



OBČINA
LAŠKO



OBČINA LAŠKO, Mestna ulica 2, 3270 Laško

PROJEKTNA NALOGA
za izdelavo celostne prometne strategije občine Laško

1. PREDMET NALOGE

Projektna naloga za izdelavo Celostne prometne strategije za občino Laško je skladna z razpisom Ministrstva za infrastrukturo in v njem navedenimi minimalnimi standardi ter izhaja iz Smernic za pripravo Celostne prometne strategije; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012 (<http://www.trajnostnamobilnost.si/en-gb/aktivnosti/publikacije.aspx>).

S sprejetjem Celostne prometne strategije (v nadaljevanju: CPS) naj bi se začel dolgoročni proces celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa, kar bo imelo pozitivne učinke na prometno varnost, na okolje in zdravje, vplivalo bo na potovalne navade prebivalcev občine, izboljšala se bo učinkovitost izrabe obstoječih zmogljivosti, izboljšala se bo mobilnosti in dostopnost, turistična atraktivnost, povezanost med kraji ter kakovost bivanja.

2. OBMOČJE OBDELAVE CELOTNE PROMETNE STRATEGIJE

Območje obdelave predstavlja območje celotne občine Laško vključno z mestom Laško, ki je središče občine in ima status mestnega naselja. Pripravlavec mora upoštevati migracijske tokove in prometne vplive širšega območja obdelave, torej vpliv prometa iz sosednjih občin in na nivoju regije Savinjska ter širše na nivoju države.

2.1. OSNOVNI PODATKI O OBČINI

Lega

Laško leži v vzhodnem delu osrednje Slovenije in meji na severu z občinami Celje, Žalec in Štore, na vzhodu s Šentjurjem, na jugu z Radečami in Sevnico, na zahodu pa s Hrastnikom. Pokrajina je izrazito prometno prehodna. Ima 9 krajevnih skupnosti (KS Jurklošter, KS Laško, KS Marija Gradec, KS Rečica, KS Rimske Toplice, KS Sedraž, KS Šentrupert, KS Vrh nad Laškim, KS Zidani Most in 85 naselij ter je del statistične regije Savinjska. Po površini meri 197 km², kar jo med slovenskimi občinami uvršča na 26. mesto.

Prebivalstvo

Po podatkih popisa 2002 je imela občina 13.730 prebivalcev, od tega 6.695 moških in 7.035 žensk. V občini je bilo v času popisa 4.825 gospodinjstev. (vir SURS)

Na dan 1.1.2012 je imela občina 13.506 prebivalcev, po 1.7.2012 pa 13.457. (vir SURS)
Sredi leta 2012 je imela občina približno 13.450 prebivalcev (približno 6.600 moških in 6.850 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 40. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 68 prebivalec; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (101 prebivalec na km²). (vir SURS)

Sredi leta 2013 je imela občina 13.416 prebivalcev, od tega 6.594 moških in 6.822 žensk. (vir SURS)

Po 1.7.2015 je imela občina 13.256 prebivalcev, od tega 6.528 moških in 6.728 žensk. (vir SURS)

Delovno aktivno prebivalstvo in brezposelnost

V občini je bilo v letu 2013 med osebami v starosti 15 let-64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 59% zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je več od slovenskega povprečja (57%). (vir SURS)

Med aktivnim prebivalstvom občine je bilo v povprečju 13,1% registriranih brezposelnih oseb, to je enako povprečju v državi. Med brezposelnimi je bilo tu – kot v večini slovenskih občin – več žensk kot moških. (vir SURS)

Slika: Občina Laško



Slika 1: Območje občine Laško s krajevnimi skupnostmi, vir: Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za projekt Celostne prometne strategije občine Laško

3. OCENA STANJA PROMETA V OBČINI

Občina Laško se na področju prometa trenutno sooča z naslednjimi problemi:

- neurejenost prometnega režima v samem mestu Laško;
- neustrezna prometna infrastruktura za invalide (fizične ovire, ni dovolj urejenih ustreznih parkirišč za invalide...);
- slaba povezava z zaledjem;
- onesnaževanje zraka z izpuhi motornih vozil;
- onesnaženost okolja s hrupom v mestnem jedru...

Iz zgoraj zapisanega izhaja, da občina Laško izkazuje potrebo po izdelavi strateškega dokumenta, ki bo urejal prometni režim v samem mestu Laško. Samo mesto Laško zaradi svoje lege, turistične usmerjenosti, predvsem pa varovanega območja starega mestnega jedra, ki je varovano z Zakonom o varstvu kulturne dediščine, nujno potrebuje strategijo trajnostnega razvoja prometa.

Ker pa je občina Laško ponosna nosilka evropskega priznanja odličnosti za področje dostopnega turizma (EDEN 2013) ter visokega priznanja, ki ga podeljuje zveza delovnih invalidov Slovenije – »Občina po meri invalidov za leto 2015«, ima izdelava CPS še poseben pomen, saj je potrebno povezati mesto Laško z zaledjem ter pri tem upoštevati tudi dostopni turizem za funkcionalno ovirane osebe.

4. RAZLOGI ZA IZDELAVO CELOTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostna prometna strategija je sodobno oblikovan dokument, ki upošteva in nadgrajuje obstoječe strateške dokumente mesta in regije in nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse, ki so bile osredotočene predvsem na gradnjo cest, mostov, parkirišč, železnic...

Gre za nov način razmišljanja in načrtovanja, ki pomeni korak k bolj celostnemu in trajnostnemu načrtovanju prometa v občini.

Razlog za izdelavo Celostne prometne strategije občine Laško izhaja iz potreb po:

- izboljšanju življenjskega prostora v mestu Laško;
- povečanju prometne varnosti;
- izboljšanju povezanosti s širšim zaledjem;
- zmanjšanju onesnaženosti zraka s škodljivimi plini;
- zmanjšanju hrupa, ki ga povzročajo motorna vozila;
- prispevku k uporabi trajnostnih mobilnih sredstev;
- zmanjšanju zasebnih izdatkov za prevoz potnikov – ljudje v občinah s Strategijo potrošijo manj denarja za potovanja do določenega cilja;
- zmanjšanju izgubljenega časa zaradi prometnih zastojev;
- dvigu kazalcev zdravja – zaradi zmanjšanja onesnaženosti zraka in večjih možnosti za aktivno potovanje;
- povečanju dostopnosti za vse prebivalce, vključno s starejšimi in mlajšimi ljudmi ter tistimi s funkcionalnimi težavami;
- učinkovitejšemu izpolnjevanju zakonskih obveznosti in reševanju težav z onesnaževanjem zraka;
- boljši dostop do sredstev Evropske unije;
- izboljšanju upravljanja prometnega sistema, kar pomeni znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastrukture;
- smotnejši porabi občinskega proračuna;
- povečanju turistične atraktivnosti občine Laško in Savinjske regije;
- povečanju osveščenosti k uporabi trajnostnih mobilnih sredstev;
- povečanju varnosti oseb s posebnimi potrebami...

5. METODOLOGIJA PRIPRAVE IN VSEBINA CELOTNE PROMETNE STRATEGIJE

5.1. POSTAVITEV TEMELJEV PRIPRAVE CELOTNE PROMETNE STRATEGIJE

V prvem koraku postavitve temeljev CPS se preveri:

- 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, se preveri, koliko so trajnostna načela skladna s trenutno politično usmeritvijo;
- poskušati doseči široko soglasje o tem, da trajnostna načela postanejo glavni temelj oblikovanja Strategije.

V drugem koraku se izdelava ocena vpliva širšega okvira, ki vključuje tudi predpise, tokove sredstev ali strategije prostorskega in prometnega razvoja na širši ravni, kot je regija.

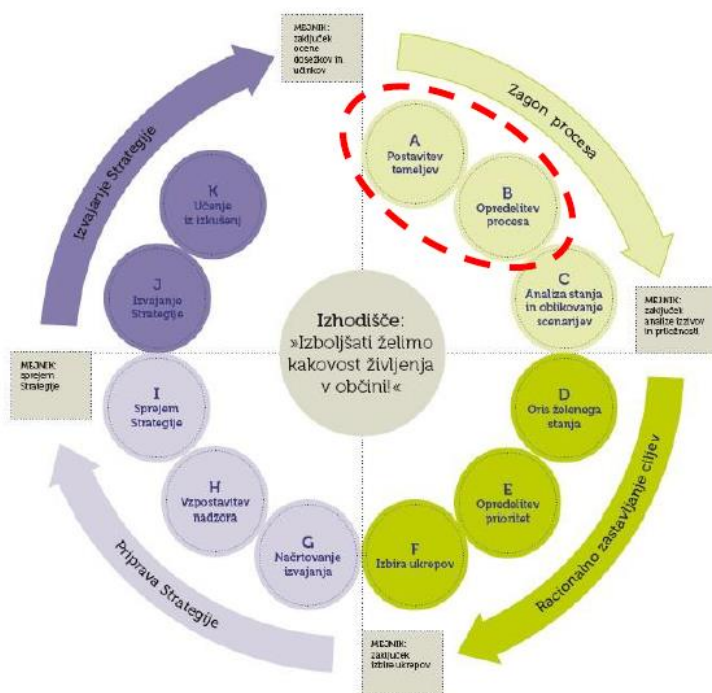
Tretji korak zajema izvedbo samoocene, s katero se prepoznajo močne in šibke plati. Tako se bolje razume potencial občine za izdelavo uspešne Celostne prometne strategije. Nanaša se na trenutno stanje prometnega načrtovanja pa tudi na dejavnike, ki bi lahko vplivali na proces načrtovanja.

Četrti korak je pregled razpoložljivih virov, ki zajema poleg najema zunanjih strokovnjakov, oblikovanje notranje strokovne ekipe, pri čemer se razvijajo znanja, potrebna za celostno načrtovanje prometa.

Peti korak zajema opredelitev časovnega načrta. Sklopi in koraki procesa izdelave Celostne prometne strategije (CPS) so namreč delno odvisni drug od drugega, zato je potrebno njihove medsebojne odvisnosti skrbno prevesti v kronološko zaporedje.

Šesti korak zajema določitev ključnih deležnikov. Slednji se delijo glede na državno, regionalno in lokalno raven, ter na strokovno in splošno javnost.

V fazi postavitve temeljev je potrebno ustanoviti delovno skupino za izdelavo CPS, v kateri bodo poleg projektne skupine imenovani predstavniki občin in predstavniki zainteresirane javnosti iz občin (npr. predstavniki policije, vzgojno-izobraževalnih ustanov, domov za ostarele, taksi služb, gospodarstva, zdravstvenih ustanov ipd).



Slika 2: Faza vzpostavitve temeljev in opredelitve procesa, vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012

Prvi korak priprave CPS torej predstavlja vzpostavitev formalnega okvirja. S pogodbo se formalizira sodelovanje med partnerji, imenuje projektni svet ter določi vloge in odgovornosti posameznih partnerjev.

Potrebne aktivnosti:

- priprava in podpis pogodbe med partnerji;
- imenovanje projektne skupine;
- usklajevanje podrobnosti projektne naloge;
- predstavitev projekta na občinskem svetu in delovnih telesih (po potrebi).

Pričakovani rezultati:

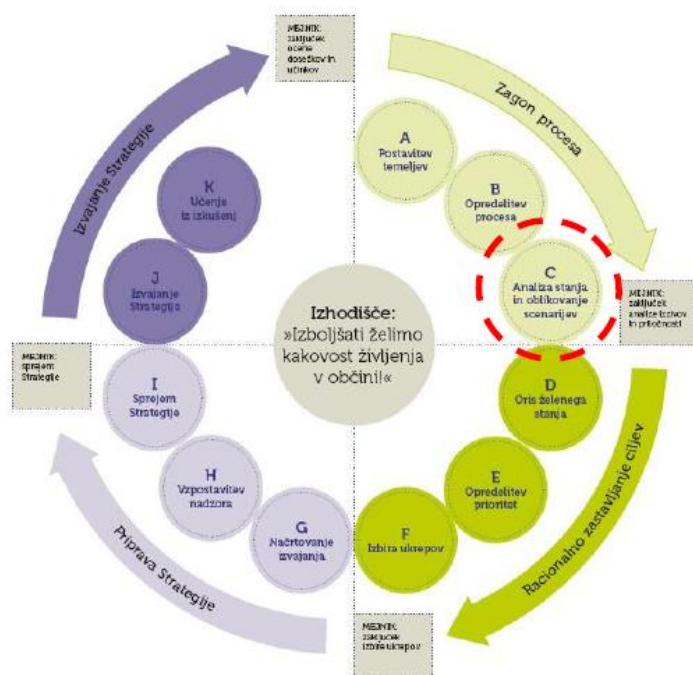
- pogodba med naročnikom in partnerji;
- usklajena podrobna projektna naloga;
- vzpostavljen projektni svet.

Predviden časovni okvir:

- 1 mesec.

5.2. ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE MOŽNIH SCENARIJEV

Prvi korak pri analizi stanja je analiza izzivov in priložnosti, v katerih se določijo in analizirajo ključni dokumenti, postopki in politike. Opisati je potrebno izhodiščno stanje, ki bo med drugim omogočil meriti napredek. Ugotoviti je potrebno, kateri podatki so na voljo, in oceniti njihovo kakovost in dostopnost. Pri tem je potrebno upoštevati podatkovne potrebe Strategije, predvsem oblikovanje scenarijev, določanje ciljev in ciljnih vrednosti, izbire ukrepov in spremljanja ter vrednotenja. V sodelovanju z glavnimi deležniki se opravi analiza izhodiščnega stanja in tako se prepoznajo ključni izzivi, ki jih bo prednostno obravnavala Strategija. Drugi korak zajema oblikovanje scenarijev, pri tem je potrebno upoštevati več različnih scenarijev.



Slika 3: Faza analize stanja in oblikovanja scenarijev, vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012

Pri analizi je torej najprej potrebno pripraviti sistematičen pregled obstoječih načrtov in strategij, vezanih na CPS. Nato je potrebno analizirati stanje na področju prometa, da bi dobili izhodiščno stanje, glede na katero se ocenjuje napredek. Sledi razvoj scenarijev, s katerimi se preuči in ponazori vplive, ki bi jih sprejete strategije in ukrepi lahko imeli v prihodnosti.

Potrebne aktivnosti:

- 4 ogledi stanja na terenu (pogoji za pešačenje, kolesarjenje, uporabo JPP, uporabo osebnega avtomobila);
- 2 javni razpravi z občani in drugo zainteresirano javnostjo;
- 1 delavnica z odgovornimi za promet na občini;
- 10 intervjujev;
- 1 medijsko sporočilo;

- 2 poročili;
- 2 sestanka med občino/občinami in izdelovalcem.

Pričakovani rezultati:

- analiza stanja mobilnosti v občini;
- predlog scenarijev razvoja mobilnosti;
- poročilo o opravljenih aktivnostih;
- priprava gradiva ter seznaniitev Občinskega sveta o poteku projekta;
- 2. fazno poročilo: poročilo o postavitvi temeljev, opredelitve procesa ter analize stanja in oblikovanja scenarijev skupaj s poročilom o doseganju minimalnih standardov.

Predviden časovni okvir:

- 4 meseci.

5.3. VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Vključevanje javnosti v vseh ključnih korakih in aktivnostih priprave CPS bo skrbelo, da se spoprimemo z zahtevami vseh ključnih deležnikov. Tako bo CPS pridobila na legitimnosti in kakovosti. Vključevanje javnosti nam omogoča razvojno, pa tudi stroškovno učinkovitejši načrt. Za to bomo potrebovali poseben načrt, ki bo predvidel različne tehnike in oblike sodelovanja z oblastmi, zasebnimi podjetji, organizacijami civilne družbe ali vsemi skupaj.

Potrebne aktivnosti:

- 2 sestanka med občino/občinami in izdelovalcem;
- 10 intervjujev;
- 1 medijsko sporočilo;
- 1 zloženka za občane;
- 1 anketa za splošno javnost oz. občane na podlagi reprezentativnega vzorca;
- 1 nagrada za občane, ki bodo preko ankete sodelovali v procesu vključevanja javnosti in bodo preko žreba vključeni v proces izbire nagrajenca;
- 2 poročili o vključevanju javnosti;

Vsaj 1 prireditev na prostem (občina in izvajalec se glede na oceno učinkov odločita, v kateri fazi bosta izvedla prireditev), če mogoče vezana na Evropski teden mobilnosti.

Pričakovani rezultati:

- načrt vključevanja javnosti;
- spletni portal;
- 2 poročili o vključevanju javnosti.

Predviden časovni okvir:

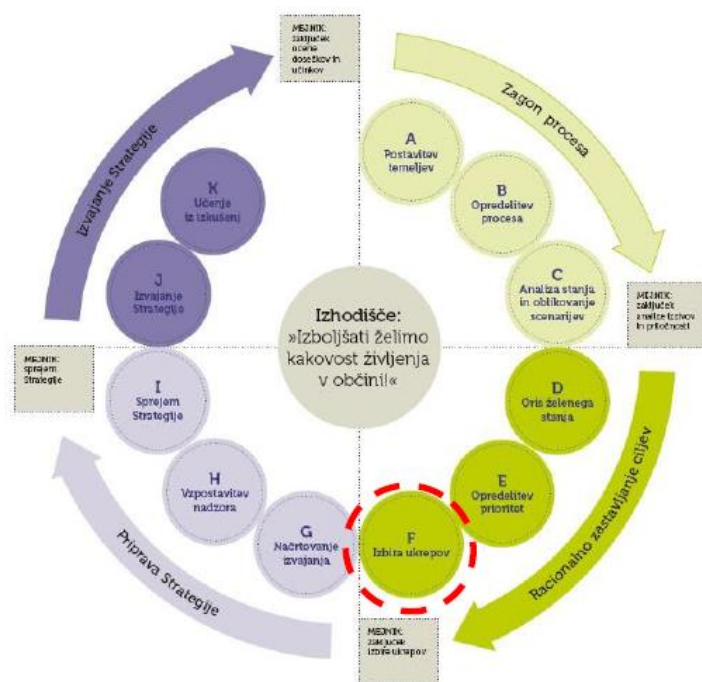
- Aktivnosti vključevanja javnosti potekajo vzporedno z vsemi ostalimi aktivnostmi skozi celoten čas priprave CPS.

5.4. OPREDELITEV VIZIJE IN PRIORITET

Faza opredelitve vizije zajema oblikovanje vizije, v kakšni občini želimo bivati in usklajevanje pričakovanja s prebivalci, kar se doseže z obveščanjem javnosti o sami viziji in seznanjanjem z rezultati tega procesa.

Pri opredelitvi prioritet je potrebno izbrati strateške cilje, s katerimi se določijo področja izboljšav in se natančno opredelijo dimenzije sprememb – kaj bo treba »zmanjšati«, kaj »zvišati« in kaj »ohraniti«. Drugi del zajema določitev ciljnih vrednosti, ki so najbolj konkretno zavezujoč element CPS, saj z njimi kvantitativno določimo zaželeno spremembo in časovni rok zanjo. Z njimi se na koncu procesa, pa tudi med njim, meri primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov.

1. presoja možnosti;
2. učenje iz izkušenj drugih;
3. študija stroškovne učinkovitosti;
4. sestavljanje svežnjev ukrepov.



Slika 5: faza izbire ukrepov, vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012

CPS bo temeljil na širokem naboru ukrepov, ki vsak zase zahtevajo različne finančne vire ter imajo različen časovni potek. Za zagotavljanje uspešnosti in učinkovitosti, pa tudi izvedljivosti v praksi, je potrebna natančna časovna in finančna opredelitev načrtovanih ukrepov. Oblikovanje akcijsko-proračunskega načrta, kot enega pomembnejših delov CPS, pomeni razčlenitev vseh aktivnosti, določitev prednostnih nalog in časovnega zaporedja ter njihovih finančnih zahtev. Akcijsko-proračunski načrt je tudi orodje za zagotavljanje preglednosti, ki je nujno potrebna za oceno uspešnosti rezultatov.

Potrebne aktivnosti:

- 1 sestanek med občino/občinami in izdelovalcem;
- 1 javna razprava;
- 10 intervjujev;
- 2 poročili.

Pričakovani rezultati:

- akcijsko-proračunski načrt CPS;
- poročili o opravljenih aktivnostih;
- priprava gradiva ter seznanitev Občinskega sveta o poteku projekta;
- 3. fazno poročilo: poročilo o orisu želenega stanja, opredelitve prioritete in izbire ukrepov skupaj s poročilom o doseganju minimalnih standardov.

Predviden časovni okvir:

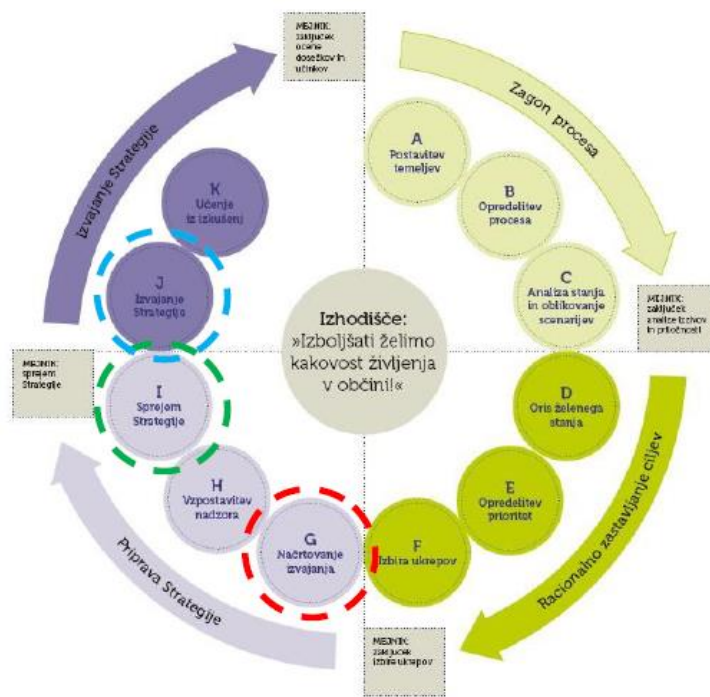
- 3 meseci.

5.6. NAČRTOVANJE IZVAJANJA CPS IN DODELITEV PRISTOJNOSTI IN VIROV

Prvi korak zajema dodelitev odgovornosti in virov. Določiti je potrebno, kdo je odgovoren za kateri ukrep in od kod bodo prišla finančna sredstva zanj. Zato sestavimo nedvoumno hierarhijo ukrepov in ohranimo le realno izvedljive. Predvidimo tudi učinkovito in uspešno zagotavljanje virov (človeških, finančnih, strokovnih) in vzdržujemo nenehno koordinacijo z deležniki. Korak dva zajema pripravo akcijskega načrta, ki vsebuje podroben seznam ukrepov, hierarhijo njihovega

izvajanja, odgovorne osebe, vire financiranja in njihov časovni razpored. Te specifikacije bodo osnova za gladko uresničevanje Strategije.

Po izdelavi in potrditvi Akcijsko-proračunskega načrta je potrebno zagotoviti odgovornost akterjev ter pravočasno razpoložljivost virov. Korak povezuje vse odgovorne akterje z nalogami in viri, ki so opredeljeni v akcijsko-proračunskem načrtu, ter tako jasno opredeli njihove dolžnosti. V okviru koraka se predvidi tudi aktivnosti za zagotavljanje izvajanja akcijsko-proračunskega načrta.



Slika 6: faza načrtovanja izvajanja, vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012

Potrebne aktivnosti:

- 2 sestanka med občino/občinami in izdelovalcem;
- 2 delavnici s ključno zainteresirano javnostjo;
- 2 poročili;

Pričakovani rezultati:

- opredeljene pristojnosti in viri za izvajanje Akcijsko-proračunskega načrta;
- poročili o opravljenih aktivnostih.

Predviden časovni okvir:

- 1 mesec.

5.7. VZPOSTAVITEV NADZORA, SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE

S spremljanjem in vrednotenjem se lažje prepoznajo in predvidijo težave pri pripravi in uresničevanju Strategije ter se s tem omogoči pravočasno in učinkovito odzivanje. Tako se lahko po potrebi ukrepi preoblikujejo in tako se ciljne vrednosti dosežejo prej in v okviru razpoložljivega proračuna.

Ciljne vrednosti se povežejo s kvalitativnimi in kvantitativnimi kazalci, pri čemer se je potrebno omejiti na preprosto merljive kazalnike.

Zadnji korak opredeljuje mehanizme za ocenjevanje uspešnosti priprave in izvajanja CPS. Sistem spremljanja in vrednotenja CPS spremlja izpeljavo posameznih korakov priprave kot tudi skrbi za

merjenje rezultatov posameznih ukrepov. Zato se v tem ukrepu nastavlja dolgoročni sistem monitoringa CPS. Ugotovitve monitoringa se morajo redno vračati v postopek, bodisi z namenom izboljšanja postopka načrtovanja oz. izvajanja ali ponovne presoje že sprejetih ukrepov.

Potrebne aktivnosti:

- 1 sestanek med občino/občinami in izdelovalcem.

Pričakovani rezultati:

- Vzpostavljen sistem spremljanja in ocenjevanja uspešnosti priprave in izvajanja CPS.

Predviden časovni okvir:

- 2 meseca (vzporedno z aktivnostmi Načrtovanje izvajanja in dodelitev pristojnosti in virov).

5.8. SPREJEM CPS

Sprejem CPS zajema tri korake:

1. revizija kakovosti dokumenta, kjer projektna skupina sestavi končno različico strateškega dokumenta;
2. občinski svet občine Laško, obravnava in potrdi strateški dokument;
3. oblikovanje konsenza, ki zajema seznanjanje prebivalcev oz. deležnikov glede oblikovanja strateškega dokumenta.

Strategijo morajo legitimirati tudi izvoljeni občinski svetniki, zato je potrebno zagotoviti zadostno politično podporo in pozneje še sprejetje dokumenta v občinskem svetu. S tem ključnim korakom občinski svet CPS formalizira in prevzame odgovornost zanj, hkrati si znotraj občine zagotovi soglasje o okvirih izvajanja ukrepov.

Potrebne aktivnosti:

- 1 medijsko sporočilo;
- 1 predstavitev CPS na seji občinskega sveta;
- 1 celostna prometna strategija občine ali več občin; pripravljena v obliki publikacije in natisnjena v nakladi 200 izvodov (uporabljeno slikovno gradivo v publikaciji naj bo iz občine/občin, za katero je bila CPS pripravljena);
- akcijske načrte za izvajanje CPS kot priloga k CPS za posamezne občine v primeru, da je CPS narejena za več občin skupaj.

Po potrditvi na občinskem svetu se strategija lahko prične uresničevati. To pomeni uresničevanje akcijskega načrta, hkrati pa se določi način in oblika poročanja. Potrebno je projektno komuniciranje, predvsem, ko bo izvedba ukrepa neposredno vplivala na prebivalce ali trajala že dlje časa. S tem si zagotovimo javno podporo.

V tej točki je potrebno tudi spremljanje napredka z izbranimi orodji. Z njimi se preverja napredek pri doseganju zastavljenih ciljev. Rezultati presoje se potrebujejo za morebitno preoblikovanje ukrepov, da se z njimi lahko dosežejo ciljne vrednosti učinkoviteje in v okviru razpoložljivega proračuna.

Po sprejemu CPS na občinskem svetu pa so predvidene še naslednje aktivnosti:

- 1 medijsko sporočilo;
- objava CPS na spletni strani občine ali več občin oz. na spletnem portalu.

Pričakovani rezultati:

- potrditev CPS na občinskem svetu in delovnih telesih;
- 4. fazno poročilo oz. zaključno poročilo: poročilo o načrtovanju izvajanja CPS, vzpostavitvi nadzora in sistema spremljanja kakovosti s kazalci ter sprejemom CPS na Občinskem svetu skupaj s poročilom o doseganju minimalnih standardov. Zaključno poročilo v tiskani in elektronski obliki vsebuje tudi 2. in 3. fazno poročilo tako, da predstavlja celoto izvedenih del skupaj s pregledom vseh izvedenih minimalnih standardov.

Predviden časovni okvir:

- 3 meseci.

5.9. DODATNE ZAHTEVE

Od najmanj 5 medijskih sporočil, ki jih bo izvajalec pripravil v različnih fazah, je potrebno enega objaviti v času Evropskega tedna mobilnosti. Sporočilo naj se vsebinsko naveže na pobudo Evropskega tedna mobilnosti.

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.

Po zaključku vsake posamezne faze, je potrebno imeti skupno delavnico z občinami, ki pripravljajo CPS-je na nivoju regije Savinjska ter sosednjimi občinami tudi izven okvira regije.

6. POGOJI OBLIKOVANJA GRADIV

Izvajalec je dolžan pri izdelavi različnih pisnih in drugih gradiv zagotoviti spoštovanje zahtev na področju informiranja in obveščanja javnosti skladno z Navodili organa upravljanja za informiranje in obveščanje javnosti o kohezijskem in strukturnih skladih v programskem obdobju 2014 – 2020. (<http://www.eu-skladi.si/dokumenti/navodila/navodila-ou-na-podrocju-komuniciranja-vsebin-ekp-2014-2020.pdf>)

Vsi izdelki morajo biti v slovenskem jeziku.

7. OBLIKA DOKUMENTACIJE, ŠTEVILO IZVODOV IN ROKI ZA IZVEDBO

Izdelovalec je dolžan dokumentacijo (osnovni vhodni podatki, rezultati ter celotna naloga) predati naročniku v digitalni obliki – na CD mediju, tekstualni del v .doc formatu, tabele v .xls formatu ter grafični del v .dwg in .pdf formatu ter .jpg (v aktivni obliki).

Gradivo se izdelava v analogni in digitalni obliki in sicer osnutek CPS v 3-eh izvodih za usklajevanje z naročnikom, predlog CPS za 1. obravnavo na OS v 3-eh izvodih, CPS po sprejemu na občinskem svetu v 10-tih končnih izvodih.

CPS mora biti izdelana in potrjena na občinskem svetu v roku 12 mesecev po podpisu pogodbe med občino in izdelovalcem skladno s predvidenim terminskim planom:

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
FAZA	AKTIVNOST												
1. faza – Podpis pogodbe z izdelovalcem	POSTAVITEV TEMELJEV PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE												
2. faza – Zaključek analize izzivov in priložnosti	ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE MOŽNIH SCENARIJEV												
3. faza – Zaključek izbire ukrepov	OPREDELITEV VIZIJE IN PRIORITET												
	IZBIRA UKREPOV IN PRIPRAVA AKCIJSKO- PRORAČUNSKEGA NAČRTA												
	NAČRTOVANJE IZVAJANJA CPS IN DODELITEV PRISTOJNOSTI IN VIROV												
	VZPOSTAVITEV NADZORA, SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE												
4. faza – Sprejem CPS na občinskem svetu	SPREJEM CPS												
VKLJUČEVANJE JAVNOSTI													

Izdelovalec v vseh fazah sodeluje z naročnikom in koordinira vsebino in obseg TUS glede na izražene pripombe in predloge javnosti, občinskega sveta in Ministrstva za infrastrukturo.

Franc Zdolšek,
župan Občine Laško

Soglašam s projektno nalogo:

(podpis in žig ponudnika)

Datum: