



PROSPERITY



Opis vsebinskega sklopa **Učinkovito vključevanje javnosti in deležnikov v pripravo in izvajanje CPS**

Odgovorni avtor: Fred DOTTER | Mobiel 21

Odgovorni soavtor: Patrick AUWERX | Mobiel 21

Datum: 19.09.2017

Status: Končni



Vsebina

1	UVOD	3
2	CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA	4
3	VKLJUČEVANJE OBČANOV IN DELEŽNIKOV	6
4	REFERENCE.....	9
4.1	PROJEKTI IN POBUDE	9
4.2	ORODJA IN SMERNICE	10

1 Uvod

To poglavje je kratek uvod v temo izobraževanja in predstavitev zbirke virov.

O izobraževanju na temo komunikacije in vključevanja deležnikov v CPS

Za uspešnost načrtovalskih odločitev je bistvena dobra komunikacija in vprašanja s področja načrtovanja prometa v tem pogledu niso izjema.

Ena od temeljnih zahtev trajnostnega načrtovanja mobilnosti v mestih je vključevanje deležnikov in javnosti. Temelji na ideji, da lahko občani in deležniki izrazijo svoje zamisli in pomisleke ter s svojimi ustvarjalnimi in inovativnimi predlogi prispevajo k reševanju težav v zvezi s prometom. Poleg tega jih spodbuja, da prevzamejo odgovornost za trajnostno mobilnost ter prometno politiko in projekte. Mestnim upravam pa ponuja priložnost, da v svoje delo vključijo lokalno strokovno znanje in povratne informacije ter tako v končni fazi zagotovijo čim boljši rezultat pri doseganju soglasja. Neupoštevanje participativnih načel pri načrtovanju mobilnosti ne pomeni le, da se takšno načrtovanje ne more šteti za »trajnostno načrtovanje mobilnosti v mestih«, temveč tudi to, da je zamujena priložnost za izboljšanje ozaveščenosti o izzivih in rešitvah lokalne mestne mobilnosti, učinkovitejšo in uspešnejšo izbiro politik, bolj transparentno odločanje ter zmanjšanje vrzeli med državljani (ali deležniki) in politiki.

Tako pa občani in organizacije sodelujejo pri oblikovanju politike ter pri njenem izvajanju in vrednotenju na lokalni ravni. Institucionalno sodelovanje in participacija se morata začeti že v fazi opredeljevanja procesa CPS.

O tej zbirki virov

To izobraževanje udeležencem omogoča **temeljito razumevanje komunikacije z deležniki in njihovega vključevanja v oblikovanje nove CPS**. Obravnavalo bo številne vidike procesa komunikacije in vključevanja pa tudi izzive, s katerimi se lahko srečujemo pri njegovem izvajanju. Med izobraževanjem bodo udeleženci sodelovali v skupinskih razpravah in interaktivnih vajah. Njegov namen je seznaniti udeležence z najboljšimi praksami ter jim predstaviti teorijo in primere iz resničnega življenja, ki jim bodo pomagali zapolniti vrzeli v znanju in okrepili ustrezne veščine.

Ta zbirka virov ponuja več referenčnih člankov, razdeljenih na tri glavna poglavja: opredelitev in pregled celostnih prometnih strategij, vključevanje občanov in deležnikov ter orodja in izkušnje. Upamo, da vam bodo ti članki in orodja – poleg dejavnosti, ki bodo potekale v okviru tega izobraževanja – v pomoč pri načrtovanju in izvajanju celostnih prometnih strategij v lastni praksi.

2 Celostna prometna strategija

To poglavje navaja opredelitev celostne prometne strategije (CPS) in z njo povezanega procesa, pa tudi vire s smernicami, orodji za samoocenjevanje in glosarjem izrazov, povezanih s CPS.

Opredelitev

Celostna prometna strategija (ang. Sustainable Urban Mobility Plan) je strateški načrt za zadovoljevanje potreb ljudi in gospodarskih družb po mobilnosti v mestih in njihovi okolici ter izboljšanje kakovosti življenja. Temelji na obstoječih praksah načrtovanja in upošteva načela povezovanja, sodelovanja in vrednotenja.

Opredelitev je povzeta iz smernic EU »Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan«. Evropska komisija že več let aktivno spodbuja koncept načrtovanja trajnostne mobilnosti v mestih. Zavezala se je tudi, da bo podpirala nacionalne, regionalne in lokalne oblasti pri razvoju in izvajanju CPS, skupaj z instrumenti financiranja.

Vir: SUMP Glossary - <http://www.eltis.org/glossary>

Proces

Priprava celostne prometne strategije (CPS) je obsežen in zapleten projekt. Smernice, oblikovane ob podpori Evropske komisije, ponujajo konkretne predloge o tem, kako uporabiti koncept CPS in pripraviti strategijo mestne mobilnosti, ki bo temeljila na jasni viziji o trajnostnem razvoju mestnega območja. Celotni proces razvoja in izvajanja CPS se lahko razdeli na 11 glavnih korakov:

- 1. korak: določite svoj potencial za uspešno CPS,
- 2. korak: opredelite razvojni proces in obseg strategije,
- 3. korak: analizirajte stanje mobilnosti in razvijte scenarije,
- 4. korak: razvijte skupno vizijo,
- 5. korak: določite prednostne naloge in merljive cilje,
- 6. korak: razvijte učinkovite svežnje ukrepov
- 7. korak: jasno začrtajte odgovornosti in razporedite proračunska sredstva,
- 8. korak: v strategijo vključite sisteme za spremljanje in vrednotenje,
- 9. korak: sprejmite CPS,
- 10. korak: zagotovite ustrezno upravljanje in komunikacijo (pri izvajanju strategije),
- 11. korak: učite se iz izkušenj.

Poleg tega mora CPS vsebovati tudi vse bistvene informacije, kot so sezname njenih elementov, pomen vključevanja deležnikov in javnosti, ter informacije o fazah, v katerih je njihovo sodelovanje (najbolj) pomembno.

Vir: European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - <http://eltis.org/content/sump-process>

Smernice so namenjene lokalnim oblastem, strokovnjakom za mestni promet in mobilnost ter drugim deležnikom, ki sodelujejo pri pripravi CPS. Vsak korak pri razvoju strategije je ponazorjen s primeri dobre prakse, navedena pa so tudi orodja in povezave na dodatne informacije.

Na voljo so v različnih jezikih, pa tudi v spletni različici (v angleškem jeziku). Tako je zagotovljen priročen in interaktiven vir informacij za strokovnjake na področju mobilnosti. Smernice so bile oblikovane na podlagi pregleda obstoječih dokumentov in temeljitih posvetovanj z evropskimi strokovnjaki, organiziranih v letih 2010 in 2013 v okviru pogodbe o storitvah za Evropsko komisijo.

Vir: *European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans* - <http://eltis.org/content/sump-process>

Orodje za samoocenjevanje

To orodje omogoča organom, odgovornim za načrtovanje, da ocenjujejo skladnost svoje CPS s konceptom in smernicami Evropske unije tako razvojem in tudi po njeni dokončni pripravi.

Samoocenjevanje temelji na 100 jasnih in preglednih vprašanjih, ki upoštevajo korake pri procesu načrtovanja CPS. Rezultati pomagajo načrtovalcem razumeti prednosti in pomanjkljivosti načrtovanja. Orodje je na voljo brezplačno.

Vir: *Mobility Academy* - <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=15>

Glosar

[Glosar CPS](#) strokovnjakom zagotavlja enoten vir s kratkimi pojasnili strokovnih izrazov in kratic, povezanih z načrtovanjem trajnostne mobilnosti v mestih. Pripravila ga je skupina strokovnjakov, ki pregleduje ustrezna poročila, usmeritvene dokumente in glosarje, ki so na voljo.

Vir: *SUMP Glossary* - <http://www.eltis.org/glossary>

3 Vključevanje občanov in deležnikov

To poglavje vsebuje informacije o tem, zakaj je sodelovanje občanov in deležnikov pomembno za trajnostno načrtovanje mobilnosti v mestih, ter nekatera razmišljanja o tej temi.

Zakaj je sodelovanje pomembno za trajnostno načrtovanje mobilnosti v mestih

Udeležba javnosti pri vprašanjih, ki zadevajo razvoj mesta, sama po sebi ni nov koncept ali odgovornost. Mnoga mesta, zlasti iz starih držav članic Evropske unije, že imajo izoblikovane politike in obvezne postopke za vključevanje javnosti v večje gradbene projekte. Obstajajo tudi številni primeri o tem, kako takšni participativni pristopi zagotavljajo forum za razpravo o vprašanjih, ki jih postavijo deležniki. Pogosto prihaja do nasprotujočih si mnenj, ki lahko privedejo do sprememb v projektih in boljših rezultatov. Pri tem je pomembno vprašanje, kako in koliko se je udeležba javnosti na splošno povečala v okviru trajnostnega razvoja mest, ki zahteva dolgoročno odločanje urbane družbe, pri čemer je treba uravnotežiti ekološka, gospodarska in družbene vprašanja ter različne interese. Razmeroma nova oblika udeležbe so novi mediji (družbeni mediji in strokovni forumi), ki omogočajo, da se ljudje seznanijo z določeno problematiko ter jo kjer koli in kadar koli komentirajo. Kljub temu se široka, sistematična kultura sodelovanja, ki bi bila deležna nedvoumne podpore sodelujočih akterjev in v katero bi bila javnost dejavno vključena, še vedno ni uveljavila.

Po Evropi se povečuje zagon za uveljavljanje novega pristopa k strateškemu načrtovanju trajnostnega prometa, katerega neločljiv sestavni del je tudi udeležba javnosti. Načrtovanje prometa in s prometom povezani ukrepi so pogosto predmet razprav v mestnih skupnostih, saj sprožajo največ polemik. Koncept celostnih prometnih strategij, ki ga spodbuja Evropska komisija, uvaja načelo, da mora biti javnost vključena v proces načrtovanja prometa že od začetka in ne le tedaj, ko so načrti v glavnem že dokončani in so možne le še manjše spremembe. Zato morajo javni organi to zelo specializirano in zapleteno področje odpreti za javno razpravo ter se pripraviti na vključitev javnosti v načrtovanje. To utegne biti precej zahtevno, saj so prakse vključevanja deležnikov v Evropi zelo različne, poleg tega pa imajo nekateri, zlasti nove države članice, malo izkušenj s tem, kako državljane aktivno vključiti v odločanje, namesto da jih le obveščajo o rezultatih.

Pomemben razlog za uvedbo participativnega pristopa je pridobivanje znanja, ki je lahko podlaga za pripravo celostne prometne strategije. Mnogi avtorji na participacijo gledajo kot na razvijajoče se znanje, ki je podlaga številnim participativnim pristopom, oblikovanim v zadnjih 20 letih.

Po Glassu (1979) ima udeležba javnosti pet glavnih ciljev: izmenjavo informacij, izobraževanje, krepitev podpore, dopolnilno odločanje in prispevek predstavnikov javnosti. Krause (2014) pa opredeli cilje in koristi participacije v procesu načrtovanja takole:

- zaradi nje so procesi odločanja bolj transparentni,
- povečuje medsebojno razumevanje med državljani in javno upravo,
- obravnava ideje, skrbi in vsakdanje težave,
- izboljšuje bazo znanja.
- pozitivno vpliva na procese načrtovanja, saj povečuje sprejemljivost.

Sodelovanje z deležniki na splošno velja za običajno prakso, toda pogosto dejansko vplivajo na načrtovanje le nekateri deležniki. Zelo pomembno je, da se v celotni proces načrtovanja vključijo vsi zainteresirani deležniki ter da se upoštevajo njihove posebne zahteve. To velja zlasti za skupine, ki ne morejo izražati in uveljavljati lastnih zahtev tako jasno in glasno kot nekatere

močnejše skupine. To so etnične manjšine, invalidi ali drugače ovirane osebe, mladi in starejši, slabo pismene osebe in apatične skupine.

Sodelovanje pri načrtovanju prometa in mobilnosti je manj raziskano kot sodelovanje na drugih področjih javne politike in načrtovanja. Vendar se v zadnjih 20 letih udeležba pri načrtovanju mobilnosti postopno povečuje, narašča pa tudi število raziskav na to temo. Tako kot na drugih področjih so tudi pri mobilnosti in prometu opazne napetosti v zvezi z vključevanjem javnosti in deležnikov v procese načrtovanja. Pogosto se nanašajo na zelo tehnična vprašanja. Zato je pomembno, da se tehnične informacije predstavijo v čim dostopnejši obliki. Prav tako je treba upoštevati, koliko so vključena in koliko lahko vplivajo na načrtovanje prometa in mobilnosti družbena, politična, etična in kulturna vprašanja, o katerih lahko razpravlja javnost (Bickerstaff in Walker, 2005; Mullen, 2012).

Razmišljanja o participativnem načrtovanju mobilnosti

Porajajoči se trend v mestih, za katerega je značilen premik od načrtovalskih pristopov »od zgoraj navzdol« k sodelovalnemu načrtovanju, je predmet razprav na ravni tako akademskih raziskav kot načrtovalske prakse. Glede na množico obsežnih participativnih procesov, ki danes potekajo v mestih, nekateri strokovnjaki že govorijo o pojavu »participation« (npr. Selle, 2013). Splošne težave pri izvajanju učinkovitega sodelovanja pri načrtovanju prometa ter neuspehi različnih metod vključevanja v preteklosti pa postavljajo pod vprašaj tudi novo paradigmo participacije. Po eni strani to zadeva načelna vprašanja participativnega načrtovanja, kot so:

- vprašanja demokracije: ali participacija dejansko izpolnjuje demokratične zahteve, saj pogosto vključuje le majhen delež javnosti ali deležnikov (Booth in Richardson 2001), ali lahko govorimo o reprezentativnem odločanju, če v participativnem procesu aktivno sodelujejo le neposredno prizadeti in tisti, ki se redno udeležujejo posvetovanj – to je približno le odstotek prebivalcev (v mestih z več kot 50.000 prebivalci; glej Selle, 2013);
- vprašanja sprejemanja: ali participacija res zagotavlja sprejemanje – zapleten in drag participativni postopek ne zagotavlja niti sprejemanja celostne prometne strategije niti sprejemanja posebne prometne politike ali ukrepa;
- vprašanja kakovosti: nekateri raziskovalci trdijo, da ni nujno, da se zaradi posvetovanja z javnostjo kakovost odločitev poveča, včasih se celo zmanjša, med drugim zaradi številnih manj pomembnih interesov in pomanjkanja strokovnega znanja (Dietz in Stern, 2008).

Po drugi strani pa se lokalni organi pri izvajanju participativnih procesov še vedno srečujejo s praktičnimi vprašanji, kot so:

- kako nadaljevati po vključitvi deležnikov in javnosti v delavnice, spletna posvetovanja in dogodke za oblikovanje vizije (ang. *visioning events*) na področju prometa, kako vključiti rezultate v proces odločanja;
- kako upoštevati rezultate v potekajočem procesu tehničnega načrtovanja prometa;
- kako doseči skupno sprejemljivo odločitev, če so zahteve in predlogi javnosti nerealni, neizvedljivi in – ena največjih težav – finančno nevzdržni.

Priznati je treba, da pri participativnem načrtovanju številna vprašanja še niso dorečena. Seveda vračanje k starim praksam, ki ne vključujejo participacije, ne pride v poštev. Sedanji primeri načrtovanja v Evropi, kot sta mesti Stuttgart ali Bukarešta, kjer so sporni projekti za razvoj mestnih območjih povzročili množične proteste, kažejo, da se proces načrtovanja, ki nima podpore javnosti, lahko blokira in v najslabšem primeru celo prepreči. Tudi številna druga evropska mesta se srečujejo s situacijami, ko se ljudje zavedajo, da prometno načrtovanje v praksi ni v skladu z njihovimi idejami in pričakovanji, in to tudi pokažejo. Ne samo državljani, temveč tudi raziskovalci

in politiki zahtevajo večjo uporabo metod neposredne demokracije in participacije državljanov pri načrtovanju, da bi se zagotovila skladnost stališč politikov in zasebnega sektorja s stališči »navadnih« državljanov.

Lokalne oblasti se morajo odzvati na to zahtevo, ki se je pojavila v zadnjem desetletju, ter omogočiti občanom in deležnikom, ki so dejansko ciljne skupine mobilnosti v mestih, da izrazijo lastna mnenja in stališča in da se ta tudi upoštevajo. Hkrati pa se občani in deležniki iz participativnega načrtovanja lahko učijo o tem, kako prispevati lastno znanje in izkušnje k načrtovanju mobilnosti ter demokratičnemu odločanju na splošno. Za obe strani je participativno načrtovanje še vedno nov pristop, ki zahteva obojestransko učenje.

Lokalni organi lahko razvijejo uspešnejše in (stroškovno) učinkovitejše strategije in projekte na področju mobilnosti tako, da občane in deležnike vključijo v vse faze načrtovanja in da sporna vprašanja obravnavajo še pred sprejetjem odločitev. Participacija lahko prepreči nasprotovanja in neuspeh določenega načrta s tem, da združi lokalne deležnike in omogoči skupni dogovor o nadaljnjem ukrepanju. S tem se lahko zmanjšajo zamude in stroški pri načrtovanju in izvajanju. Končno pa participacija pogosto pripomore k občutku pripadnosti ter poveča občutek odgovornosti za odločitve in ukrepe tako politikov in načrtovalcev kot tudi državljanov in deležnikov.

Vir: Mobil. TUM 2014 "Sustainable Mobility in Metropolitan Regions", May 19-20, 2014. „Citizen and stakeholder involvement: a precondition for sustainable urban mobility“. Miriam Lindenau, Susanne Böhler-Baedeker | Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH, Clever Str. 13-15, 50688 Cologne, Germany; <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146514003093>

4 Reference

To poglavje je pregled primerov in izkušenj preteklih in sedanjih projektov ter pobud in različnih orodij in smernic.

4.1 Projekti in pobude

Evropska platforma za CPS | www.eltis.org/mobility-plans

Evropska platforma za celostne prometne strategije podpira prehod na konkurenčne in učinkovitejše sisteme mobilnosti v evropskih mestih, hkrati pa tudi:

- podpira nadaljnji razvoj [koncepta celostne prometne strategije \(CPS\)](#) in orodij, ki jih lokalnih organi potrebujejo za njeno uspešno načrtovanje in izvajanje;
- upravlja [portal za CPS](#), kjer zagotavlja pomembne informacije, publikacije in orodja;
- prek [Skupine za koordinacijo](#) omogoča usklajevanje in sodelovanje glede različnih ukrepov, ki jih podpira Evropska unija;
- skrbi za izmenjavo znanja, izkušenj in stikov z [letnimi konferencami o CPS, dogodki](#), izobraževalnimi tečaji in na družbenih omrežjih.

CIVITAS PROSPERITY | www.sump-network.eu

Med potrebami in zahtevami mest, ki naj bi razvila in izvajala CPS, ter ustanovami, ki bi morale pripraviti podlage in zagotoviti (nacionalne) podporne programe za spodbujanje mest pri razvoju in izvajanju CPS, obstaja vrzel. Projekt CIVITAS PROSPERITY jo skuša odpraviti z edinstvenim pristopom vključevanja in aktiviranja. To poteka na dva načina. Po eni strani projekt omogoča redno izmenjavo znanja in izkušenj med nacionalnimi upravnimi organi različnih držav, po drugi pa v okviru nacionalnega razvojnega procesa v posamezni državi, pri čemer organi na nacionalni ravni komunicirajo z mesti v matični državi. Cilj projekta CIVITAS PROSPERITY je spodbujati in podpirati pripravo CPS, zlasti v regijah, kjer se zanjo še ni odločilo veliko mest.

CIVITAS SUITS | www.suits-project.eu

Projekt SUITS se je začel 1. decembra 2016 in bo trajal štiri leta. Njegov namen je povečati zmožnosti lokalnih organov v manjših in srednjih velikih mestih za razvoj in izvajanje trajnostnih, vključujočih, celostnih in dostopnih prometnih strategij, politik, tehnologij, praks, postopkov, orodij, ukrepov in inteligentnih prometnih sistemov, ki upoštevajo zahteve in potrebe vseh uporabnikov, pa tudi tovara.

CIVITAS SUMP^s-Up | www.sumps-up.eu

CIVITAS SUMP^s-Up je projekt, ki v okviru edinstvene pobude za pomoč mestom pri uvajanju čistejših in trajnostnih mobilnostnih rešitev združuje evropska mesta, raziskovalce, univerze, okoljske organizacije, inštitute za podnebne raziskave, svetovalce za promet in strokovnjake za mobilnost. Projekt, ki ga financira Evropska unija, zagotavlja pomoč mestom, ki jih pestijo negativne posledice prometa, pri razvoju celostnih prometnih strategij, tj. dolgoročnih strateških načrtovalskih dokumentov, ki vključujejo in povezujejo vse potovalne načine in prispevajo k uravnoteženemu okoljskemu, družbenemu in gospodarskemu razvoju mest.

ADVANCE | www.eu-advance.eu

Projekt ADVANCE si prizadeva za izboljšanje prometnih sistemov v evropskih mestih. Mesta in občine spodbuja k bolj trajnostni mobilnosti, tako da jim pomaga pri pripravi in izboljševanju kakovosti celostnih prometnih strategij in politik.

V okviru projekta so razvili, preskusili in uporabili poseben program za presojo, namenjen izboljšanju celostnih prometnih strategij.

CH4ALLENGE | www.sump-challenges.eu

Pri projektu CH4ALLENGE je devet evropskih mest in osem podpornih organizacij združilo moči, da bi premagali štiri najbolj pereče izzive pri načrtovanju trajnostne mobilnosti v mestih:

- sodelovanje z deležniki in vključevanje občanov,
- medsektorsko in multidisciplinarno institucionalno sodelovanje,
- opredelitev najučinkovitejših ukrepov,
- spremljanje in vrednotenje napredka pri razvoju CPS.

ENDURANCE | www.epomm.eu/endurance

Namen projekta ENDURANCE je bil pomagati mestom in regijam pri razvoju celostnih prometnih strategij (CPS) s spodbujanjem mreženja, vzajemnega učenja ter izmenjave izkušenj in najboljših primerov prakse med državami. Cilji projekta ENRURANCE so bili:

- vzpostaviti 25 trajnih nacionalnih omrežij za CPS (trajno = članstvo v EPOMM);
- vzpostaviti evropsko mrežo za CPS z osrednjo koordinacijo izobraževanja, predavateljev, presoj, zbirk podatkov o presojah, mestnih podatkovnih baz in oznak kakovosti;
- v načrtovanje in izvajanje trajnostne mobilnosti v mestih vključiti več kot 250 mest.

EVIDENCE | www.evidence-project.eu

Naloga projekta EVIDENCE je bila zagotoviti boljše razumevanje gospodarskih koristi trajnostnega prometa in tako omogočiti sprejemanje odločitev o naložbah, ki bo temeljilo na boljši obveščenosti.

Poly-SUMP | www.poly-sump.eu

V okviru projekta Poly-SUMP (Polycentric Sustainable Urban Mobility Plans) so si prizadevali za razvoj metodologije trajnostnega načrtovanja mobilnosti v policentričnih regijah, tj. na območjih z več centri, kjer so storitve in blago ter s tem tudi prevozne potrebe razpršene po več mestih.

Urban Transport Roadmaps | www.urban-transport-roadmaps.eu

Bistvena za razvoj učinkovitih trajnostnih prometnih strategij je dostopnost do orodij in navodil, ki načrtovalcem politike pomagajo razumeti možne ukrepe in postopke za uspešno izvajanje. V okviru študije European Urban Transport Roadmaps, ki jo je podprl Generalni direktorat Evropske komisije za mobilnost in promet (DG Move), so zato razvili spletno orodje, ki evropskim mestom pomaga pri proučevanju možnih politik za razvoj celostnih prometnih strategij.

4.2 Orodja in smernice

Komplet za participacijo (SUMP Participation kit)

To orodje ponuja praktične nasvete, podkrepjene z zgledi različnih mest, za vključevanje občanov in deležnikov v proces oblikovanja celostne prometne strategije (CPS). Zagotavlja informacije o tem, kako participacijo vključiti v načrtovanje prometa in kako pripraviti, upravljati in vrednotiti participativne dejavnosti.

Vir: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/manual_participation_en.pdf

Promocija trajnostne mobilnosti

Ukrepi trajnostne mobilnosti so lahko uspešni le, če dosežejo tiste, ki so jim namenjeni. Neposredno in posredno komuniciranje z uporabniki pripomore tudi k večji transparentnosti, hkrati pa kaže pripravljenost za vključitev občanov in deležnikov v dialog o zanje pomembnih storitvah. Pobuda CIVITAS je pripravila komplet orodij za pomoč lokalnim, regionalnim in nacionalnim organom na tem področju. Vsebuje gradivo za razvoj strateškega načrta komuniciranja, organizacijo dogodkov ter razvoj in razširjanje tiskanega in spletnega medijskega gradiva, pa tudi nasvete o tem, kako doseči uporabnike na podlagi blagovnih znamk in promocijskih izdelkov.

Vir:

http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/civitas_toolkit_on_marketing_communications.pdf

CIVITASOV spletni tečaj – Vključevanje javnosti

Zaradi zagotavljanja kakovosti odločitev glede mobilnosti večina mest, ki sodeluje pri projektu CIVITAS, v razvoj ukrepov vključuje številne deležnike. S sodelovanjem na posvetovanjih se lokalne skupnosti opolnomočijo, saj se zavedajo, da prispevajo k rezultatom. Hkrati se precej poveča raven interakcije med nosilci odločanja in skupinami, ki jih njihove odločitve zadevajo, s čimer se poveča tudi kakovost ukrepov. Deležniki bolje razumejo načrtovane ukrepe mobilnosti, zato se zmanjša tudi možnost poznejših nasprotovanj ukrepom. Vključevanje javnosti prinaša dodano vrednost. Toda kje začeti? V tem spletnem tečaju je pojasnjeno, kaj je udeležba javnosti in zakaj je vključevanje javnosti in deležnikov potrebno. Pristop k udeležbi javnosti je prikazan po korakih, skupaj z vrednotenjem.

Vir: <http://civitaslearningcenter.talentlms.com/catalog/info/id:124>

CIVITASOV spletni tečaj – Osnove CPS

Ta tečaj vsebuje pregled koncepta CPS in njegovih prednosti, opisuje vse večji pomen CPS v Evropi in podrobneje pojasnjuje proces razvoja CPS ter izzive, s katerimi se mesta pogosto srečujejo pri oblikovanju in izvajanju CPS. Tečaj poteka v okviru projekta CHALLENGE.

Vir: <http://civitaslearningcenter.talentlms.com/catalog/info/id:129>

Spletni tečaj Mobility Academy – Osnove CPS – Uvod v načrtovanje trajnostne mobilnosti

Načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih je način za bolj strateško reševanje prometne problematike v mestih. Cilj razvoja in izvajanja celostne prometne strategije je zmanjšati negativne vplive prometa, izboljšati dostopnost ter zagotoviti kakovostno, multimodalno in dobro integrirano mobilnost. Tečaj vključuje pregled koncepta CPS in njegovih prednosti, opisuje vse večji pomen

CPS v Evropi, obravnava proceduralne elemente ciklusa CPS ter glavne izzive, povezane z načrtovanjem trajnostne mobilnosti v mestih.

Vir: <https://www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=52>

Spletni tečaj Mobility Academy – Udeležba pri načrtovanju celostne prometne strategije

Vključitev deležnikov in javnosti je temeljni pogoj trajnostne mobilnosti v mestih in omogoča razvoj uspešnejše, učinkovitejše in sprejemljive celostne prometne strategije (CPS). Tečaj pojasni pomen participacije pri pripravi CPS in omogoča vpogled v upravljanje participativnega prometnega načrtovanja, prepoznavanje deležnikov ter sodelovanje z drugimi zainteresiranimi stranmi, javnostjo in mediji. Obravnava tudi izbiro ustreznih oblik vključevanja ter praktično izvajanje participacije. Tečaj omogoča pridobiti poglobljeno znanje o tem, kako uspešno vključiti občane in deležnike v razvoj CPS.

Vir: <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=4>

Spletni tečaj Mobility Academy – Sodelovanje pri načrtovanju celostne prometne strategije

Institucionalno sodelovanje obsega sodelovanje in skupno delo v posameznih organizacijah in med njimi z namenom razvoja in izvajanja celostne prometne strategije (CPS). Institucionalni odnosi so različni, zato je treba sodelovanje v tem smislu razumeti kot sodelovanje, ki poteka v okviru različnih mrež. Zajema lahko skupne cilje, izmenjavo znanja, souporabo virov, doseganje soglasja ali delitev pristojnosti med različnimi akterji. Namen tega tečaja je pojasniti, kako uvesti pragmatično sodelovanje z akterji in opredeliti ideje, načela in politike, ki bodo pripomogle k pripravi CPS, sprejemljive ter učinkovite v praktičnem in finančnem smislu.

Vir: <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=4>

Izobraževanje CIVITAS – Kako vključiti različne družbene skupine v mobilnost v mestih

Med tem kratkim, toda intenzivnim tečajem so udeleženci dobili vpogled in pridobili znanje o tem, kako v načrtovanje celostne prometne strategije vključiti posebne interesne skupine. Ciljne skupine tega interaktivnega izobraževanja so bili strokovnjaki na področju javnega prevoza, celostnih prometnih strategij in prometa ter strokovnjaki na področju vključevanja javnosti.

Vir: <http://civitas.eu/content/civitas-training-how-engage-different-social-groups-urban-mobility>

Izobraževalni program BUMP

Izobraževalni program BUMP (Boosting Urban Mobility Plans) zagotavlja strukturiran program izobraževalnih tečajev na področju CPS, namenjenih lokalnim upravnim organom.

Vir:

http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/8_training_course_concept_on_sustainable_urban_mobility_plans_bump_0.pdf

Četrta evropska konferenca o celostnih prometnih strategijah

V Dubrovniku je 29. in 30. marca 2017 potekala 4. evropska konferenca o celostnih prometnih strategijah z naslovom »Inteligentno načrtovanje za trajnostno mobilnost«. Skoraj 400 udeležencev, dejavnih na področju načrtovanja in razvoja prometa ter prometnih raziskav in politik, je razpravljalo o novih načrtovalskih pristopih in strategijah ter si izmenjalo ideje, rešitve in zgodbe o uspehu.

Vir: <http://www.eltis.org/resources/promotional-materials/4th-sump-conference-presentations>

CIVITAS Insight 16 – Vključevanje državljanov v gradnjo trajnostnih mest prihodnosti

Vsesplošno razširjenim družbenim medijem se danes ni več mogoče izogniti. Podobno kot je bil razmah osebnih računalnikov, mobilnih telefonov in interneta zgodovinski in je spreminjal način razmišljanja ljudi ter njihovo vedenje in komuniciranje, je tudi z družbenimi mediji. Le malo kje je ta preobrazba bolj izrazita in revolucionarna kot na področju participacije v javni upravi.

Vir: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-16-engaging-citizens-today-build-sustainable-cities-tomorrow>

CIVITAS Insight 17 – Načrtovanje trajnostnih potovalnih načinov

Premik k trajnostnim načinom potovanja je vsesplošen. Čedalje več otrok za pot v šolo uporablja trajnostne potovalne načine in uporaba avtomobila med zaposlenimi vse bolj upada. Razvoj in izvajanje potovalnih načrtov lahko zmanjšata potrebo po potovanjih in spodbudita uporabo trajnostnih potovalnih načinov.

Vir: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-17-planning-sustainable-travel>

CIVITAS Insight 19 – E-mobilnost: uresničite jo s CPS!

Mesta imajo ključno vlogo pri spodbujanju uporabe električnih vozil. Idealno bi bilo, če bi strukturirano in učinkovito strategijo e-mobilnosti kombinirala s celotno prometno strategijo ter tako pripomogla k izboljšanju kakovosti zraka ter zmanjšanju hrupa, porabe energije in odvisnosti od avtomobilov.

Vir: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-19-e-mobility-make-it-happen-through-sumps>

Kvantitativno vrednotenje učinkov celostnih prometnih strategij

Evropska komisija razmišlja o vzpostavitvi evropskega okvira za podporo pri izvajanju celostnih prometnih strategij v državah članicah Evropske unije. Ta namera je skladna s predlogom iz Bele knjige (2011) za večjo koordinacijo med organi, pristojnimi za promet, in nosilci odločanja o prometni politiki. Zato se je zanimanje za to, kako se z različnimi ukrepi v mestu lahko zagotovijo bolj trajnostne prometne dejavnosti, umaknilo raziskavam o učinkih, ki bi jih ukrepi politike lahko imeli na družbenoekološke sisteme. V prizadevanjih za razvoj skupnega točkovanega sistema za ocenjevanje, kako bi se določen prometni sistem lahko odzval na različne ukrepe, se te študije večinoma sklicujejo na mnenja strokovnjakov in pretekle izkušnje. Za proučevanje učinkov, ki jih lahko imajo mestni ukrepi pri načrtovanju trajnosti na vseevropski ravni, to tehnično poročilo uporablja podatke o strokovnem točkovanju, ki so na voljo v obstoječi znanstveni literaturi.

Vir:

http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/quantifying_the_effects_of_sustainable_urban_mobility_plans.pdf

Zbirka podatkov o mestih

Mnoga evropska mesta že sodelujejo pri dejavnostih Evropske unije za spodbujanje in uporabo [koncepta celostne prometne strategije \(zunanja povezava\)](#). V tej podatkovni zbirki so imena mest, vključenih v potekajoče in končane projekte ter pobude na področju CPS, ki jih podpira EU. Pogosto so navedene tudi spletne povezave do njihovih načrtov in strategij o mobilnosti in prometu. Skrbnik spletnega mesta je sprejel osnovne ukrepe za nadzor verodostojnosti informacij, navedenih v virih, ne prevzema pa odgovornosti za morebitne napake ali opustitve.

Vir: <http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database>

Metodologija in metoda izračunavanja indikatorjev za trajnostno mobilnost v mestih

V tem poročilu, ki ga je pripravil World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) v okviru Projekta trajnostne mobilnosti 2.0, so objavljeni rezultati raziskovalnega dela, katerega cilj je bil razviti celovit sklop kazalnikov trajnostne mobilnosti za mesta. Temelji na sodelovanju s šestimi pilotnimi mesti: Bangkok (Tajska), Campinas (Brazilija), Chengdu (Kitajska), Hamburg (Nemčija), Indore (Indija) in Lizbona (Portugalska). Kazalniki so določeni v skladu z metodologijo SMART (specifični, merljivi, dosegljivi, realni in časovno opredeljeni). Na tej podlagi lahko mesta izvedejo standardizirano vrednotenje svojega sistema mobilnosti. Poleg tega lahko opazujejo, kako se sistem razvija v času, in merijo izboljšave, ki so posledica izvajanja novih praks ali politik mobilnosti. Če se bo takšno vrednotenje večkrat ponovilo, se bodo pokazali ukrepi, ki najbolj vplivajo na določene kazalnike, to pa bo drugim mestom omogočilo, da izberejo najboljše ukrepe za doseg svojih ciljev.

Vir: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/smp2.0_sustainable-mobility-indicators_2ndedition.pdf

Projekt SOLUTIONS: rešitve na področju mobilnosti v mestih

To izobraževalno gradivo se osredotoča na šest tematskih sklopov za reševanje problematike mestnega prometa: javni potniški promet, prometna infrastruktura, mestna logistika, celostno načrtovanje, upravljanje omrežij in mobilnosti ter čista vozila. Za vsak tematski sklop so na voljo prospekt z osnovnimi informacijami, komplet za izmenjavo znanja in izobraževalni komplet.

Vir: <http://www.eltis.org/resources/training/solutions-project-urban-mobility-solutions>