



PROSPERITY



Opis vsebinskega sklopa Priprava CPS za majhna in srednje velika mesta

Odgovorni avtor: Aljaž PLEVNIK | UIRS

Odgovorna soavtorica: Mojca BALANT | UIRS

Datum:

17. 03. 2018

Stanje:

Končna različica



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

Kazalo vsebine

1	UVOD	3
2	UVOD V TEMO	3
3	KORAKI PRIPRAVE CPS – RELEVANTNOST IN IZZIVI ZA MANJŠA MESTA.....	4
4	ŠTUDIJE PRIMEROV	5
5	ALI PRISTOP CPS DELUJE NA RAVNI SOSESKE?	6
6	NADALJNJE BRANJE	7

1 Uvod

O izobraževanju za pripravo CPS za majhna in srednje velika mesta

Ta tema podrobneje obravnava priložnosti in izzive, povezane z uvajanjem celostnih prometnih strategij (CPS) v majhna in srednje velika mesta. CPS so tradicionalno usmerjene v večja mesta, običajno v takšna z več kot 100.000 prebivalci. Vendar pa polovica evropskih državljanov živi v manjših mestih, katera se soočajo s specifičnimi izzivi trajnostne mobilnosti in prometnega načrtovanja. Zato je v tem vsebinskem sklopu predstavljena vrsta izkušenj in študij primerov iz mest z manj kot 100.000 prebivalci. Uporabljene so tudi praktične vaje, s katerimi lahko pokažemo, kako lahko koncept CPS uspešno prilagodimo mestom in projektom vseh velikosti.

Izobraževanje je namenjeno predstavnikom prej omenjenih manjših mest, ki so odgovorni za področje prometa in mobilnosti, predstavnikom državnih institucij, ki sodelujejo pri razvoju in usklajevanju nacionalnih programov CPS ter predstavnikom nacionalnih kontaktnih točk v okviru projekta CIVITAS PROSPERITY.

To izobraževanje ponuja vrsto dokazov, da je pristop CPS primeren za mesta vseh velikosti. Prav tako predstavlja izkušnje in študije primerov o izkušnjah s CPS iz manjših mest. Uporabljene so tudi praktične vaje, ki služijo za prikaz uporabnosti načrtovanja CPS za različne ravni načrtovanja.

O dokumentu

Ta dokument ponuja širši vpogled v možnosti uporabe pristopa CPS na različnih ravneh (mikro, lokalni, regionalni, nacionalni) in predstavi njegove prednosti, izzive ter rešitve. Izobraževanje vključuje štiri osnovne sklope ter kratka uvod in zaključek. Osrednji sklopi temeljijo na praktičnih primerih, diskusiji in skupinskem delu, s čimer se zagotovi aktivno sodelovanje in s tem boljši prenos znanja. Dokument vsebuje več povezav do gradiv, uporabljenih za pripravo tega gradiva ter do nekaterih drugih relevantnih dokumentov.

2 Uvod v temo

V tem poglavju so predstavljene in obravnavane izkušnje iz Slovenije ter dveh evropskih projektov o pripravi CPS v malih in srednje velikih mestih, vključno z dokazi, da CPS deluje na različnih ravneh, ter tipičnimi prednostmi in izzivi, prepoznanimi med pripravo več CPS.

Obstoječe izkušnje

Obstaja več metodologij in primerov izdelave CPS za majhna in srednje velika mesta. Iz Slovenije so predstavljeni trije primeri: CPS za srednje veliko mesto (Ljubljana, 280.000 prebivalcev), CPS za majhno mesto (Ljutomer, 10.000 prebivalcev) in CPS za regijo (Nova Gorica / Gorica, 100.000 prebivalcev v regiji). Izdelovalci vseh treh dokumentov so se soočali z nekaterimi skupnimi izzivi, ki vključujejo vzpostavitev sistema in formalnega okvira za načrtovanje in upravljanje trajnostne mobilnosti, uravnoteženje uporabe različnih načinov potovanja, preoblikovanje sistema javnega potniškega prevoza, izkoriščanje možnosti kolesarjenja in hoje ter optimizacijo avtomobilskega in tovornega prometa. Da bi določili okvir CPS načrtovanja, so za vse tri CPS-e navedene prepoznane vzpodbude, ki so pomagale procesu, ovire, s katerimi so se izdelovalci soočali in jih je bilo treba premagati, in kar je najpomembneje, pridobljene izkušnje. Ključno in pozitivno sporočilo je, da so imele občine, za katere se je CPS pripravljalo, od tega procesa korist.

Poleg tega so predstavljeni tudi ključni rezultati dveh evropskih projektov, ki sta obravnavala CPS za manjša mesta. Prvi projekt je BUMP, ki je namenjen krepitvi razvoja znanj o pripravi CPS v

mestih s 40.000 do 350.000 prebivalci. Glavne dejavnosti projekta BUMP so vključevale usposabljanje, izobraževanje, izmenjavo in razvoj znanj. Drugi projekt je Poly-SUMP, ki je razvil trajnostno metodologijo načrtovanja mobilnosti v policentričnih regijah. Metodologija temelji na evropskih smernicah za pripravo CPS, razvita pa je bila s sodelovanjem šestih v projektu sodelujočih regij.

Splošna sporočila, ki izhajajo iz izkušenj vseh predstavljenih primerov, so predstavljena na koncu sklopa. Nekatera od njih so povezana z vsemi ravnmi trajnostnega načrtovanja mobilnosti, druga pa so bolj značilna prav za majhna in srednje velika mesta. Prav tako je treba poudariti, da sta ključnega pomena, ne glede na velikost mesta, nacionalna podpora CPS ter načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih.

3 Koraki priprave CPS – relevantnost in izzivi za manjša mesta

V tem poglavju so predstavljene ključne značilnosti koncepta CPS, zato predstavlja izhodišče za razpravo o ustreznosti in izzivih v vsakem koraku izdelave. Opredeljuje tudi vrstni red aktivnosti pri izdelavi CPS za manjša mesta.

CPS kot nov načrtovalski koncept

Evropska komisija intenzivno promovira CPS kot nov načrtovalski koncept, ki lahko bolj trajnostno in integrirano obravnava izzive v mestih, povezane s prometom, ter prinaša širok nabor koristi za skupnost. Ker negativni vplivi prometa vplivajo na mesta vseh velikosti, lahko s tem pristopom pridobijo vsi. Pripravljene so bile tudi evropske smernice za pripravo CPS (2011, 2014), vendar te zahtevajo zelo obsežen postopek načrtovanja, ki je lahko za manjša mesta z manj sredstvi prezahteven. Jedro tega modula so metodološki izzivi postopka priprave CPS za manjša mesta in načini njihovega reševanja.

Ključni elementi koncepta CPS

Za uspešno optimizacijo postopka priprave CPS morajo mesta razumeti, kateri so osrednji elementi koncepta CPS, kot je to določeno v dokumentu Urban Mobility Package (2013). Ti elementi so ključni za spremembe v prometnem načrtovanju:

1. Namen in cilji
Vsak CPS temelji na nizu jasnih in dobro strukturiranih namenov in ciljev za izboljšanje dostopnosti urbanih območij in zagotavljanje kakovostne in trajnostne mobilnosti do, skozi in znotraj območja načrtovanja.
2. Dolgoročna vizija in jasen načrt izvajanja
Vizija CPS uteleša idealno stanje prometnega sistema na dolgi rok. Po drugi strani pa izvedbeni (akcijski) načrt pokriva izvajanje kratkoročnih strategij, ki določajo čas izvajanja ukrepov, delitev odgovornosti ter potrebnih virov in financ.
3. Ocena sedanjega in prihodnjega stanja
Sedanje stanje prometnega sistema bi moralo biti ocenjeno v skladu z vizijo in cilji. Ocenjevanje naj bo optimizirano, da ne izčrpa mestnih virov, a da hkrati vzpostavi izhodišče, ki bo omogočilo izmero prihodnjih napredkov in uspešnosti na podlagi SMART ciljev.

4. **Uravnotežen in celosten razvoj vseh potovalnih načinov**
Postopek CPS vzpodbuja uravnotežen razvoj vseh potovalnih načinov, medtem ko vzpodbuja premik k večjemu deležu trajnostnih načinov potovanja. CPS daje v ospredje integriran paket tehničnih, infrastrukturnih, političnih in mehkih ukrepov za izboljšanje (stroškovne) učinkovitosti z ozirom na zastavljene cilje.
5. **Horizontalna in navpična integracija**
V pripravo in izvajanje CPS morajo biti vključeni visoka raven sodelovanja in koordinacije ter izmenjava in razvoj znanj med različnimi ravni načrtovanja in pristojnimi ustanovami.
6. **Participativni pristop**
Transparenten in vključevalni pristop je v jedru CPS koncepta. Vsi pomembni akterji - državljani in deležniki - bi morali biti ves čas vključeni v pripravo in izvajanje CPS. To zagotavlja visoko raven razumevanja, sprejemanja in podpore.
7. **Spremljanje, pregledovanje, poročanje**
Napredek v smeri uresničevanja namena in specifičnih ciljev CPS ter njihovega doseganja bi moral biti na osnovi izbranih kazalnikov redno ocenjevan. Izvedene bi morale biti ustrezne aktivnosti za zagotovitev pravočasnega dostopa do ustreznih podatkov in poročil, kar bi zagotovilo osnovo za izvajanje ukrepov, kot tudi za komunikacijo z javnostmi.
8. **Zagotavljanje kakovosti**
Pristojni na nacionalni ravni in občinah bi morali imeti mehanizme in zadostno znanje za zagotovitev ustrezne kakovosti in skladnosti CPS glede na zahteve koncepta CPS.

Glavni elementi koncepta CPS so del oz. so tesno prepleteni z dejavnostmi v postopku priprave CPS. Zato je drugi cilj razpravljati o pomembnosti teh dejavnosti za manjša mesta in njihovem vrstnem redu v procesu. Mesta, ki so že pripravila CPS, poudarjajo, da ni potrebno vseh aktivnosti izvesti v navedenem zaporedju. Na primer, medtem ko predstavljata proračun in financiranje osrednji del CPS v številnih mestih, je mogoče tudi to, da v nekaterih mestih CPS deluje kot mehanizem za zagotovitev financiranja v prihodnosti. Tudi mejnik »sprejetje dokumenta« je lahko zavajajoč. Politično zavezanost načrtu je namreč treba vzpostaviti že na samem začetku procesa ter jo nenehno krepiti do sprejetja načrta, nato pa zagotoviti tudi politično podporo v izvedbeni fazi. Udeležence izobraževanja se zato vodi skozi krog izdelave CPS, kjer razpravljajo o pomenu in izzivih posameznega koraka, ter vrstnem redu aktivnosti pri izdelavi CPS za manjša mesta.

4 Študije primerov

V tem poglavju je predstavljen primer priprave in izvajanja CPS v manjšem mestu (Ljutomer), ki je dopolnjen s primeri značilnih izzivov malih in srednje velikih mest ter tipičnih ukrepov, s katerimi se jih lahko naslovi.

Majhno mesto z uspešnim CPS

Najboljši in najučinkovitejši način prenosa novega pristopa načrtovanja je iz izkušenj podobnega mesta ali regije. Zato se ta sklop osredotoča na primer CPS v manjšem mestu. Predstavljene so preverjene metode in pristopi. Poleg tega so opisani značilni izzivi majhnih in srednje velikih mest s tipičnimi ukrepi za njihovo premagovanje.

Vodilno slovensko majhno mesto s sprejetim CPS je Ljutomer s 3.300 prebivalci v samem mestu in 12.000 v celotni občini. Prvi CPS za občino Ljutomer je bil pripravljen kot nacionalni pilot za majhna mesta v letu 2012. Mesto se je prijavilo za nagrado SUMP 2012 in končalo kot eden od treh finalistov. Uspeh prvega CPS-a je bil eden od ključnih razlogov za nadaljnje izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti. V okviru nacionalnega razpisa je bila leta 2017 izvedena prenova CPS. Ljutomer danes ostaja vodilna slovenska občina te velikosti na področju celostnega prometnega načrtovanja.

Skupni izzivi

Kot je dokazano na primeru Ljutomera in drugih manjših mest po Evropi, se manjša mesta srečujejo z nekaterimi skupnimi izzivi. Najpogosteje se omenjajo omejeni viri, visoka odvisnost od osebnega avtomobila in slabo urejen javni prevoz.

Omejeni viri se kažejo na več ravneh. Manjša mesta imajo manjše proračune, za pripravo in izvajanje CPS je na voljo manj ljudi, osebje pa je na splošno tudi manj specializirano, saj mora ena oseba običajno pokrivati več delovnih področij. Izziv mesta najpogosteje naslovijo z uporabo EU in nacionalnih shem financiranja, zaposlovanjem zunanjih svetovalcev in sodelovanjem v EU projektih, ki ponujajo usposabljanje, razvoj znanj in izmenjavo izkušenj.

Majhna mesta imajo na žalost pogosto zelo avtomobilsko usmerjene skupnosti, kljub običajno krajšim potem, kar je pogosto posledica pomanjkanja infrastrukture za trajnostne načine potovanja (hojo in kolesarjenje) ter drugačnega dojemanja razdalj. To tudi negativno vpliva na javno zdravje. Rešitve pogosteje vključujejo mehke ukrepe, kot so dogodki ozaveščanja in kampanje za spodbujanje hoje in kolesarjenja, ter poudarjajo njihove pozitivne učinke. Vendar pa so nekatera mesta že uvedla tudi infrastrukturne ukrepe ter začela s prednostno obravnavo trajnostnih načinov potovanja, skupnega prometnega prostora in sodobnejših pristopov urejanja ulic.

Javni prevoz je tretji najpogostejši izziv manjših mest. V mnogih primerih je zagotavljanje rednega javnega prevoza zaradi majhnega števila potencialnih uporabnikov in pogosto velikih območij, ki jih je treba pokriti, za majhna mesta predrago. Po drugi strani pa se ta mesta soočajo z enakimi demografskimi spremembami kot druge večje občine, od katerih je najbolj izrazita naraščajoče število starejših občanov, odvisnih od javnega prevoza. Kljub zahtevni situaciji je že na voljo veliko dokumentov o preverjenih in dobro delujočih praksah tudi na tem področju. Te vključujejo rešitve, kot so storitve prevoza na poziv, prevozi organizirani znotraj skupnosti ali s strani prostovoljcev, integracija s šolskimi avtobusi in vzpostavitev decentraliziranih prevoznikov.

5 Ali pristop CPS deluje na ravni soseske?

Delo v skupinah

Namen dela v skupinah je usmerjanje udeležencev skozi proces načrtovanja na ravni soseske, pri čemer so uporabljeni glavni elementi CPS. Udeleženci morajo korak za korakom pripraviti načrt za prometno ureditev na izbrani lokaciji. Namen vaje je prikazati uporabnost pristopa CPS na različnih ravneh - od ulice, šole ali soseske prek mesta ali občine in do regije.

Udeležence je treba razdeliti v skupine po 3-4 osebe. Gradivo za izvedbo dela v skupinah udeleženci prejmejo posebej, navodila so vključena v predstavitev teme.

6 Nadaljnje branje

BUMP (2016): Razvijanje CPS-ov v srednje velikih in majhnih mestih

Poročilo projekta BUMP o izkušnjah, pridobljenih med izobraževanjem predstavnikov mest v okviru projekta BUMP. Poročilo vsebuje uporabne informacije o izkušnjah projekta BUMP pri delu s CPS v srednje velikih mestih (40.000 in 350.000 prebivalcev).

Vir: <http://www.bump-mobility.eu/Download.ashx?url=/media/93314/lessons-learnt-while-coaching-cities.pdf>

ENDURANCE (2016): Trajnostna mobilnost v majhnih mestih in podeželskih območjih

ENDURANCE e-posodobitev ustreznosti metodologije CPS za manjša mesta predstavlja odličen povzetek teme usposabljanja s povezavami do nadaljnjih informacij.

Vir: http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2016/0216/doc/eupdate_en.pdf ali <http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0216&lan=en>

EPTA (2014): javni prevoz v majhnih in srednje velikih mestih

Dokument o predlogu projekta EPTA je namenjen podpori podeželskih območij ter majhnih in srednje velikih mest, ki želijo izboljšati svoj javni prevoz.

Vir: <http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/position-paper-en.pdf>

PLEVNIK A. (2015): Odziv na izziv.

Članek v reviji "Thinking Cities" opisuje napredek mest in regij, ki so jih slovenska mesta in regije naredile v smeri celostnega prometnega načrtovanja. Opisuje razvoj CPS-ov v Sloveniji in njihovo testiranje v manjšem merilu.

Vir: <http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/thinking-cities---spring-2015---web.pdf>

PLEVNIK A., DEMŠAR - MITROVIČ P. (2015): CPS podporni ukrepi nacionalne vlade v Sloveniji

Predstavitev vključuje informacije o razvoju CPS v Sloveniji. Predstavljena je bila na drugi evropski konferenci o CPS v Bukarešti.

Vir: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/17-06-2015_plevnik-sump_slovenian_national_support.pdf

Poly-SUMP (2014): Regionalna CPS metodologija - Kako razviti CPS za policentrično regijo

Smernice uvajajo metodologijo, kako razviti CPS za policentrično regijo in večjim številom administrativnih enot. Metodologija je lahko koristna za manjša mesta in mesta v policentričnih regijah.

Vir: <http://www.poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP-SUMP-guidelines-FINAL.pdf>