



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



*Trajnostni mestni prometni načrti -
načrtovanje za ljudi*

www.mobilityplans.eu

TRAJNOSTNI MESTNI PROMETNI NAČRT



ZA KAKŠEN NAČRT GRE?

To je strateški načrt, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in ustrezno upošteva načela vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestu in okolici za sedanje in prihodnje generacije.

ČEMU JE NAMENJEN?

Cilj trajnostnega mestnega prometnega načrta je vzpostaviti trajnostni prometni sistem v mestu tako, da:

- zagotovi dostopnost delovnih mest in storitev za vse;
- izboljša varnost;
- zmanjša onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije;
- poveča učinkovitost in zmanjša stroške potniškega in tovornega prevoza;
- izboljša privlačnost in kakovost mestnega okolja.



KAKŠEN JE NJEGOV OBSEG? NA ČEM GRADI?

Politike in ukrepi, določeni s trajnostnim mestnim prometnim načrtom, morajo celovito obravnavati vse načine in oblike prevoza na območju mesta in njegovega zaledja: javni in zasebni, potniški in tovorni, motoriziran in nemotoriziran, premikajoč in mirujoč promet.

Občine nanj ne smejo gledati kot na še enega na dolgem seznamu načrtov mesta. Pomembno je poudariti, da trajnostni mestni prometni načrt nadgrajuje in dopolnjuje že obstoječo plansko dokumentacijo.

„ Če mesta načrtujemo za avtomobile in promet, dobimo avtomobile in promet. Če načrtujemo za ljudi in prostor, dobimo ljudi in prostor. Fred Kent

”

KAKO DELUJE?

Trajnostni mestni prometni načrt je učinkovit način spopadanja s težavami, ki so povezane s prometom v urbanih območjih. Temelji na že obstoječih praksah in predpisih držav članic EU in ima naslednje osnovne značilnosti:

- participativni pristop;
- zagotavljanje trajnostnosti;
- celovit pristop;
- jasno vizijo, cilje in merljive ciljne vrednosti;
- pregled prevoznih stroškov in koristi.



Participativni pristop, ki vključuje javnost v vseh fazah načrtovalskega procesa

Vključevanje javnosti je eno temeljnih načel, ki ga je potrebno upoštevati. Ključno je, da se vključevanje načrtuje temeljito. Dogovoriti se je potrebno o tem, zakaj se vključi določeno skupino deležnikov in kakšen je lahko njen vpliv. Določitvi posameznih skupin deležnikov sledi izdelava strategije koordiniranja, ki določi, kako in kdaj se posamezne skupine vključijo v načrtovalski proces. Z ustreznim vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti specifičnim ukrepom, kot tudi trajnostnemu mestnemu prometnemu načrtu kot celoti, pridobijo pomembno stopnjo "javne legitimnosti".



Zagotavljanje trajnostnosti, ki uravnava gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja

Bistvena je predanost trajnostnim načelom. Ker je koncept trajnostnega razvoja kompleksen, je pomembno, da ključne skupine deležnikov sklenejo dogovor o tem, kaj pomenita trajnostnost in trajnostna mobilnost za mesto in njegovo zaledje. Izdelava trajnostnega mestnega prometnega načrta mora preseči urejanje zgolj prometa in mobilnosti, ustrezno mora upoštevati tudi socialne, gospodarske, okoljske in politično-institucionalne kriterije.



Celovit pristop, ki upošteva prakse in politiko različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij

V mnogih primerih vodi razvoj načrta oddelek za mobilnost ali promet. Politika vloga trajnostnega mestnega prometnega načrta pa ni omejena le na mobilnost in promet. Ena izmed njegovih značilnosti je namreč, da v proces izdelave vključuje tudi druge občinske in regionalne oddelke (npr. za urbanizem, okolje, gospodarski razvoj, socialno vključenost, zdravje, varnost). Preseganje slabosti pri njihovem vključevanju in sodelovanju je velik izziv in hkrati glavni vir inovativnosti in napredka.



Jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, ki so vdelani v celovito strategijo trajnostnega razvoja

Načrt mora temeljiti na dolgoročni viziji razvoja prometa in mobilnosti za celotno mesto in njegovo zaledje. Vključevati mora vse načine in oblike prevoza: javni in zasebni, potniški in tovorni, motoriziran in nemotoriziran, premikajoč se in mirujoč. Strateška vizija opredeli kvalitativne opise zelene prihodnosti mesta in usmerja razvoj ustreznih načrtovalskih ukrepov. Določiti mora konkretne cilje, ki odražajo značaj zelenih sprememb. Spremembe in učinki morajo biti merljivi, kar zahteva dobro premišljene cilje, osredotočene na posamezna izbrana območja in kazalce.



Pregled prometnih stroškov in koristi ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi

Izbire ukrepov ne določa le njihova učinkovitost, ampak tudi cenovna primernost. Še posebej v časih omejenega proračuna za promet v mestih je pomembno za porabljena sredstva pridobiti kar največji učinek. To zahteva osnovno oceno z vidika stroškov in koristi, vključno s tistimi, ki jih ni lahko izmeriti ali oceniti, kot so tisti, ki se našajajo na emisije toplogrednih plinov ali učinkov na kakovost zraka. Evropska komisija v svoji Beli knjigi o prometu (2011) poudarja pomembnost nadaljnje internalizacije zunanjih stroškov za vse prevozne načine s tem, da se izvajajo splošna načela in upoštevajo specifičnosti vsakega načina.

OZADJE POLITIKE

V **Akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih**, ki je bil objavljen leta 2009, je Evropska komisija predlagala, da se v Evropi pospeši izdelava trajnostnih mestnih prometnih načrtov. Zato je zagotovila navodila, spodbudila izmenjavo dobrih praks, določila merila in podprla izobraževalne dejavnosti za strokovnjake s področja prometa. Evropski ministri za promet podpirajo razvoj trajnostnih mestnih prometnih načrtov. V zaključkih, ki temeljijo na **Akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih**, z dne 24. junija 2010 je zapisano, da Svet EU "podpira razvoj trajnostnih mestnih prometnih načrtov za mesta in metropolitanska območja [...] in pri izdelavi takšnih načrtov spodbuja razvoj strokovne podpore in izmenjave informacij".

Marca 2011 je Evropska komisija izdala **Belo knjigo o prometu** "Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu" (COM(2011)0144 končna verzija). Bela knjiga o prometu predlaga preveritev možnosti, da postane izdelava trajnostnih mestnih prometnih načrtov obvezna za mesta določene velikosti, v skladu z nacionalnimi standardi, ki temeljijo na smernicah EU. Predlaga tudi, da se razišče možnost povezovanja regionalnega razvoja in kohezijskih skladov z mesti in regijami, ki so predložile posodobljene in neodvisno potrjene certifikate mobilnosti v mestih in opravljene revizije trajnosti. Bela knjiga o prometu predlaga še, da se prouči možnost vzpostavitve evropske mreže za podporo izvajanju trajnostnih mestnih prometnih načrtov v evropskih mestih.

Razvoj in izvedba trajnostnega mestnega prometnega načrta je kot zvezen proces, ki zajema enajst bistvenih faz. Njihovo logično zaporedje prikazuje grafični pregled procesa. V praksi lahko te dejavnosti delno potekajo vzporedno ali vključujejo povratne zanke.

Podroben opis vseh faz se nahaja v smernicah "Razvoj in izvedba trajnostnih mestnih prometnih načrtov". Smernice vsebujejo primere dobrih praks, uporabna orodja in reference, ki dodatno pojasnjujejo proces priprave načrta. Smernice lahko prenesete s spletne strani www.mobilityplans.eu



PROCES



TRAJNOSTNI MESTNI PROMETNI NAČRTI V PRAKSI



Koprivnica, Hrvaška
– Analiza stanja

Koprivnica je mesto s 33.700 prebivalci na severozahodu Hrvaške. Izvedla je podrobno analizo stanja prometa, ki je temeljila na samoocenjevanju s strani občine, obširnem posvetovalnem procesu z različnimi deležniki in anketiranju javnosti. Samoocenjevanje je pokazalo, da ima mesto izvrstne pogoje za spodbujanje trajnostne mobilnosti, hkrati pa je bilo ključnega pomena za izbiro bistva mestne prometne strategije. Mesto leži na ravnini, je kompaktno in ima dovolj prostora za vzpostavitev obširne kolesarske mreže. Že zdaj 30 % prebivalcev redno hodi ali kolesari. 70 % šolskih otrok se v šolo vozi z javnim prevozom, kolesari ali prihaja peš. Med poletnimi počitnicami pešci in kolesarji številčno prekašajo avtomobile. Ko so voznike avtomobilov v javni anketi vprašali o tem, ali bi spremenili izbiro svojega prevoznega načina, če bi bila vzpostavljena ustrezna infrastruktura, so bili odgovori večinoma pozitivni.



Budimpešta, Madžarska
– Vključevanje in koordinacija politik

Budimpešta je primer vključevanja prometne strategije v strategijo prostorskega razvoja mesta. Leta 2003 je mesto podprlo koncept prostorskega razvoja, ki opredeljuje vizijo in dolgoročne prednostne naloge razvoja mesta. Mesto je na podlagi tega koncepta in obširnih posvetov z deležniki razvilo strategijo prostorskega razvoja Budimpešte, poznano kot „Program Podmaniczky“. Dokument opredeljuje prednostne naloge razvoja mesta za obdobje od 2005 do 2013. Strategijo prostorskega razvoja dopolnjuje prometni načrt za mestno središče. Ta načrt je bil izdelan leta 2007 z namenom revitalizacije centra mesta s pomočjo obsežnih projektov umirjanja prometa in izgradnje prometne infrastrukture po načelih trajnostne mobilnosti. Načrt daje prednost nemotoriziranemu lokalnemu prometu, s čimer želi podpreti lokalna podjetja in izboljšati kakovost bivanja.



Odense, Danska
– Komunikacija z deležniki

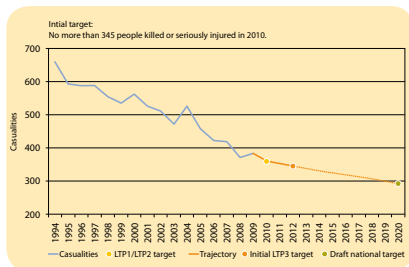
S pomočjo odličnega informiranja prebivalcev o „Načrtu za promet in mobilnost“ je mestu Odense uspelo za avtomobile zapreti dve glavni cesti – nekaj, kar je v preteklosti preprečila javnost, ki so jo skrbeli učinki preusmerjanja prometa. Leta 2007 je mesto v process vključilo širok krog deležnikov (ne samo lokalne prebivalce, temveč tudi različne ciljne skupine iz preostalega dela mesta) in razvilo posebno „orodje“ za razlago prometnega načrtovanja na preprost način. Na podlagi tega se je načrt iz dokumenta o avtomobilih in prometu spremenil v dokument o ljudeh in prostorih, ki se ga je ves čas oglaševalo na spletni strani, plakatih, v lokalnih medijih in na posebnih dogodkih. Ves trud je bil poplačan z enoglasno potrditvijo načrta v občinskem svetu.



Lille, Francija

– Izgradnja vizije

V mestu Lille se je proces izdelave “Načrta urbane mobilnosti” (Trajnostnega mestnega prometnega načrta) začel po velikem gibanju za mestno prenovalo v 90. letih prejšnjega stoletja. Nov železniški terminal za TGV je ustvaril možnost za vzpostavitev povsem nove soseske z imenom Euralille, ki služi tudi kot mednarodno, nacionalno, regionalno in lokalno vozlišče javnega prevoza. Načrtovalci so izdelali vizijo gospodarsko močnega mesta z mednarodnim značajem. Pri ustvarjanju atraktivnega mesta igra pomembno vlogo prenova javnih prostorov, ki jim trenutno vlada promet. Eno izmed strateških vprašanj je izpostavilo nujnost odločitve o izbiri nadaljnjega razvoja ali sistema podzemne železnice ali nadzemnega javnega prevoza (avtobus in tramvaj). Mesto se je odločilo za razvoj slednjega in ga uporabilo tudi kot sredstvo za prestrukturiranje, preoblikovanje in ponovno opredelitev javnih prostorov.



Cambridgeshire, Velika Britanija

– Ciljne vrednosti in kazalci

Tretji “Načrt lokalnega prometa za Cambridgeshire” za obdobje 2011 – 2026 opredeljuje kazalce in ciljne vrednosti, ki se uporabljajo za spremljanje napredka pri doseganju načrtovanih ciljev. Izbrani kazalci prikazujejo procese, ki so najpomembnejši za Cambridgeshire, medtem ko hkrati dovoljujejo primerjavo z drugimi lokalnimi skupnostmi v državi. Načrt vključuje ilustracije, ki pojasnjujejo povezave med cilji in ciljnimi vrednostmi. Nacionalni cilji cestnoprometne varnosti iz leta 2009 so si prizadevali za 33 % zmanjšanje žrtev ali hudo poškodovanih v prometnih nesrečah do leta 2020. Prometni načrt določa izpolnitev ciljne vrednosti za ta kazalec že do leta 2012. Zgornja slika prikazuje gibanje vrednosti za omenjeni kazalec med leti 1994 in 2009, kot tudi ciljne vrednosti za leta 2010, 2012 in 2020.



Gent, Belgija

– Vključevanje javnosti

Leta 2007 je mesto Gent s še petimi partnerji začelo s projektom preobrazbe glavne železniške postaje, Gent Sint-Pieters, in njene okolice. Do leta 2020 bo ta kompleks združeval paleto različnih rab in bo imel dobre intermodalne povezave. Tako velik projekt potrebuje premišljeno strategijo informiranja in posvetovanja, da bi pridobil in obdržal javno odobravanje del. Intenzivno vključevanje javnosti poteka prek stalne informacijske točke z zemljevidi, videi in 3D-modelom, rednega glasila za lokalne prebivalce, dogodkov v šolah in vodenih pogovorov. Dvakrat na leto je javnost povabljen na ogled gradbišča. Na enem ogledu si lahko 400 do 800 ljudi, razdeljenih v manjše skupine, ogleda delo na gradbišču od blizu in dobi informacije neposredno od projektnih partnerjev in inženirjev.

PREDNOSTI



Izboljšana podoba mesta

Mesto, ki se poslužuje trajnostnih mestnih prometnih načrtov, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.



Boljša kakovost bivanja

Trajnostno mestno prometno načrtovanje pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile in promet. Njihovo sporočilo se izraža na primer v prizadevanju za boljšo kakovost javnih prostorov ali za izboljšano varnost otrok.



Izboljšani mobilnost in dostopnost

Načrtovanje mobilnosti v mestih, ki se osredotoča na ljudi, izboljšuje stanje mobilnosti prebivalcev in lajša dostop do posameznih delov mesta in storitev.



Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.



Večja vključenost ljudi

Trajnostno mestno prometno načrtovanje ima možnost doseči več ljudi in se bolje odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov.



Odločitve, ki jih podpira javnost

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi. S pomočjo vključevanja javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v mestih pridobijo pomembno stopnjo "javne legitimnosti".



Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti

Izdelava trajnostnih mestnih prometnih načrtov je učinkovit način spoprijemanja in izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.



Boljša konkurenčnost mest in dostop do financiranja

Trajnostni mestni prometni načrti lahko zagotovijo dostop do financiranja, ki je na voljo za inovativne rešitve – potencialno ponujajo odločilno prednost pred drugimi mesti, ki se potegujejo za javno financiranje.



Nove politične vizije in možnosti vključevanja

Trajnostni mestni prometni načrti ponujajo dolgoročno in strateško vizijo. Spodbujajo učinkovito kulturo načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij, mest in primestnih območij.

INFORMACIJE

Evropska komisija si prizadeva za pospešitev obsežne uveljavitve trajnostnih mestnih prometnih načrtov s strani lokalnih in regionalnih oblasti v Evropi s tem, da vsestransko informira o obsegu, vsebini in prednostih teh načrtov.

SMERNICE

V smernicah iz leta 2011 z naslovom "Razvoj in izvedba trajnostnih mestnih prometnih načrtov" je predstavljena konceptualna zasnova trajnostnih mestnih prometnih načrtov in opisani posamezni koraki izdelave načrtov. Smernice so namenjene izvajalcem in načrtovalcem prometa v mestih kot tudi drugim deležnikom, ki jih je potrebno vključiti v process priprave in izvajanja trajnostnih mestnih prometnih načrtov.

SEMINARJI

Evropska komisija je imenovala skupino strokovnjakov, ki bo v letih 2011 in 2012 pripravila 35 seminarjev in dogodkov. Na njih bo mogoče izmenjati izkušnje o trajnostnih mestnih prometnih načrtih v nacionalnih jezikih po vsej Evropi. Kontaktirajte nas in se pozanimajte o izobraževalnih delavnicah v vaši bližini.

Več informacij na:

www.mobilityplans.eu



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



Načrtovanje za ljudi

KONTAKT

E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

Tel.: +49.221.60 60 55-13

www.mobilityplans.eu

Trajnostni mestni prometni načrti

c/o Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH

Clever Strasse 13–15

50668 Cologne

Germany

Izjava o omejitvi odgovornosti: "Načrtovanje za ljudi" je registrirana znamka. Izključno odgovornost za vsebino te publikacije nosijo avtorji. Vsebina ne odraža mnenja Evropske unije. EACI in Evropska komisija nista odgovorni za morebitno uporabo informacij, ki jih vsebuje publikacija.

Fotografije: András Ekés (naslovnica; strani 4, 5), Fotogalerija mesta Koprivnica (stran 8), Občina Budimpešta V. okrožje (stran 8), Mesto Odense (stran 8), Mac Lerouge (stran 9), Infopunt - Projekt Gent Sint-Pieters (stran 9), www.eltis.org (stran 2, 3, 10), Harry Schiffer (stran 11), FGM-AMOR (strani 10,11), Rupprecht Consult (strani 3, 4, 5)

www.mobilityplans.eu

Supported by
**INTELLIGENT ENERGY
EUROPE** 