesarske infrastrukture, talne označbe, možnost prevoza koles na avtobusih, usmerjevalne table ipd.) in ukrepe za spodbujanje uporabe JPP (prevozi na klic, spremembe vozniških redov, ureditev postajališč). Avtomobilski promet se omejuje posredno, tudi z gradnjo postajališč P + R (na primer v bližini avtocestnega priključka).

Scenarij št. 4: "Vzpodbude za avtomobile"

Scenarij predvideva še večjo prevlado avtomobilskega prometa in se pri investicijah v prometni sistem skoraj izključno omejuje na gradnjo cestne infrastrukture. Predvideni so ukrepi, kot so sanacije občinskih in državnih cest, rekonstrukcijo obstoječih in gradnjo novih križišč, dograditev obvoznice Bistrica-Brezje in tržiške obvoznice, vključno z navezavo na ljubeljsko hitro cesto, gradnja parkirnih mest in garažnih hiš v Tržiču in Bistrici ter polnilnice za električna vozila.

Scenarije smo predstavili na delavnici z odgovornimi za promet in na javni razpravi o viziji prometa v okviru javnega dogodka v evropskem tednu mobilnosti (oboje v Tržiču, 16. 9. 2016). Na obeh dogodkih smo s ključnimi deležniki (občinski organi, župan, lokalno prebivalstvo in različni deležniki, povezani s prometom) spodbudili razpravo o posledicah posameznih scenarijev, s poudarkom na posledicah alternativnih usmeritev (scenarija 2 in 3). Napravili smo tudi osnovno analizo medsebojne odvisnosti trendov v različnih sektorjih, vključno s presojo sinergij, možnosti za integracijo in negativnih učinkov trendov. Ocenjujemo, da bi scenarij št. 2 ob neizvajanju alternativnih ukrepov lahko povzročil zmanjšanje mobilnosti za posamezne skupine prebivalcev, ki nimajo zagotovljenih pogojev za uporabo trajnostnih prometnih načinov, njihove potovalne navade pa so vezane izključno na avtomobil. Podobno velja tudi za nekatere gospodarske subjekte, ki bi zaradi tega lahko utrpeli gospodarsko škodo. Nasprotno pa bi scenarij št. 4 ob minimalno povečani mobilnosti povzročil številne negativne učinke, obremenil bi proračun in negativno vplival na zdravje prebivalstva, okolje in prostor. Za scenarija 1 in 3 nasprotno



Priloge:

* Skladno z minimalnimi standardi se v tem koraku:

Zahteva:	Predvideno dokazilo o izvedbi dejavnosti (priloge)
4 ogleda stanja na terenu	<input checked="" type="checkbox"/> Poročilo o ogledu stanja na terenu, ki vključuje datum ogleda, predstavnike strokovne in delovne skupine, ki so sodelovali na ogledu, popis vseh točk in lokacij, ki so bila ogledana in preučena <input checked="" type="checkbox"/> Foto gradivo o ogledu
1. javna razprava z občani in drugo zainteresirano javnostjo	<input checked="" type="checkbox"/> Zapisnik razprave <input checked="" type="checkbox"/> Lista prisotnih <input checked="" type="checkbox"/> Fotografije <input checked="" type="checkbox"/> Predstavitve <input type="checkbox"/> Drugo:
1. delavnico z odgovornimi za promet na občini	<input checked="" type="checkbox"/> Zapisnik delavnice <input checked="" type="checkbox"/> Lista prisotnih <input checked="" type="checkbox"/> Fotografije <input checked="" type="checkbox"/> Predstavitve <input type="checkbox"/> Drugo:
10 intervjujev	<input checked="" type="checkbox"/> Zapis intervjujev
1 medijsko sporočilo	<input checked="" type="checkbox"/> Dokazila o objavi
1 poročilo	<input checked="" type="checkbox"/> Poročilo (velja to v poročilu izvajalca)
1. sestanek med občino in izdelovalcem	<input checked="" type="checkbox"/> Zapisnik sestanka <input checked="" type="checkbox"/> Lista prisotnih <input type="checkbox"/> Predstavitve <input checked="" type="checkbox"/> Drugo: 024 1. sestanek z občino IMG_20160504_151753.jpg
2. javna razprava z občani in drugo zainteresirano javnostjo	<input checked="" type="checkbox"/> Zapisnik razprave <input checked="" type="checkbox"/> Lista prisotnih <input checked="" type="checkbox"/> Fotografije <input checked="" type="checkbox"/> Predstavitve <input type="checkbox"/> Drugo:
2. poročilo	<input checked="" type="checkbox"/> Poročilo (velja to v poročilu izvajalca)
2. sestanek med občino in izdelovalcem	<input checked="" type="checkbox"/> Zapisnik sestanka <input checked="" type="checkbox"/> Lista prisotnih <input type="checkbox"/> Predstavitve <input checked="" type="checkbox"/> Drugo: 034 2. sestanek z občino IMG_20160519_145145.jpg